Anita Schybergson

Kognitiva system i namngivningen av finländska handelsfartyg 1838–1938

Akademisk avhandling som med tillstånd av Humanistiska fakulteten vid
Helsingfors universitet framlägges till offentlig granskning i
sal XIV, lördagen den 12 september 2009 kl. 10.

Nordica
Institutionen för nordiska språk och nordisk litteratur
Helsingfors universitet
2009

Department of Scandinavian Languages and Literature (Nordica)

Anita Schybergson, 2009. *Kognitiva system i namngivningen av finländska handelsfartyg 1838–1938* (*Cognitive systems in the name giving of Finnish merchant vessels 1838–1938*)

Abstract

This dissertation is an onomastic study of Finland's stock of ship names (*nautonomasticon*) recorded over the period 1838–1938. The primary material investigated consists of 2 066 examples of ship names from the fleets of coastal towns, distributed over five sample years. The material is supplemented with two bodies of comparative data; one that consists of 2 535 examples of boat names from the archipelago area at the corresponding time, and another that comprises 482 examples of eighteenth century Finnish ship names.

This study clarifies the categories of names that appear the frequency of the names, formation, morphology, linguistic origin, functions, and semantic qualities. By comparing the material with boat names from previous centuries, and from other countries, the characteristics of Finnish vessel names are further highlighted. Additional clarification is brought to the chronological, regional, and social variations, and to the emergence of various forms of systematic naming.

This dissertation builds on older research from other countries, and uses traditional *onomastic methods* alongside a more modern methodology. The approach is *interdisciplinary*, meaning that the names are explored using facts not only from nautical history, but also from a range of other historical disciplines such as economics, culture, art, and literature. In addition, the approach is *socio-onomastic*, i.e. that the variations in names are studied in a societal context. Using a synchronised perspective, *cognitive linguistic* theories have provided the tools for this exploration into the metaphorical and the prototypical meaning of the names, and the semantic domains that the names create.

The quantitative analysis has revealed the overall picture of Finnish boat names. Personal names, names from mythology, and place names, emerge as significant categories, alongside non-proprial names in Swedish and Finnish. The interdisciplinary perspective has made it possible to explain certain trends in the stock of boat names, for example, the predisposition towards names from classical mythology, the breakthrough of names taken from the national epos *Kalevala*, names in the Finnish language from around the middle of the nineteenth century, and the continuing rise of place names during the latter part of the period 1838–1938. The socio-onomastic perspective has also identified clear differences between those ship names used in towns, and those ship names used in the archipelago, and it has clarified how naming conventions tend to spread from town centres to peripheral areas. The cognitive linguistic methods have revealed that the greater part of the vessel names can be interpreted as metaphors, in particular personifications, and that many names are related in their content and also form semantic networks and cognitive systems. The results indicate that there is a mental nautonomasticon that consists of a standard set of traditional ship names, but they also reveal the existence of conscious or unconscious cognitive systems (rules and conventions) that guide the naming of boats.

Keywords: *onomastics, ship names, name giving, name semantics, socio-onomastics, cognitive linguistics, linguistic origin, semantic networks, cognitive structures, interdisciplinarity*

Nordica Helsingiensia 17

Anita Schybergson

Kognitiva system i namngivningen av finländska handelsfartyg 1838–1938

Nordica
Institutionen för nordiska språk och nordisk litteratur
Helsingfors universitet
2009

© 2009 Anita Schybergson och Nordica, Institutionen för nordiska språk och nordisk litteratur vid Helsingfors universitet

Schybergson, Anita 2009. *Kognitiva system i namngivningen av finländska handelsfartyg 1838–1938*

Denna bok är nummer 17 i serien *Nordica Helsingiensia*, en publikationsserie som utges av Nordica, Institutionen för nordiska språk och nordisk litteratur vid Helsingfors universitet.

Redaktör för *Nordica Helsingiensia* 17 är Pirjo Kukkonen.

Ansvarig utgivare
Nordica, Institutionen för nordiska språk och nordisk litteratur vid Helsingfors universitet.

Kontaktinformation
Nordica
PB 24 (Unionsgatan 40)
FI-00014 Helsingfors universitet

Webbadress: *http://www.helsinki.fi/nordica/publi/nh.htm*

Pärmen
Päivi Talonpoika-Ukkonen, Universitetstryckeriet, Helsingfors
Tryckt i Finland av Universitetstryckeriet, Helsingfors

Pärmbilden
”Delphin” från Fredrickshamn.
Cap. A. G. Hakulin. Tegnet af Arndt Lind i London 1866.
I privat ägo.

ISSN 1795-4428
ISBN 978-952-10-5691-8 (hft.)
ISBN 978-952-10-5692-5 (PDF)
Universitetstryckeriet, Helsingfors

FÖRORD

Idén till detta arbete föddes ur mina studier i semiotik som jag inledde vid min pensionering. Studierna av semiotikens klassiker som Claude Lévi-Strauss och Roland Barthes öppnade mina ögon för det associativa och mytiska tänkandet, för symboliken i bilderna och namnen. Jag tänkte mig att namnen i samhället kunde analyseras som tecken på värderingar, ideologier och strömningar i kulturen och att detta kunde vara ämne för ett forskningsprojekt.

När jag sedan sökte mig tillbaka till min gamla studiemiljö Nordica blev jag vänligt mottagen av institutionens prefekt Mirja Saari och professor Marianne Blomqvist som blev min handledare. Marianne lånade generöst ur sitt bibliotek, hjälpte mig att inskränka mina vittfamnande forskningsplaner till fartygsnamn och att lägga upp de inledande forskningarna. Jag är Marianne skyldig ett varmt tack för den hjälp jag fick att komma igång med mina studier, som sedan ledde till en licentiatexamen år 2006. Mitt största stöd hade jag trots allt i det intresse som min man Per visade. Själv till sin sista stund en flitig och hängiven forskare fann han det helt naturligt att också jag forskade på mitt håll och han läste ivrigt mina texter. Ett tack går även till professor emeritus Yrjö Kaukiainen vars sjöhistoriska verk jag stöder mig på och som i olika versioner har läst det jag skrivit om sjöfartens utveckling i Finland.

När mitt avhandlingsarbete nu är så gott som avslutat, ser jag tillbaka på en spännande och på många sätt lärorik resa in i forskningens värld. Det är speciellt några personer som varit viktiga inspiratörer och vägledare och som jag vill tacka. Docent Katharina Leibring diskuterade min licentiatavhandling på ett seminarium i Nordicas regi. Det var ett tillfälle då jag tack vare Katharina lärde mig mycket och fick nya idéer för den fortsatta forskningen. Docent Katharina Leibring och docent Paula Sjöblom har fungerat som förhandsgranskare, lagt ned stort arbete på genomgången av mitt manus och kommit med förslag till förbättringar som i avsevärd grad har påverkat den slutliga utformningen av arbetet. Professor Hanna Lehti-Eklund har varit min andra handledare, läst, kommenterat och lånat böcker. Framför allt vill jag tacka min huvudhandledare tf. professor Pirjo Kukkonen som under flera år och i synnerhet i arbetets slutskede lagt ner stor möda på att precisera mina formuleringar och få mig att erövra en ny genre – det vetenskapliga skrivandet.

Helsingfors den 14 augusti 2009
Anita Schybergson

”Masten av furu blev rest och fogad i hålet på skeppets
mittre bänk, den surrades fast med stag, och det vita
seglet hissades upp med välsnodda remmar av läder.
Smattrande vind fyllde seglets mitt, den dånande vågen
forsade purpurmörk kring stäven som rusade framåt,
klyvande böljan lätt på sin snabba färd över havet.
Men när det svarta skeppets skot och brassar var fästa
tog de kraterer fram och fyllde med vin upp till randen
som de till offer göt åt Olympens eviga gudar,
särskilt då dottern till Zeus, den uggleögda gudinnan.
Natten gick och gryningen kom, och de seglade ständigt.”

Odysséen. Andra sången (övers. Ingvar Björkeson)

INNEHÅLL

1 INLEDNING 11

1.1 Bakgrund 11

1.2 Problemställning och syfte 12

1.3 Material, urvalskriterier och avgränsningar 14

1.4 Metod 18

1.5 Forskningsläget 20

1.6 Disposition 24

2 TEORETISK BAKGRUND OCH METODOLOGI 27

2.1 Allmänna onomastiska utgångspunkter 27
2.1.1 Teoretiska frågeställningar inom onomastiken 27
2.1.2 Kognitiva synsätt 30
2.1.2.1 Prototyper 30
2.1.2.2 Semantiska nätverk 31
2.1.2.3 De kognitiva områdena 32
2.1.2.4 Symboliska och schematiska enheter 33
2.1.2.5 Språkets metaforiska natur 34

2.2 Namnteoretiska problem 36
2.2.1 Fartygsnamn som egennamnskategori 36
2.2.2 Olika typer av namngivning 40
2.2.3 Namnfunktion 42
2.2.4 Namngivare och namnbrukare – två synvinklar 44
2.2.5 Kategorisering av undersökningsmaterialet 46

2.3 Sammanfattning 50

3 SJÖFARTENS UTVECKLING I FINLAND 1838–1938 51

4 FARTYGSNAMN I HISTORISKT PERSPEKTIV 63

4.1 Allmän historisk bakgrund 63
4.1.1 Fartygsnamn ur antik mytologi, sagovärld och historia 63
4.1.2 Den nordiska namnrenässansen 64
4.1.3 Kalevala som inspirationskälla 65
4.1.4 Personnamn som fartygsnamn 65
4.1.5 Ortnamn som fartygsnamn 67
4.1.6 Namn ur lexikonet 67

4.2 Fartygsnamn i de finländska städerna under århundradena före 1800-talet 70

4.3 Namngivningstillfälle och namngivare 76

5 KVANTITATIV ANALYS AV NAMNEN I KUSTSTÄDERNAS HANDELSFLOTTOR 1838–1938 79

5.1 Undersökningsmaterialets sammansättning **79**
5.1.1 Mytologiska namn 81
5.1.2 Personnamn 81
5.1.3 Ortnamn 82
5.1.4 Namn ur lexikonet 82

5.2 Kvantitativ analys av materialet: Namnens förekomst och frekvens inom kategorierna **84**
5.2.1 Mytologiska namn 84
5.2.1.1 Namn ur antik mytologi, sagovärld och historia 85
5.2.1.2 Namn ur nordisk mytologi och sagovärld 87
5.2.1.3 Namn ur finsk mytologi och Kalevala 88
5.2.2 Personnamn 91
5.2.2.1 Kvinnonamn 92
5.2.2.2 Mansnamn 94
5.2.2.3 Kända personers namn 96
5.2.3 Ortnamn 98
5.2.4 Namn anknutna till företag 109
5.2.5 Namn ur lexikonet 109
5.2.5.1 Personbeteckningar 111
5.2.5.2 Djur- och växtbenämningar 112
5.2.5.3 Namn som betecknar naturfenomen eller innehåller nautiska termer 113
5.2.5.4 Önskenamn och egenskapsbeteckningar 114
5.2.5.5 Artefakter och för samtiden aktuella namn 115
5.2.6 Nybildningar 116

5.3 Sammanfattning **116**

5.4 Jämförelse med andra länder **118**

6 KRONOLOGISK, REGIONAL OCH SOCIAL VARIATION 125

6.1 Kronologisk variation **125**
6.1.1 Mytologiska namn 125
6.1.2 Personnamn 126
6.1.3 Ortnamn 128
6.1.4 Namn ur lexikonet 129

6.2 Regional variation **130**

6.3 Social variation **136**
6.3.1 Namn på lantmannafartyg under början av 1800-talet 137
6.3.2 Kvantitativ analys av namnen på lantmannafartygen 1865–1912 137
6.3.3 Jämförelse mellan namnen på städernas fartyg och namnen på lantmannafartygen 144

6.4 Sammanfattning **148**

7 NAMNGIVNINGEN, DESS GRUNDER OCH FUNKTIONER 151

7.1 Namngivningen 151

7.2 Grunderna för namngivningen 154

7.3 Namnens olika funktioner 159

7.4 Systembunden namngivning 163
7.4.1 Relationsnamn som ett led i utvecklingen 164
7.4.2 Namnsystemen växer fram 165

8 MORFOLOGISK ANALYS 173

8.1 Fartygsnamnens grundstruktur 173

8.2 Namnleder i fartygsnamnen 173

8.3 Ordklasser i enledade fartygsnamn 174

8.4 Species i namnen 176

8.5 Avledningar med suffix 177

9 SPRÅKTILLHÖRIGHET 183

9.1 Grunderna för analysen 183

9.2 Språktillhörigheten allmänt 185

9.3 Svenskan och finskan i fartygsnamnen 187

9.4 Tidiga finska fartygsnamn 190

9.5 Sammanfattning 194

10 FARTYGSNAMNEN SOM TIDSMARKÖRER 195

10.1 Nyhumanismen präglade fartygsnamnen 195

10.2 Den nordiska namnrenässansen slog inte igenom i Finland 197

10.3 Nationaleposet Kalevala inspirerade namngivarna 198

10.4 Finskan som nationell markör 199

10.5 Fosterländska övertoner 202

10.6 Tidens idoldyrkan 203

10.7 Stora händelser i nationens historia 205

10.8 Samhället moderniseras 205

11 FARTYGSNAMNEN I KOGNITIVT PERSPEKTIV 209

11.1 Kognitiva teorier tillämpade i onomastiken 209

11.2 Fartygsnamnen och de kognitiva områdena 211

11.3 Metaforiken i fartygsnamnen 213
11.3.1 Metonymiska fartygsnamn 213
11.3.2 Metaforiska fartygsnamn 215

11.4 Semantiska nätverk i det finländska nautonomastikonet 222

11.5 Prototypiska fartygsnamn 232

11.6 Sammanfattning 234

12 SAMMANFATTNING OCH RESULTAT 237

12.1 Sammanfattning av innehållet i undersökningen 238

12.2 Utvärdering av den valda teoretiska referensramen och metoden 243

12.3 Resultat 246

12.4 Framtida forskningsuppgifter inom nautonomastik 250

KÄLLFÖRTECKNING 253

TABELLER 271

FIGURER 272

NAMNREGISTER 273

BILAGA 1. FARTYGSNAMN I STÄDERNAS FLOTTOR 1838-1938 297

BILAGA 2. NAMN PÅ FARTYG I SKÄRGÅRDSSOCKNARNA 1865–1912 324

BILAGA 3. NAMNEN PÅ FINLÄNDSKA 1700-TALSFARTYG 345

Bilaga 3 a. Fartygsnamn i städerna på 1700-talet enligt Börman 1981 345

Bilaga 3 b. Fartygsnamn i Uleåborg på 1700-talet enligt Snellman 1974 352

BILAGA 4. FÖRTECKNING ÖVER SKÄRGÅRDSSOCKNARNA 354

1 INLEDNING

1.1 Bakgrund

Traditionen att ge fartyg namn sträcker sig så långt tillbaka i tiden som skriftliga dokument gör det möjligt att följa namngivningen, förmodligen ännu längre. Kennedy (1974: 5) nämner *Lovsång till de två länderna*, ett stort egyptiskt fartyg i cederträ, byggt ca 2680 f.Kr., för att visa att fartygsnamn kan beläggas för över 4 500 år sedan. *Lovsång till de två länderna* är också enligt Kennedy (a.a.: 14) det tidigaste kända exemplet på fartygsnamn med politiska övertoner. Man vet nämligen att det rådde intressemotsättningar mellan områdena kring norra och södra Nilen, varför namnet troligen har valts för att propagera för sammanhållning. Kennedy (a.a.: 5–6) framhåller att de äldsta fartygsnamnen var lånade från namn på gudar eller härskare som uppfattades som gudens ställföreträdare. Gudens namn troddes äga magisk kraft och kraften överfördes på det fartyg som fick hans namn. Också andra kraftfulla väsen kunde skänka fartyget styrka så som modiga krigare eller starka och snabba djur, konstaterar Kennedy (a.a.: 8).

Det äldsta namngivna grekiska skeppet, skriver antikforskaren Henrik Zilliacus (1983: 167), seglade på mytens hav. Namnet *Argo* omnämns första gången i Odysséen XII och därefter flera gånger i senare antik litteratur. Skeppet förde de femtio argonauterna för att hämta det gyllene skinnet i Kolchis vid foten av Kaukasus på Svarta havets kust. Också de äldsta nordiska skeppsnamnen återfinns i myterna, närmare bestämt i Eddans myter om forntidens gudar. Modéer nämner (1956: 11) guden Frejs skepp *Skidbladner* samt Lokes likskepp *Naglfar* som enligt folktron var gjort av döda människors naglar. Den vite guden Balders skepp bar enligt Modéer (a.a.: 13) namnet *Hringhorni* för att dess stäv pryddes av en ringformigt böjd stamspets.

I Snorre Sturlassons Heimskringla (ca 1230–1240) beskrivs slaget vid Svolder då norrmännens kung Olav Tryggvason besegrades av svenskarnas Olof Skötkonung och danskarnas Sven Tveskägg. Slaget är som känt inte en myt utan ett historiskt faktum. Kung Olavs skepp var ett väldigt vikingaskepp som kunde bära upp till 1 000 man. Det var prytt med ett drakhuvud i fören och bar namnet *Ormen långe,* framhåller Modéer (1956: 9) som beskriver slaget. Ett annat skepp i norrmännens flotta, *Ormen skamme* (’Ormen korte’, tidigare bara *Ormen*), var namngivet i relation till detta. Ytterligare ett skepp i den norska flottan bar enligt Modéer (ibid.) namnet *Tranan*.

Under medeltiden dominerade de kristna fartygsnamnen både i västvärlden och i Norden. Bland andra Haasum (1994: 258) bekräftar detta och exemplifierar med Columbus flaggskepp *Santa Maria* som hörde hemma i Portugal och *Sancta Maria* och *Saint Nicholas* med hemort i Italien. I Norden döpte konung Hakon redan 1182 ett fartyg till *Mariasuden* och konung Sverre 1263 sitt flaggskepp till *Kristi skepp*. På 1500-talet började enligt Haasum (a.a.: 258–259) personnamn och ortnamn bli vanliga i de svenska fartygsnamnen, t.ex. förekom *Gustav Vasa* och *Kalmarfalken.* Även namn ur antik mytologi, förekom, till exempel *Fortuna* och *Herkules*. Intensifierad handel med Hansan under 1600-talet avspeglas i namn som *Röda kon*[1] och *Lybska Oxen*. 1700-talets handelsintressen gav upphov till namn som *Hazard* och *Success* och under detta århundrade slog också kvinnonamnen igenom som fartygsnamn. På 1800-talet förändrades de yttre förhållandena för sjöfarten radikalt, något som syns i namngivningen. Industrialismens genombrott och den tekniska utvecklingen medförde då nya typer av fartygsnamn, framhåller Haasum (a.a.: 261). Fartygsnamnen i senare tid kan alltså ses mot bakgrund av en lång historisk utveckling. De fartygsnamn som användes i Finland under 1800-talet och förra delen av 1900-talet speglar sin egen tid, men bär också spår av tidigare århundraden.

1.2 Problemställning och syfte

I min undersökning av fartygsnamn vill jag ge en helhetsbild av namnförrådet i Finlands handelsflotta 1838–1938 och undersöka särdragen i det finländska förrådet av fartygsnamn (här: *nautonomastikon*, en av mig för ändamålet skapad term i analogi med *antroponomastikon*). Det centrala undersökningsobjektet är kuststädernas fartyg, men för att klarlägga varifrån namnmönstren kommer och hur de sprids har jag också undersökt namn på lantmannafartyg, fartygsnamn från tidigare århundraden i Finland och använt uppgifter om fartygsnamn i andra länder, speciellt de nordiska länderna.

Undersökningens infallsvinkel är onomastisk och utgångspunkten är lingvistisk. Van Langendonck (2007: 3) argumenterar för att betrakta onomastiken som en del av lingvistiken i vidaste mening. Med stöd av Langendonck (ibid.) menar jag att namn spelar en viktig roll i människors dagliga liv och utgör en betydande del av språkbruket. Van Langendonck (2007: 87–91) undersöker egennamnen ur pragmatisk, semantisk och syntaktisk synvinkel. Fartygsnamnen kan som andra egennamn studeras ur dessa perspektiv, bland annat namnbildningen, namnens funktion och innebörd (semantik) kan undersökas. Jag kommer att vid sidan om mera traditionella onomastiska

[1] *Kon* var en vanlig djurbenämning på hanseatiska handelsfartyg.

analysmetoder också anlägga kognitiva synsätt på fartygsnamnen och bland annat med hjälp av teorierna om språkets metaforiska natur och ordens prototypiska karaktär diskutera fartygsnamnens karaktäristiska drag. Vilka associationer väcker fartygsnamnen? Vilka namn är prototypiska? Hurdana kognitiva system bildar fartygsnamnen? Vilka tankemönster speglas i namnen?

Begreppet *kognitiva system*, som finns i avhandlingens titel, syftar inte enbart på de kognitiva teorier som i kapitel 2 och 11 tillämpas för att utreda fartygsnamnens kännetecken, utan bör ses som ett vidare begrepp som syftar på de tankemönster som namnen över huvud taget avspeglar. Tankemönstren reflekteras i sättet att namnge, i hur namnen bildas, i vad de uttrycker och vilka tidstypiska ideologier de refererar till. Staffan Nyström (1996: 136) talar om ett *onomastiskt system,* ett mentalt förråd av egennamn, som liksom språket över huvud styrs av medvetna eller omedvetna konventioner och regler. Det är dessa regler och konventioner i det nautonomastiska systemet som titeln i vidare mening syftar på.

Under den period som undersökningen behandlar, 1838–1938, sker stora förändringar i Finland. Från att tidigare ha varit en del av det svenska riket fram till 1809, har Finland i början av perioden rätt nyligen blivit ett autonomt storfurstendöme under den ryska kejsaren, och blir under senare delen av perioden självständigt år 1917. Landet genomgår under denna tid stora politiska, sociala, ekonomiska och kulturella omvälvningar. Ett syfte i mitt arbete är att se fartygsnamnen som en del av den samtida kulturen och studera hur de avspeglar det samhälle i vilket de används. I vilken mån syns politiska och kulturella strömningar, så som pragmatisk rationalism eller nyväckt nationalism, i namnen? Förändras fartygsnamnen i takt med samhällsförändringarna och den tekniska utvecklingen som ju i hög grad berör sjöfarten? För att svara på dessa frågor kommer jag att använda ett tvärvetenskapligt grepp där bilden av det finländska nautonomastikonet jämförs med historiska fakta ur olika historiska vetenskapsgrenar.

Inom nyare onomastisk forskning har man ofta anlagt kulturella, samhälleliga och socioonomastiska synsätt (se t.ex. Ainiala & Saarelma-Maunumaa 2002; 2006). Att studera namn ur socioonomastiskt perspektiv innebär enligt Ainiala & Saarelma & Sjöblom (2008: 75) att studera namnens användning och variation och att ta hänsyn till namnens sociala kontext. Jag jämför namngivningen av fartyg i olika sociala skikt, nämligen borgerskapet i städerna och landsortsbefolkningen i skärgården, och ger på det sättet analysen en socioonomastisk inriktning.

Min undersökning har sammanfattningsvis fyra övergripande syften:

– att beskriva det finländska nautonomastikonet och dess särdrag
– att visa fartygsnamnens koppling till den samtida kulturen
– att studera hur fartygsnamnen varierar och påverkas av den sociala kontexten
– att undersöka fartygsnamnens metaforiska natur och de kognitiva systemen i namnen.

För att göra beskrivningen av det finländska nautonomastikonet mera detaljerad kommer jag att undersöka hur fartygsnamnen varierar inte bara socialt utan också kronologiskt och regionalt. Undersökningen inriktar sig vidare på hur fartygsnamnen är bildade och vilka språk som ingår i dem. Andersson (1994: 29–30) har framhållit att många namnkategorier, till exempel namn på färdmedel och husdjur, lånar friskt från andra namnkategorier, främst från ortnamn och personnamn. Både Andersson (1994: 30) och Karlsson (2004: 59) nämner behovet av närmare undersökningar om vilka egennamnskategorier som är långivare och låntagare. För fartygsnamnens del vill jag visa vilka andra namnkategorier som är långivare och hur stor gruppen uppkallelsenamn är. Jag undersöker också andelen namn som är bildade av icke-propriella ord, andelen nybildningar samt över huvud taget morfologiska egenskaper hos namnen. Under perioden 1838–1938 förändras språkförhållandena i Finland. I början av perioden dominerar svenskan som offentligt språk, i slutet av perioden finskan. En hypotes är därför att finskan i namnen kontinuerligt ökar, medan svenskan minskar. Det är därför av intresse att visa när finska namn uppträder som fartygsnamn, när de blir vanliga och att undersöka vilka andra språk namnen tillhör, eftersom valet av språk indikerar kulturell inriktning.

1.3 Material, urvalskriterier och avgränsningar

Eftersom huvudsyftet med undersökningen inte är att utreda etymologin till enskilda namn utan att ge en helhetsbild av nautonomastikonet och påvisa typiska drag i detta är det viktigt att undersökningsmaterialet är tillräckligt omfattande och representativt. Ett tillräckligt omfattande material är en förutsättning för att man skall kunna avgöra vilka namn och typer av namn som är vanliga och vilka namn som förekommer mera slumpartat. Först när materialet kan analyseras kvantitativt berättar resultaten något om vår kultur och de kognitiva systemen i namngivningen.

Urvalskriterierna för materialet är följande: materialet skall omfatta en relativt lång period, vara representativt för finländsk sjöfart och så enhetligt som möjligt. Jag har

därför valt namnen på kuststädernas fartyg 1838–1938 som primärmaterial och namnen på lantmannafartygen i skärgårdskommunerna 1865–1912 som jämförelsematerial. Namnen på fartyg i insjötrafik har alltså uteslutits för att avgränsa ämnet och göra materialet enhetligare, men dessa namn kunde vara ämne för en fortsatt studie. Materialet består nu av namn på fartyg som seglade under liknande betingelser och användes för likartade ändamål. Tidsperioden omfattar segelsjöfartens glansperiod och ångfartens tveksamma början och utveckling fram till den katastrof som krigen 1939–1945 innebar för sjöfarten. Man kan hypotetiskt utgå ifrån att det under denna för sjöfarten viktiga period bildades ett finländskt nautonomastikon med namn som upptog gamla namnmönster, skapade nya och förde mönstren vidare. Namnen är även från en tillräckligt lång tid för att eventuella förändringar i namnförrådet skall kunna iakttas.

Eftersom ett huvudsyfte är att undersöka om tidens strömningar avspeglas i fartygsnamnen har jag valt att koncentrera mig på städernas fartyg. De samhällsförändringar och kulturella strömningar som eventuellt kan spåras i namngivningen avspeglas förmodligen tydligast i städernas fartygsnamn. Städernas fartyg är för det mesta stora handelsfartyg som är både inkomstbringande för ägarna och nationalekonomiskt sett betydelsefulla. Namngivningen av dessa fartyg upplevdes antagligen som viktig, och då handeln ofta riktade sig mot utlandet, kom namnen på fartygen att fungera som ett slags visitkort i den internationella handeln. Ägarna var som Kaukiainen (2008: 253–254) framhåller välbeställda ståndspersoner med hög bildningsnivå och förmodligen påverkade av tidens ideologiska och politiska strömningar, något som jag antar avspeglar sig i namnvalet. Socioonomastiska undersökningar inom personnamnsforskningen (t.ex. Valtavuo-Pfeifer 1985, Utterström 1995, Gustafsson 2002) har visat att innovationer först anammas av högre samhällsskikt för att sedan spridas neråt och från centrum till periferin. Valtavuo-Pfeifer (1985: 96–106) har pekat på skillnader i användningen av flicknamn mellan Kristinestad och landskommunen Lappfjärd från mitten av 1700-talet till mitten av 1800-talet. I sin undersökning av dopnamn i Stockholm 1621–1810 kommer Utterström (1995: 107) till slutsatsen att en vandring av namnen uppifrån och ned är klart utskiljbar. Gustafsson (2002: 228–233) visar hur nya förnamn i Skelleftebygden 1791–1890 sprids från det högre borgerskapet till det lägre och sedan upptas av kvalificerade och okvalificerade arbetare. Huruvida det finns sociala skillnader i namngivningen av fartyg, kan visas genom att jämföra namnen på städernas fartyg med namnen på lantmannafartygen från samma tid. Jag har därför som jämförelsematerial valt fartygsnamn från skärgårdssocknarna. Även denna sjöfart var inkomstbringande och nationalekonomiskt viktig, men ägarnas bakgrund, bildningsnivå och erfarenhetsvärld var annorlunda än städernas borgare, något som kan tänkas avspegla sig i namngivningen.

Huvudkällan för det empiriska materialet är Finlands skeppskalender (1838, 1840, 1841, 1863, 1887, 1892 och 1912) samt Suomen kauppalaivasto – Finlands handelsflotta 1938 vilka främst upptar handelsfartyg från mitten av 1800-talet till vår tid. Ytterligare en källa är Kalender öfver Landtmanna-fartygen i Finland 1865. Den första årgången av Finlands skeppskalender sammanställdes 1838 av O. W. Dannström som var medlem av handelshuset Fölsch & Comp. i Marseille och år 1838 gjorde en resa till Finlands viktigaste handelsstäder. Ett resultat av resan blev enligt Engström (1930: 74) fartygsförteckningen Finlands Skeppskalender som Dannström utgav på eget förlag.

I Dannströms kalender upptas fartygstyp, namn, befälhavare, ägarens eller korrespondensredarens namn och fartygets lästetal. Fartygen är grupperade efter de tjugo städer där de var hemmahörande. I förordet framhåller Dannström att också byggnadsår och -material kunde ha funnits med i kalendern men skyller avsaknaden av sådana data på utrymmesbrist. Dannström tillägnar kalendern ”den finska nationen” och motiverar arbetet med att han av handelshus i Sverige, Frankrike, England, Tyskland och Danmark uppmanats att sammanställa och låta trycka en förteckning över den finska handelsflottan. Han uppger också att ”Herr C. Wolff i Wasa” åtagit sig att utge en ny årlig översikt av finska handelsflottan. Från 1839 till 1870-talet var det skeppsredaren Wolff som utgav kalendern. Varje år utgavs dock inte kalendern utan ett tiotal år saknas.

I kalendern för år 1851 har även byggnadsår och -material medtagits. Det finns också en kolumn för anmärkningar där det uppges om fartyget är förhydat eller förbyggt[2] och i så fall när. På 1870-talet övertogs arbetet med skeppskalendern av Magnus Kjellman och på 1890-talet av O. W. Andstén. Den första officiella skeppskalendern, som tillkom på senatens försorg, utgavs 1887. På 1890-talet blev det också vanligt att man endast utgav supplement till tidigare kalendrar. Från och med 1900 redigerades skeppskalendern av sjöfartsinspektören och från och med 1918 av sjöfartsstyrelsen under namnet Suomen Kauppalaivasto – Finlands Handelsflotta.

Skeppskalenderns uppställning varierar mellan utgivningsåren. Ibland finns utöver förteckningen enligt städerna även ett alfabetiskt fartygsregister samt en förteckning över signalbokstäver. Senare förekommer en indelning enligt fartygstyp, så att segelfartyg, segelfartyg med hjälpmotor och ångfartyg särskiljs. Vissa år upptas även lantmannafartyg och ibland prämar. Skeppskalendern är en pålitlig källa för namnen på städernas handelsfartyg och vissa år också för lantmannafartygen. Där registrerades

[2] *förhyda* ’överkläda ett fartygs botten med något material vanligen plåtar av koppar l. annan metall’ (SAOB 1927: F 2754); *förbygga* ’företa större reparation av ett fartyg, t.ex. förse med ny överdel’ (SAOB 1927: F 2456).

nämligen hela landets handelsflotta, varför kalendern gör det möjligt att för respektive skärningsår excerpera ett fullständigt material.[3]

Det excerperade basmaterialet har jag behandlat på olika sätt för att göra det enhetligt. Jag har uteslutit pråmar och lodjor, eftersom de upptas sporadiskt och ofta saknar namn utan istället är försedda med nummer. Sättet att benämna och stava städernas namn, sättet att beteckna fartygstypen och att ange fartygens dräktighet har förenhetligats för att underlätta jämförelser.

De städer vars handelsflottor behandlas i undersökningen är till en början 20: Björneborg, Borgå, Brahestad, Ekenäs, Fredrikshamn, Gamlakarleby, Helsingfors, Jakobstad, Kaskö, Kristinestad, Lovisa, Nykarleby, Nystad, Nådendal, Raumo, Torneå, Uleåborg, Vasa, Viborg och Åbo. År 1861 tillkommer Mariehamn, 1869 Kemi, 1874 Hangö och 1879 Kotka. Under senare delen av perioden är städerna alltså 24.

Namnen på lantmannafartygen gör bilden av namnskicket mera fullständig och utgör ett jämförelsematerial för stadsfartygen. Den äldsta förteckningen över lantmannafartyg finns i Otto Sjöströms Kalender öfver Landtmanna-fartygen i Finland 1865. Namnen på lantmannafartyg från senare år har jag samlat in ur Finlands skeppskalender. För att göra detta material jämförbart med det egentliga undersökningsmaterialet, som omfattar namnen på kuststädernas handelsfartyg 1838–1938, har jag begränsat mig till skärgårdssocknarnas fartyg. En förteckning över socknarna finns som bilaga 4. Fördelen med skeppskalendrarna och kalendern över lantmannafartygen som källor för empiriskt material är att de är heltäckande.

Ett annat jämförelsematerial som består av namn på handelsfartyg från tidigare århundraden har jag excerperat ur Börmans Genom Öresund. Öresundstullen – skeppsfarten på Finland 1500–1800 (1981) och Snellmans Oulun Laivoja ja laivureita vuosina 1816–1875 (1974), som innehåller en noggrann förteckning över Uleåborgs 1700-talsfartyg. Materialet är långt ifrån heltäckande men det ger ändå en föreställning om namngivningen i Finlands handelsflotta från 1500-talet framåt, speciellt av fartygsnamn på 1700-talet.

Tidsmässigt begränsar sig min undersökning till hundraårsperioden 1838–1938. Avgränsningen bakåt i tiden motiveras av materialtillgången. Som ovan framgått började nämligen Finlands skeppskalender publiceras 1838 och utgavs därefter mer eller mindre regelbundet årsvis. Avgränsningen framåt i tiden motiveras av att

[3] Enligt Engström (1930: 74) är namnen i Dannströms kalender från år 1838 något förvanskade. Jämförelser har därför gjorts med kalendrarna för de två följande åren. Även byggnadsåren för större delen av fartygen har jag kunnat rekonstruera genom att jämföra med skeppskalendrar för senare år. Längre fram i tiden blir uppgifterna mera tillförlitliga, men också för den äldsta perioden kan man enligt professor Yrjö Kaukiainen (muntlig uppgift 14.1.2006) räkna med att uppgifterna om städernas handelsfartyg är relativt tillförlitliga och fullständiga.

förutsättningarna för sjöfarten radikalt ändrades då Finland under andra världskriget drogs in i två krig, som praktiskt taget ödelade landets handelsflotta.

För att få ett representativt sampel av fartygsnamn från hundraårsperioden 1838–1938 har jag valt vissa skärningsår och excerperat namnen på städernas samtliga fartyg från de åren. Jag har valt år från vilka det finns så fullständiga uppgifter som möjligt och vilka inte är avvikande om man beaktar sjöfartens och konjunkturernas utveckling. Till exempel krigsår – åren för orientaliska kriget (1854–1856) eller första världskriget (1914–1918) – är avvikande eftersom stora delar av handelsflottan då förstördes eller såldes bort. Jag har även beaktat fartygens möjliga livslängd som det finns rätt samstämmiga uppgifter om. Träfartygen beräknades hålla i 10–20 år, men de kunde om de förbyggdes användas ungefär dubbelt så länge. Briggen *Olga* som ännu vid 40 års ålder betraktades som en snabbseglande farkost är ett exempel på detta. (Om fartygens levnadsålder se Hornborg 1925: 34, Engström 1930: 54, Nikula 1930: 48.)

Jag har valt vart 25:e år som skärningsår för att undvika att samma fartyg återkommer i materialet. De år från vilka uppgifterna är hämtade är således 1838, 1863, 1887, 1912 och 1938. Tar man vart 25:e år förekommer i några fall fortfarande samma fartyg som vid föregående skärningsår, något som dock är oundvikligt om man vill ge en fullständig bild av namnförrådet ett visst år. Skärningsåren är jämnt fördelade över hundraårsperioden, varför man kan anta att uppgifterna är representativa för hela perioden. Skärningsåren för lantmannafartygen är 1865, 1887 och 1912, eftersom tidigare fullständiga uppgifter saknas. Då bondeseglationen var omfattande är detta material stort nog och kan jämföras med skärningsåren 1863, 1887 och 1912 i primärmaterialet, de centrala 50 åren av hundraårsperioden. I följande uppställning sammanfattas undersökningsmaterialet.

Material	**Materialets art**	**Period**	**Antal belägg**
Primärmaterial	Städernas handelsfartyg	1838–1938	2 066 (se bilaga 1)
Jämförelsematerial 1	Lantmannafartygen	1865–1912	2 535 (se bilaga 2)
Jämförelsematerial 2	Äldre handelsfartyg	1700-talet	482 (se bilaga 3)

1.4 Metod

Centralt för undersökningen är indelningen i de kategorier av fartygsnamn som närmare redovisas nedan i avsnitt 2.2.5. Huvudkategorierna är: namn som är lån ur andra egennamnskategorier, namn som är bildade av icke-propriella ord och nybildningar. Jag

har vid analysen av namnen utnyttjat namnböcker, bibliografiska lexikon, genealogiska samlingar, ortnamnssamlingar, kartböcker, allmänna uppslagsverk och ordböcker över svenska, finska och andra språk, vilka återfinns i källförteckningen.

Det primära materialet har jag sedan sammanställt i en databas (en excel-fil) där också uppgifterna ur skeppskalendrarna ingår (förutom namnen även fartygstyp, byggnadsår, byggnadsort, tonnage, redare och hemort). I databasen har jag vidare infört beteckningar för namnkategorierna, iakttagelser om namnens språkliga tillhörighet och morfologi, vilken region de representerar (se närmare nedan i följande stycke) och vilket år de är belagda (skärningsår). Jämförelsematerialet med namn på lantmannafartyg har jag behandlat på samma sätt och sammanfört i en annan databas. Jämförelsematerialet med namn från tidigare århundraden har likaså kategoriserats för att namnen i primärmaterialet skall kunna jämföras med äldre tider.

Med hjälp av beteckningarna för olika namnkategorier kan man särskilja olika typer av namn i materialen och undersöka förekomsten i olika regioner, städer eller under olika tider. De byggnadsår som upptas i primärmaterialet gör det möjligt att placera namnen i tidsföljd för att studera hur namnmodet har växlat. Uppgifter om redare är användbara för studier av systembunden namngivning, d.v.s. namngivning av fartyg med samma ägare enligt samma mönster (se avsnitt 7.4 nedan), och eventuellt i vissa fall för att förklara valet av namn, t.ex. då fartygen är uppkallade efter medlemmar av redarfamiljen. Uppgifter om fartygens dräktighet och fartygstyp gör att man kan undersöka om olika fartygstyper får olika slags namn. Städerna är vidare uppdelade på fem regionala områden i Finland: Österbotten, Egentliga Finland, Åland, Nyland och Östra Finland. Detta underlättar regionala jämförelser av namnen.

Jag följer en *induktiv* arbetsmetod som innebär att jag steg för steg förutsättningslöst undersöker det insamlade materialet. Varje enskilt namn tolkas och jämförs med andra namn för att säkerställa analysen. Den induktiva metoden har *hermeneutiska* drag (se Johansson 2003: 96–98), eftersom tolkningen utgår från en förförståelse som i efterhand antingen blir styrkt eller reviderad och som därefter i sin tur utgör grunden för fortsatt tolkning.

Eftersom avsikten är att ge en helhetsbild av finländskt nautonomastikon och att påvisa typiska drag i detta, använder jag ett *kvantitativt* grepp där de kategoriserade namnen adderas, redovisas i tabellform och jämförs med varandra. Härigenom är det även möjligt att i stora drag klarlägga förändringar i namnförrådet 1838–1938, påvisa regionala skillnader och sedan utgående ifrån resultaten analysera vad förändringarna och skillnaderna kan bero på. Framställningen kombinerar helhetsbilden av nautonomastikonet i tabellform med studier av enskilda namn och är i den meningen både kvantitativ och *deskriptiv*.

Undersökningen är *kvalitativ* då den även behandlar namnens innebörd och symbolvärde. Begreppet innebörd kan ses ur två perspektiv, nämligen den mening som namngivaren lade in i namnet och den som namnet hade för andra samtida. Det är omöjligt att i ett historiskt material få säker kunskap om namngivarens motiv eller om hur de samtida namnbrukarna uppfattade namnet, men namnen kan studeras mot bakgrund av vad vi vet om den historiska sociala kontexten 1838–1938. Johansson (2003: 98) definierar grundtesen för den *symboliska interaktionismen* på följande sätt: ”Den symboliska interaktionismens ontologiska grundtes är att människors sociala interaktion består i utväxling av symboler, dvs. olika slags tecken, inte bara språkliga, och dessa tecken är laddade med mening.” Utgående från Johanssons tes analyserar jag namnen i relation till samtida politiska och ekonomiska förhållanden och bärande idéströmningar så som dessa beskrivs i olika grenar av historisk forskning. Undersökningen är i detta avseende *tvärvetenskaplig* då forskningen beaktar hela det samhälle i vilket namnen används. Ett *socioonomastiskt* grepp tillämpas då de fartygsnamn som städernas borgare använde jämförs med dem som skärgårdens skutskeppare begagnade.

Undersökningen är *diakronisk,* d.v.s. följer den historiska utvecklingen, då fartygsnamnens och namnkategoriernas historiska bakgrund och utveckling under perioden 1838–1938 samt namnens koppling till kultur och samhällutveckling undersöks. Till andra delar är greppet *synkroniskt,* d.v.s. materialet (namnen från vissa skärningsår) studeras som helhet. Jag ser namnen som en del av det allmänna språkbruket och använder *kognitiv lingvistisk teori* (se närmare nedan 2.1.2) för att utforska semantiken i fartygsnamnen. Teorierna om prototyper, semantiska nätverk, språkets metaforiska natur och de kognitiva domänerna har tillhandahållit verktygen för detta arbete. I undersökningen används både traditionella onomastiska metoder och teorier ur modern lingvistik (se närmare avsnitt 2.1 Allmänna onomastiska utgångspunkter).

1.5 Forskningsläget

Den forskningsgren som min undersökning representerar, nämligen onomastiken, är betydande både i Finland, Norden och internationellt. Det är naturligt att den onomastiska forskningen främst inriktat sig på ortnamn och personnamn, eftersom dessa grupper av egennamn är mest påfallande och ur många synvinklar viktiga. Även andra grupper av egennamn, t.ex. husdjursnamn och företagsnamn, har emellertid uppmärksammats i omfattande onomastiska undersökningar. Fartygsnamnen har

däremot inte i större utsträckning utforskats, trots att mycket av intresse kan utvinnas också av dem.

Språkvetenskapliga eller teoretiska arbeten som enbart diskuterar fartygsnamn är tunnsådda i Norden och – förefaller det – även utanför Norden. Norrmannen Ole-Jørgen Johannessen (2005: 185), en av de forskare som idag forskar i fartygsnamn formulerar sig som följer: ”… ship names are among the many historical and modern onomastic fields of research, which only to a limited extent have caught the interest of onomasticians.” Som undantag nämner han de svenska forskarna Ivar Modéer (1935, 1956) och Hugo Karlsson (1970) men anser att fältet i övrigt är outforskat och tillägger att samma lucka finns i internationell onomastik. Bland sjöhistoriker och amatörer med nautiska intressen finns det däremot, tillägger Johannessen (ibid.), ett större intresse också för namngivningen av fartyg.

Då det gäller analysen av nordiska fartygsnamn får Bernhard Kahle betraktas som pionjär. Han publicerade 1903 en uppsats om namn i den klassiska isländska litteraturen, och behandlar i den också fartygsnamn. De fornnordiska skeppsnamnen har senare även behandlats av Rudolf Simek i verket Die Schiffsnamen, Schiffsbezeinungen und Schiffskenningar im Altnordischen (1982). Ivar Modéer (1935) presenterar fartygsnamn i Norden med inriktning på Sverige i den brett upplagda uppsatsen Nordiska båtnamn. I artikeln anför och tolkar han ett stort antal skeppsnamn ur den norröna sagalitteraturen och beskriver namnskicket i Vasakungarnas flottor på 1500-talet utgående från en manuskriptsamling över svenska flottans historia. Skeppsnamn från 1600- och 1700-talet behandlar han dock mera kortfattat. Källan är här ett par historiska verk om den svenska handelsflottan och om Stockholms segelsjöfart. I sin utredning går Modéer ända fram till modern tid och gör iakttagelser om hur namngivningen av fartyg i senare tid har utvecklats jämfört med gångna århundraden. Särskilt intresse ägnar han de eventuella samband som under äldre tider fanns mellan fartygsnamnet och skeppets stamtoppsfigurer, galjons- och akterspegelsbilder, om vilka han använder den sammanfattande benämningen ”namnbild”. Modéer återkommer i boken Skeppsnamn och skärgårdsnamn (1956) till ämnet.

Ett grundläggande forskningsarbete har gjorts av Hugo Karlsson i Studier över båtnamn, särskilt namn på backebåtar och bankskutor från 1700-talets Bohuslän (1970). Undersökningen är en väldokumenterad utforskning av båtnamn från en viss region och en viss tid. Bankskutorna och backebåtarna var fiskebåtar som användes i storsjöfisket längs kusten och ute till havs. Staten utbetalade premier för att stöda näringen och Kommerskollegiet mottog uppgifter om farkosterna från fögderierna. Ur dessa handlingar har Hugo Karlsson excerperat sitt material som sträcker sig från 1762 till 1773. Karlsson inleder sin framställning med en grundlig genomgång av

fartygsnamnens historia utgående från i huvudsak skriftliga källor. På ca 20 sidor behandlas antikens fartygsnamn och över huvud taget internationella fartygsnamn och på ca 90 sidor nordiska fartygsnamn från Sverige, Danmark och Norge. Karlsson presenterar fartygsnamn genom tiderna med hjälp av ett rikt material av konkreta exempel och karaktäriserande omdömen.

I publikationen från NORNA:s nittonde symposium (NORNA-rapporter 56, 1994) behandlar en del av artiklarna fartygsnamn. Sibylla Haasum (1994) ger en inledande historisk översikt över fartygsnamnen och anlägger också synpunkter på 1900-talets namngivning. Bertil Sandahl (1994) presenterar en då pågående undersökning av medeltida namn på engelska, nederländska och lågtyska fartyg samt på ”skeppare” och sjömän vilken sedermera inte kunnat fullföljas efter författarens bortgång. Lilliane Højgaard Holm (1994) redogör för sin undersökning av namn på danska färjor och linjeskepp under 1800- och 1900-talet.

Norska fartygsnamn har som nämnt behandlats av Ole-Jørgen Johannessen (1998, 2000, 2005, 2007, 2009). Som titeln Systembundet navngivning i bergenske skipsnavn 1945–1998 (1998) visar intresserar sig Johannessen speciellt för systembunden namngivning inom rederierna i Bergen. På danskt håll har Otto Ludwig (1952) publicerat Træk i skivsnavnenes historie. I band 5 och 6 av Dansk søfartshistorie (1998, 2000) ingår korta artiklar om fartygsnamnen med kvantitativa uppgifter om namnfrekvens.

Svavar Sigmundsson (1997) har undersökt ett isländskt register över öppna motorbåtar från 1996. Han analyserar och kategoriserar 840 namn och kommer till att lån av personnamn utgör inemot hälften av materialet. Fartygsnamn på Island har genom tiderna till övervägande del varit isländska och endast handelsfartyg under 1800-talet kunde bära utländska namn. Anfinnur Johansen (2002) redovisar namn på färöiska båtar för kapprodd.

Mindre båtar, fritidsbåtar omfattande både segel- och motorbåtar har varit föremål för etnologen Bjarne Rogans (1992, 1994) intresse. Rogan har utgående från svaren i en omfattande enkätundersökning 1991 ringat in olika teoretiska aspekter på namngivningen och uppehåller sig speciellt vid namnens ”expressiva” aspekt, då namn som präglas av lekfullhet, känsla och humor kommunicerar med omvärlden. För att klassificera sitt material använder Rogan en indelning i olika namnkategorier och gör även jämförelser med ett äldre material från 1890-talet. Enskilda fartygsnamn har behandlats i ett antal artiklar, till exempel namnet på regalskeppet *Wasa* av Bengt Loman (1963).

Tillsammans med andra namnkategorier har fartygsnamnen berörts i mera övergripande onomastiska arbeten. Sålunda beaktar Thorsten Andersson fartygsnamnen

i uppsatserna Olika egennamnskategorier – förenande och särskiljande drag (1994), Onomastiska grundfrågor (1996) och Rörelser inom onomastikonet (1997).

Namngivningen av fartyg i Sveriges krigsflotta har diskuterats i en rad artiklar i Forum navale (Nr 21, 24, 25, 30, 31, 45, 49), utgiven av Sjöhistoriska Samfundet, och i Tidskrift i sjöväsendet (1934, 1938, 1939 och 1956), utgiven av Kungliga Örlogsmannasällskapet i Karlskrona. Artiklarna är dels historiskt hållna, dels ställningstagande till de namnmoden som florerade inom flottan. Materialet innehåller förteckningar över namnskicket inom Sveriges flotta från Gustav Vasa till modern tid. Speciellt Lars O. Berg (1965, 1968, 1970, 1993) har genom sina artiklar i nämnda tidskrifter kartlagt namngivningen inom den svenska marinen. I Tidskrift i sjöväsendet behandlar Per-Olof Ekman (1956) namnen på ryska örlogsfartyg från 1700-talet till 1950-talet. Namnen på krigsfartyg har också internationellt tilldragit sig intresse, till exempel British Warship Names av Manning och Walker (1959) innehåller ett lexikon över brittiska krigsfartyg genom tiderna.

Amerikanen Don H. Kennedy har för en internationell läsekrets skrivit om ämnet fartygsnamn. I Ship Names (1974) lägger han fram ett stort empiriskt material hämtat från Lloyd's Register of Shipping i England (världens äldsta och största register för klassificering av fartyg) och nordamerikanska register. Fartygsnamnen behandlas nära nog ur ett globalt perspektiv och med många olika infallsvinklar. Verket har ett allmänt och sjöhistoriskt intresse, men det har inte en språkvetenskaplig uppläggning. Boken innehåller dock statistiska fakta, allmänna synpunkter och namnlistor som ger möjligheter till jämförande studier.

Även om den onomastiska litteraturen omfattar få övergripande undersökningar av fartygsnamn är den sjöhistoriska litteraturen i övrigt överflödande rik. I vårt land har speciellt segelsjöfartens historia under 1800-talet tilldragit sig forskarnas intresse. Vår främsta expert på detta område är Yrjö Kaukiainen vars verk Suomen talonpoikaispurjehdus 1800-luvun alkupuoliskolla (1970), Sailing into Twilight. Finnish Shipping in an Age of Transport Revolution, 1860–1914 (1991), A History of Finnish Shipping (1993) och Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia (2008) har en ekonomisk-historisk inriktning och framhäver den finländska sjöfartens betydelse som en näringsgren av nationalekonomisk och till och med internationell betydelse.

Det hör dock till sällsyntheterna att författarna i den sjöhistoriska litteraturen berör fartygens namn eller kommenterar namnens ursprung. Undantag utgör Eirik Hornborg (1925), David Papp (1977) och Allan Gustafsson (1974) samt verket Åbo sjöfarts historia i tre delar med olika författare (Carl-Erik Olin 1927, Arne Engström 1930 och Oscar Nikula 1930). Dessa har alla korta avsnitt om fartygens namn. En del av de sjöhistoriska eller lokalhistoriska arbetena innehåller även värdefulla samlingar av

fartygsnamn. Det gäller till exempel Georg Kåhres Den åländska segelsjöfartens historia (1940), Christer Norrviks Stad under segel (1999) om Kristinestad och P. W. Snellmans Oulun laivoja ja laivureita vuosina 1816–1875 (1974). Pekka Barcks Finlands segeljakter (2003) innehåller en fullständig båttabell med namn på segelsällskapens nöjesbåtar från mitten av 1800-talet till 1920.

Som ovan framgår finns ingenting sammanfattande publicerat om fartygsnamnen i Finland. En pro gradu-avhandling från 1997, Riikka Heikkiläs Fartygsnamn på Åland 1780–1880, behandlar åländska fartygsnamn ur ett onomastiskt perspektiv. Den litteratur jag har kunnat stöda mig på är närmast de ovan nämnda arbetena av nordiska och internationella forskare och onomastiska arbeten som behandlar andra egennamnskategorier, som personnamn, ortnamn, husdjursnamn och företagsnamn. Även om undersökningen begränsar sig till fartygsnamn använder jag även annan tidigare och aktuell forskning inom onomastiken som referensram. Av stor betydelse för tolkningen av fartygsnamnen är den omfattande sjöhistoriska litteraturen och givetvis historiska, ekonomisk-historiska, kulturhistoriska och etnografiska arbeten.

1.6 Disposition

Efter en allmän inledning (kap. 1) som beskriver undersökningens uppläggning, dess syfte, material och de metoder som använts samt forskningsläget följer ett avsnitt om den teoretiska bakgrunden och metodologin i avhandlingen (kap. 2). Kap. 2 består av två avdelningar. I den första avdelningen, 2.1 Allmänna onomastiska utgångspunkter, presenterar jag först översiktligt klassificerings- och förklaringsmodeller som tidigare har tillämpats inom olika grenar av onomastisk forskning. Sedan behandlar jag den kognitiva lingvistiken, vars teorier mera sällan har använts inom namnforskning. I den senare avdelningen, 2.2 Namnteoretiska problem, diskuteras fartygsnamnen som egennamnskategori, olika slag av namngivning och namnens funktion. Hur namngivarnas och namnbrukarnas olika perspektiv inverkar på tolkningen av fartygsnamnen redovisas, likaså den kategoriindelning av fartygsnamnen som ligger till grund för arbetet.

I kap. 3 beskrivs sjöfarten som näringsgren och näringsgrenens utveckling under den aktuella perioden. I kap. 4 ger jag en allmän historisk överblick av fartygsnamnen på basen av tidigare publicerad forskning och behandlar mitt jämförelsematerial över namn på finländska handelsfartyg från tidigare århundraden (1500-talet till 1800-talet). I kap. 5 presenteras en helhetsbild av undersökningsmaterialet och en kvantitativ analys av detta utgående ifrån kategoriindelningen. Här framgår hur vanliga olika kategorier av

namn är och hur frekventa enskilda namn är. Den kvantitativa analysen syftar till att åskådliggöra materialet och ge en tydligare helhetsbild än vad enbart beskrivande text hade kunnat göra. Jag jämför också med uppgifter från Sverige, Norge och Danmark samt utnyttjar internationella data (Kennedy 1974) för att visa på eventuella samtida mönster.

I kap. 6 behandlar jag namnvariation under perioden 1838–1938, dels genom att undersöka hur namnkategorierna kronologiskt och regionalt växlar och dels genom att jämföra med namnen på lantmannafartyg för att visa på social variation. Samtidigt framträder bilden av det nautonomastikon som användes i skärgårdssocknarna. Kap. 7 diskuteras typer av namngivning, schablonisering av namnen och förekomsten av ett abstrakt nautonomastikon. Vidare behandlas grunderna för namngivningen och namnens funktioner samt olika slag av systembunden namngivning i materialet. Kap. 8 redogör för fartygsnamnens morfologi och i kap. 9 analyseras namnens språktillhörighet.

Ett socioonomastiskt grepp visar i kap. 10 hur kulturströmningar, politiska ideal, samhällsförändringar och den tekniska utvecklingen har påverkat namngivningen. I kap. 11 utgår analysen ifrån synsätt i den kognitiva lingvistiken. Namnens metaforiska natur och prototypiska karaktär utreds. Vidare undersöks vilka semantiska nätverk och kognitiva system namnen bildar.

2 TEORETISK BAKGRUND OCH METODOLOGI

2.1 Allmänna onomastiska utgångspunkter

2.1.1 Teoretiska frågeställningar inom onomastiken

Utgångspunkten för undersökningen är de teorier och metoder som traditionellt har använts inom onomastisk forskning. Inom ortnamnsforskningen har intresset kretsat kring namnens ursprung, namngivningsgrund och bildningssätt. Man har klarlagt namnelementens ursprung och dragit slutsatser om namnets ålder och uppkomsthistoria för att senare också uppmärksamma den sakliga bakgrunden till namnet, det vill säga geografiska, topografiska, historiska och etnologiska fakta. Namnen har tidigare konsekvent tolkats från namngivarens synpunkt. I sin doktorsavhandling Ortnamnen i Houtskär (1966) förde Zilliacus fram en *syntaktisk-semantisk* klassificeringsmodell som sedan har omfattats och tillämpats av andra forskare. Metoden innebär att namnen indelas i enledade, tvåledade och treledade namn och ledernas inbördes förhållande analyseras på syntaktisk grund. Lederna undersöks både med avseende på form (ortnamn, annat namn, appellativ, förled, adjektiv el. particip, adverb el. pronomen, verb etc.) och semantiskt innehåll (helhet, absolut läge, relativt läge, riktning, händelse, storlek, form, färg, material etc.). Zilliacus (1966) analys utgår närmast ifrån *transformationsgrammatikens* syn på språket. Bakom namnidén finns, menar man, en djupstruktur som kan uttryckas i en sats och analyseras. Till exempel *Furuholmssund* kan enligt Zilliacus (2002: 185) uttydas 'sundet som ligger vid Furuholmen'. Senare utvecklades ortnamnsforskningen i en *socioonomastisk* riktning, där utgångspunkten var namnbrukarnas perspektiv. Sociologiska namnstudier (1973) av Peter Slotte & Kurt Zilliacus & Gunilla Harling betecknar Ainiala & Saarelma & Sjöblom (2008: 75) som ett pionjärarbete. Den socioonomastiska forskningen kring ortnamn i Finland har under senare tid inriktats på urbana namn och enligt Ainiala & Saarelma & Sjöblom (a.a.: 78–79) lett till flera forskningsprojekt och artiklar, t.ex. Maria Vidbergs (2009) artikel "Finskt inflytande på ortnamnsbruket hos svenskspråkiga namnbrukare i Helsingfors".

Kiviniemi har granskat ortnamnens spridning och fört in *analogi*begreppet som förklaringsgrund i den finländska ortnamnsforskningen. Han har genom att studera olika namntypers utbredning kunnat konstatera att namnen inte bara har uppstått ur ortbeskrivande uttryck som sedan blivit namn, utan att de ofta har getts i analogi med hur namn tidigare har använts i språkgemenskapen. Analogin gäller alla nivåer av

namnet från strukturen och namngivningsgrunden till valet av namnelement. På ett NORNA-symposium 1975, betonar Kiviniemi (1976: 52):

> Jag har i flera sammanhang framhållit analogins betydelse vid namnbildningen, eller m a o namngivningens systematiska karaktär. Med det menar jag inte att det i allmänhet var möjligt att anvisa bestämda inom namnförrådet identifierbara mönster för enskilda namn. I många fall kan mönstren faktiskt identifieras (t.ex. för uppkallelsenamn, kontrastnamn och variationsnamn), men för det mesta har mönstren tillhandahållits av hela det namnförråd som namngivaren har känt till. (Kiviniemi 1976: 52.)

Kiviniemi (se t.ex. 1990: 207–209) har sedermera fortsatt kartläggningen av ortnamnen i Finland och utvecklat teorin om namngivningens *mönsterberoende* och *systematiska* karaktär.

Nyström (1996: 133–148) diskuterar, också med utgångspunkt i ortnamn, egennamnens struktur och går in på begreppen *namnmönster*, *namnsystem*, *mentalt lexikon* och *mentalt onomastikon*. Termen *namnmönster* ger Nyström (a.a.: 134) innebörden ’förebild’, det vill säga att enskilda namn eller grupper av namn kan tjäna som förebilder då nya namn ges. Föreställningen att språket är ”ett strukturerat *system*, styrt av medvetna eller omedvetna konventioner och regler” tillämpar Nyström (a.a.: 136) på förrådet av egennamnen som enligt honom utgör ett särskilt *onomastiskt system* med egna regler (ibid.). Vårt *mentala lexikon* beskriver Nyström som semantiska och lexikaliska nätverk, ”där orden ligger samlade i täta klungor, alltså en sorts *semantiska domäner* vars medlemmar genom sin betydelse är tätt förbundna med varandra men också står i kontakt med andra domäner” (a.a.: 141). Som en motsvarighet till det *mentala lexikonet* ser Nyström (ibid.) det *mentala onomastikonet*, en uppsättning namn som finns lagrade i hjärnan skilt från vårt lexikon eller som en del av detta. Detta onomastikon är unikt för varje människa, men Nyström (a.a.: 142) talar också om ett lokalt eller regionalt onomastikon, varmed han avser ”en syntes eller produkt av ett antal namnförråd hos människorna i en viss namngemenskap”. Både lexikonet och onomastikonet spelar in vid namngivning, förmodar Nyström.

Personnamnsforskningen (antroponymin), som omfattar forskningen kring förnamn, släktnamn och binamn, har även varit min utgångspunkt i sökandet efter uppläggning och metoder för den egna forskningsuppgiften. Antroponymin har undersökt namnens etymologi, spridningsvägar, utbredning och användning under olika tider. *Socioonomastiska* undersökningar med inriktning på förnamnen (Valtavuo-Pfeifer 1985, Utterström 1995, Gustafsson 2002) har visat hur man i olika socialgrupper har namngivit barn ur olika delar av antroponomastikonet och hur namn har spridits från högre till lägre sociala skikt och från centrum till periferin. Sirkka Paikkala har i verket Se tavallinen Virtanen (2004) behandlat de finska släktnamnens ursprung och utveckling utgående ifrån en *systemteoretisk* modell. Hon granskar de namnsystem som

tillämpats under olika tider, i olika regioner och inom olika samfund. Forskningen kring soldatnamn (Lindqvist 1990, Wahlberg 1990) har kunnat utnyttjas då jag utformat kategoriindelningen i min undersökning (se avsnitt 2.2.5 nedan). Fartygsnamnen har anknytningar till såväl ortnamn som personnamn, varför jag i många fall har kunnat utgå ifrån forskningen kring dessa egennamnskategorier då jag lagt upp min undersökning och bedömt dess resultat.

Utöver ortnamns- och personnamnsforskning omfattar onomastiken undersökningar av andra kategorier av egennamn som traditionellt fått gå under benämningen ”övriga namn”. Namn på husdjur är en framträdande och väl utforskad avdelning inom ”övriga namn”. Speciellt den teoretiska diskussionen, som bland annat lyft fram begreppet *schablonisering*, och de konkreta forskningsresultaten i Leibrings doktorsavhandling Sommargås och Stjärnberg (2000) om svenska kreatursnamn har i hög grad varit användbara i min egen undersökning. Leibring (2000: 448–450) har visat att ett omfattande buonomastikon (förråd av namn på nötkreatur) var utvecklat i norra Skandinavien redan under 1700-talet. Hon beskriver de förändringar som skett under de följande århundradena, då namn som tidigare utgått ifrån enskilda namnbärares egenskaper eller varit allmänt berömmande senare förskjutits till namn hämtade från andra delar av onomastikonet, som ort- och personnamn. Leibring drar den slutsatsen att den svenska buonymin från att ha varit ett variationssystem numera utvecklats till ett uppkallelsesystem. Konamnen har dessutom internationaliserats då utländska avelsdjur har importerats, konstaterar Leibring (2000: 450). Både ifråga om nötkreatur och fartyg namnges varelser och ting som ur ekonomisk synvinkel är värdefulla. Leibring arbetar med ett historiskt material, något som komplicerar analysen av namngivningen så som hon (a.a.: 26–27) konstaterar, men det långa tidsperspektivet gör det möjligt att studera hur förändringar i samhället leder till förändringar i namngivningen. I dessa avseenden drar jag paralleller till uppläggningen av min egen forskning.

Sjöblom har i sin doktorsavhandling om finländska företagsnamn, Toiminimen toimenkuva (2006) i högre grad än vad tidigare varit brukligt inom onomastiken utgått ifrån lingvistiska teorier. Sjöblom (2006: 203–243) tillämpar både M. A. K. Hallidays *funktionella* språkteori (1976) och perspektiv hämtade ur *kognitiv* lingvistik på sitt material, bland andra Lakoff & Johnson 1980, Langacker 1987 och Givón 1995. De av namnforskare mera sällan använda kognitiva teorierna, som Sjöblom tillämpat på analysen av företagsnamnen och som jag senare själv kommer att tillämpa på fartygsnamnen (se kap. 11 nedan), redogör jag därför närmare för i följande avsnitt (2.1.2).

2.1.2 Kognitiva synsätt

Den kognitiva lingvistiken, som växte fram på 1980-talet, är enligt Pentti Leino (1994: 11–12) inte ett enhetligt paradigm utan snarare ett antal olika synsätt med några gemensamma nämnare. Medan strukturalismen såg språket som ett fristående system kopplar de kognitiva synsätten språket till människans andra intellektuella funktioner och ser språket och tänkandet som ett odelbart helt, språket som kulturbundet och som ett verktyg för att utforska världen. Ordens form och betydelse uppfattas som två sidor av samma enhet varigenom betydelsen kommer att betonas tydligare än tidigare och lingvistiken kommer att få en starkare semantisk inriktning. En styrka hos den kognitiva lingvistiken är enligt Leino (1994: 11) betoningen av det dynamiska och föränderliga i språket.

Pentti Leino (1988) presenterade tidigt i Finland den lingvistiska analysmodell som Ronald W. Langacker utvecklade på 1980-talet och kallade ”Cognitive Grammar” eller ”Space Grammar”. Langackers språkteori skiljer sig väsentligt från tidigare teorier om språkets struktur såsom transformationsgrammatiken och det funktionella paradigmet. M. A. K. Hallidays systemisk-funktionella synsätt utgår ifrån språkanvändningen och betonar språkets sociala roll, konstaterar Leino (1988: 124). Däremot saknar dessa riktningar kognitiva kopplingar och utgår från en verklighet som är oberoende av människans tolkning. Senare lingvistisk teori och analys har påverkats av den kognitiva forskningen, som fick sitt genombrott på 1970-talet och som tillfört lingvistiken nya begrepp, framhåller Leino (1988: 125). Begrepp som prototyper, semantiska nätverk, begreppskategorier och kognitiva domäner gav denna forskning nya synvinklar. Insikterna om språkets metaforiska natur och metaforernas förmåga att strukturera tänkandet förändrade synsätten inom lingvistiken.

2.1.2.1 Prototyper

Prototypsteorin grundar sig på de experiment som Eleanor Rosch och hennes medarbetare genomförde på 1970-talet (Rosch 1973; 1978; Rosch & Mervis 1975). Med hjälp av associationstest kunde Rosch konstatera att försökspersoner uppfattar en del begrepp inom en kategori som mera grundläggande än andra, konstaterar Aitchison (1987: 52–55, se även af Trampe 1990: 57–61). Samstämmiga resultat från en mängd experiment pekar ut vissa begrepp som de bästa exemplen på en kategori. Dessa är karakteristiska eller med andra ord prototypiska för kategorin. Samstämmigheten

innebär att försökspersoner graderar begrepp inom en kategori i en skala från 1 till 7 på samma sätt. Inom kategorin FÅGEL uppfattas enligt Aitchison (1987: 53) till exempel *rödhaken* allmänt som mera prototypisk än *pingvinen* eller *strutsen*. Inom kategorin VERKTYG uppfattas *hammaren* och *skruvmejseln* som mera prototypiska än *kofoten*. Den mest prototypiska medlemmen av en kategori är den som har det största antalet viktiga karaktäristiska egenskaper, framhåller Givón (1984; 17). Croft & Cruse (2004: 80) jämför kategorin med en container med innehåll av samma sort. Samma begrepp kan emellertid förekomma i två olika kategorier som i satsen *En präst är på sätt och viss en socialarbetare*, då kategorierna PRÄST och SOCIALARBETARE överlappar varandra (ibid.). Begreppskategorierna är dynamiska, föränderliga och kan eventuellt skapas online när de behövs (Croft & Cruse 2004: 92). Vad som rankas som mer eller mindre prototypiskt för en kategori växlar från en kultur till en annan. Inom kategorin FRUKTER poängsätts till exempel *dadlar* lågt i Storbritannien, men högt i Jordanien. Också nya eller skadade exemplar ur en kategori igenkänns som medlemmar, till exempel en fågel med bara en vinge, påpekar Aitchison (1987: 55). Orden kan dessutom användas på ett prototypiskt eller icke-prototypiskt sätt som en metaforisk utvidgning av begreppet (Givón 1984: 19, se även Aitchison 1987: 57). (Vaktmästaren *går* från en våning till en annan. Hissen *går* mellan våningarna. Tåget *går* klockan sex.)

Teorin om prototyper förklarar bland annat vår förmåga att hantera nya ord och att använda ord i något olika betydelser, men teorin är inte helt fri från svårigheter medger Aitchison (1987: 62). Hur prototypens kännetecken skall rangordnas och var kännetecknen upphör är svårt att avgöra, eftersom en hel kontext aktiveras då ett ord används och kunskapen om ett ord således är outtömlig. Detta visar dock närmast att det ännu finns mycket att utforska bland annat om hur orden förhåller sig till varandra i det mentala lexikonet, påpekar hon (ibid.).

2.1.2.2 Semantiska nätverk

Enligt Aitchison (1987: 72) kan det mentala ordförrådet beskrivas som en gigantisk, multidimensionell och ständigt föränderlig spindelväv. Associationstest har visat att ord som ofta förekommer tillsammans har utvecklat särskilt starka band till varandra som *brev* och *frimärke* eller *hammare* och *spik*, där över hälften av försökspersonerna associerade till samma ord. Ingen föreslog däremot *spik* om testordet var *nål,* även om båda föremålen betecknar något smalt, utan valde i stället ord som hade med sömnad att göra. Undersökningarna tyder alltså på att man associerar till ord ur samma semantiska fält. Att ord som ofta förekommer tillsammans (*fjäril* och *håv*) är starkt förbundna

förklarar också att idiomatiska uttryck är lätta att minnas fastän det finns flera tusen av dem i språket. Fortsatt forskning där man även har undersökt felsägningar (tongue-slips), svårigheter att komma på ord och personer med nedsatta minnesfunktioner eller hjärnskador har enligt Aitchison (a.a.: 75–76) gett exaktare kunskap om vilka förbindelser som är starkare och vilka svagare. En av de vanligaste felsägningarna är *vänster* i stället för *höger* eller tvärtom. Andra ord som ofta sammanblandas är *igår, idag, imorgon*. Den här typens iakttagelser tyder på att ord som är koordinerade på samma nivå har starka band med varandra, menar Aitchison (a.a.: 77).

Raukko (1994: 36–68) har analyserat polysemin i språket med hjälp av nätverksbilden. Han (a.a.: 38) nämner bland annat som exempel det finska substantivet *pää* 'huvud' och det finska verbet *saada* 'få' och deras olika betydelser. De mest prototypiska användningarna av ett ord utgör knutpunkter i nätet som med länkar är förenade med ordets mindre prototypiska användningar. Det polysemiska nätet är i sin tur länkat till andra nät av semantiskt besläktade ord, syntagmatiskt liknande ord o.s.v. Sett ur ett större perspektiv liknar den semantiska rymden enligt Raukko (a.a.: 50, 57) ett oändligt, flerdimensionellt och dynamiskt föränderligt nätverk som breder ut sig i människans medvetande.

Ordens nätverk är alltså inte statiskt, utan förändras under påverkan av hur språket används. Länkar som ofta används förstärks medan andra försvagas. Att nätverken är av semantisk natur förefaller dock klart menar Aitchison (1987: 85). Nätverket har sannolikt kärnor där orden från samma semantiska område är starkt bundna till varandra men banden till områden med annat semantiskt innehåll är svagare, konstaterar Aitchison (a.a.: 84).

2.1.2.3 De kognitiva områdena

Den semantiska rymden kan som Leino (1988: 131) framhåller delas in i en mängd olika kognitiva områden. En entitet uppfattas alltid i förhållande till det kognitiva område som entiteten representerar. Den minsta semantiska enheten (*profile*) förstås alltså i förhållande till ett större begreppssystem (*base*). Enheten visar på det kognitiva området liksom ett fönster med utsikt över en region. JANUARI uppfattas i förhållande till kalenderåret, FARBROR i förhållande till släktskapssystemet och BEN i förhållande till kroppen, konstaterar Leino (ibid.). Den semantiska strukturen är emellertid inte universell, utan kulturbunden. De semantiska strukturerna är lingvistiska och vedertagna begreppsliga strukturer och en del av kognitionen. Olika språk använder emellertid olika föreställningar för att koda samma begrepp, framhåller Leino (a.a.: 130).

Ett ords semantiska innebörd kan alltså beskrivas i förhållande till ett eller flera kognitiva områden som utgör vår encyklopediska kunskap om världen. Den kognitiva domänen är enligt Leino (1989: 170–171) ett koherent begreppskomplex. Grundläggande kognitiva områden är spatiala områden (som har att göra med utsträckningen i rummet), lukt, smak, färg, taktila egenskaper, känslor, tid etc. Andra kognitiva områden är av mera abstrakt natur och kan vara vilket som helst begreppskomplex som används för att beskriva ett mera abstrakt begrepp, t.ex. människokroppen, släktskapsförbindelserna, utbildningssystemet etc., menar Leino (a.a.: 171). Utmärkande för den kognitiva lingvistiken är alltså att betydelsen beskrivs i förhållande till de kognitiva domänerna.

2.1.2.4 Symboliska och schematiska enheter

Leino (1989: 167) framhåller att språkstrukturen enligt det kognitiva synsättet enbart består av semantiska, fonologiska och symboliska enheter. Den symboliska enheten har två nav, en semantisk och en fonologisk. Enheterna, som kan bestå av morfem, ord eller längre vedertagna uttryck, är inlärda och automatiserade. De symboliska resurserna i språket är enligt Leino (a.a.: 177–178) av två slag: *specifika* symboliska enheter (t.ex. morfem och längre vedertagna uttryck) och vedertagna mönster för *schematiska* symboliska enheter. Med hjälp av de senare bildas mera komplexa symboliska strukturer av enklare. De schematiska enheterna används för att generalisera och kategorisera. Till exempel *djur* är en schematisk enhet i förhållande till *hund* och *hund* är en schematisk enhet i förhållande till *Musti,* exemplifierar Leino (a.a.: 178). Den överordnade strukturen är schemat och den struktur som specificerar denna är schemats specificering eller dess förverkligande. Språkets hela struktur består av vedertagna uttryck, de generaliseringar (d.v.s. scheman) som språkanvändarna gör av dem och de hierarkier (t.ex. delar av den semantiska rymden och de kognitiva områdena) som dessa element utgör. Språkets skapande förmåga granskas alltså mot bakgrunden av människans kunskaper, omdöme och problemlösningsförmåga. Förhållandet är dynamiskt och interaktivt. Schemana är generaliseringar och motsvarar reglerna i traditionell grammatik, och enheterna kan fungera som komponenter i många olika scheman. De schematiska enheterna används t.ex. för att skapa metaforer i stället för vedertagna symboliska enheter, konstaterar Leino (ibid.).

2.1.2.5 Språkets metaforiska natur

Språket innehåller en mängd metaforer, framhåller Stålhammar (1997: 7), inte bara det skönlitterära språket utan också det språk som beskriver, förklarar, informerar, diskuterar och utforskar inom olika områden av vardagsliv och vetenskap. Metaforerna i skönlitterära texter är nya, originella och emotiva, det vill säga valda för att skapa upplevelser, konstaterar hon (a.a.: 8). Metaforerna i kognitiv mening är enligt Croft & Cruse (2004: 193) vedertagna uttryck i vardagsspråket som strukturerar tänkandet. De har en erfarenhetsmässig bas och avspeglar hur människor i en viss kultur upplever verkligheten. I metaforen jämförs inte bara en enskild entitet med en annan för att framhäva någon egenskap, utan en hel begreppsdomän aktiveras. Lakoff (1987: 276–278, se även Nikanne 1992) förklarar metaforen som en kartläggning från en källdomän (source domain) till en måldomän (target domain), där vilken som helst egenskap i källdomänen kan användas för att beskriva egenskaper i måldomänen. I metaforen KÄRLEKEN ÄR EN RESA jämförs vissa entiteter i källdomänen med entiteter i måldomänen, vilket kunde beskrivas på följande sätt (min övers.).

RESAN (källdomän)	KÄRLEKEN (måldomän)
de resande	de älskande
färdmedlet	kärleken
resans riktning	det gemensamma målet
förseningar	konflikter
rörelsen	relationens mognande
etc.	etc.

Metaforen fungerar om det går att finna tillräckligt många naturliga analogier mellan domänerna. Metaforerna är dock partiella så att långt ifrån alla delar i källdomänen har sin motsvarighet i måldomänen, framhåller Lakoff (ibid.). Metaforen KÄRLEKEN ÄR EN RESA avspeglar ett i vårt samhälle vedertaget sätt att se på kärleksförhållanden.

Lakoff & Johnson (1980: 35–36, se även Onikki 1992: 39–40, Croft & Cruse 2004: 216) skiljer mellan metaforik och metonymi. I metaforen överförs ett ord från sitt ursprungliga betydelsefält (källdomänen) till ett annat betydelsefält (måldomänen) som när man talar om *nålsögat* eller kallar kamelen för *öknens skepp*. Metaforen grundar sig på likhet mellan två entiteter från olika semantiska domäner, medan metonymin grundar sig på närhet, det vill säga på en gemensam kontext. Både det begrepp som skall förklaras och den metonymiska förklaringen hör till samma begreppshierarki, antingen så att den senare är en del av den förra eller på annat sätt ansluter sig till denna. Om en

servitris säger: *Skinksmörgåsen vill betala sin räkning* refererar *skinksmörgåsen* till ”den person som beställde en skinksmörgås”, framhåller Lakoff & Johnson (1980: 35). Metonymin har alltså en refererande funktion, som pekar på ett existerande samband. Den typ av metonymi som innebär att delen får stå för helheten (*stråke* i stället för *musiker som hanterar ett stråkinstrument*) kallas i retoriken för synekdoke (Lakoff & Johnson 1980: 36, se även af Trampe 1990: 86 och Cassirer 2003: 225). Också metonymin används flitigt i vardagsspråket. Följande av mig formulerade exempel belyser detta: *Han är storlek XL. Jag lade märke till många nya ansikten i kväll. Violinisten är ingen Heifetz precis.* Metonymin på samma sätt som metaforiken underlättar förståelsen och fokuserar på vad man vill framhäva. I exemplet ovan med skinksmörgåsen vill servitrisen inte framhäva personen som individ utan enbart som kund, konstaterar Lakoff & Johnson (1980: 39).

Metaforerna genomsyrar vardagsspråket och strukturerar tänkandet systematiskt. af Trampe (1990: 90) ger följande exempel på detta. Metaforen LIVET ÄR EN STRID får oss att använda andra semantiskt besläktade metaforiska uttryck som *kämpa för sin ställning*, *segra över sjukdomen* eller *få nytt livsmod*, vilka tillsammans med många andra liknande uttryck systematiskt betonar en sida av begreppet, det livsuppehållande. Enskilda metaforiska uttryck kan alltså härledas ur en övergripande metafor. Beroende på vilken metafor vi väljer strukturerar vi tänkandet i en viss riktning, framhäver vissa aspekter av begreppet på bekostnad av andra. Metaforen LIVET ÄR ETT SKÅDESPEL understryker enligt af Trampe (ibid.) andra aspekter av begreppet LIV och lockar fram uttryck som *grälen utspelades inför öppen ridå* eller *hon njöt av modersrollen*. De metaforer som på detta sätt strukturerar tänkandet har kallats strukturella.

Vid sidan om *de strukturella metaforerna* finns enligt Lakoff & Johnson (1980: 14–17) *orienterande metaforer* som organiserar ett helt system av begrepp i förhållande till andra. De flesta har med spatial orientering att göra: upp–ner, in–ut, central–perifer o.s.v Metaforen LYCKA ÄR UPP, SORG ÄR NER avspeglar sig enligt af Trampe (1990: 91) i uttryck som *känna sig uppåt, hög precision*, *klättra på samhällsstegen, känna djup sorg, låg status* och *på samhället botten*. Lakoff & Johnson (1980: 17) menar att UPP i vår kultur står för positiva värden som hälsa och liv, kontroll och makt, hög status och dygd, medan NER står för de motsatta begreppen, bland annat sjukdom och död. En annan mycket stor grupp är *de ontologiska metaforerna* som på olika sätt hjälper oss att förstå och tala om bland annat processer, händelser, aktiviteter, tillstånd, det vill säga gör de abstrakta begreppen förståeliga med hjälp av mera konkreta begrepp. Den kanske tydligaste ontologiska metaforen är personifieringen, framhåller Lakoff & Johnson (a.a.: 33).

De personifierande metaforerna återkommer inom alla områden i språket, påpekar Stålhammar (1977: 177–178). Det finns en tendens att personifiera de mest skilda ämnen från abstrakta begrepp som nationer till påtagliga företeelser som maskiner. Personifieringen inbjuder till identifiering med det mest närliggande nämligen människan själv, menar hon (a.a.:178). Personifieringen gör det möjligt att begripa abstrakta entiteter genom att tala om dem som om de vore mänskliga, framhåller Lakoff & Johnson (1980: 33) och ger bland annat följande exempel. *Hans teori förklarar utvecklingen*. *Livet har bedragit mig*. *Inflationen äter upp mina besparingar* (min övers.). Även personifieringen påverkar tänkandet i en viss riktning. I det sista exemplet personifieras inflationen, men uttryckligen på ett visst sätt: inflationen ses inte bara som en person utan som en fiende som med alla medel bör bekämpas (ibid.).

2.2 Namnteoretiska problem

2.2.1 Fartygsnamn som egennamnskategori

Begreppet *egennamn* definieras av Pamp (1994: 49) som monoreferentiella substantiv som inte böjs i pluralis. Egennamnen kan sedan delas in i olika underavdelningar. Vanligen indelar man egennamnen i ortnamn, personnamn och övriga namn. Så sker t.ex. i symposierapporten Övriga namn 1994 där gruppen övriga namn i förordet (a.a.: 1) definieras som ”andra typer av namn än ortnamn och personnamn” och sägs omfatta bland annat namn på djur, fortskaffningsmedel, institutioner, företag, hus och varumärken. Kategorin övriga namn omfattar alltså många olika grupper av egennamn som alla kräver en klarare definition. Det finns tydligt en beställning på en mera heltäckande och noggrann kategorisering av egennamnen. En mera heltäckande kategorisering är en förutsättning för undersökningar som gäller hela förrådet av egennamn. Man har gjort gällande (t.ex. Sjöblom 2006: 47) att det är omöjligt att dra generella onomastiska slutsatser utgående ifrån en enda namnkategori. Först när kategorin ställs i förhållande till andra kategorier blir hållbara slutsatser möjliga. Skapandet av en noggrann och heltäckande kategorisering av alla egennamn vore ett avgörande steg mot en övergripande onomastisk teori, framhåller Sjöblom (ibid.).

Pamp (1994: 56) har i nämnda rapport presenterat ett förslag till indelning av proprier. Hans indelning ger följande grupper:

1. Personnamn. Till gruppen förs förutom namn på personer även namn på gudar, jättar och andra människoliknande varelser.
2. Djurnamn och växtnamn. Med växtnamn avses inte artnamn av typen *blåsippa* utan monoreferentiella namn av typen *Snapphaneeken*, en ek där en snapphane blivit hängd.
3. Ortnamn. Ortnamnen definieras som namn som förekommer på kartor över vår jord eller delar av denna, i vårt planetsystem eller hela universum.
4. Saknamn. Saknamn definieras som namn på alla konkreter som inte är personer, orter, djur eller växter.
5. Händelse- eller epoknamn.
6. Abstraktnamn. Abstraktnamn definieras som av människan skapade företeelser som existerar i en eller flera personers psyke. De kan ha förnimbara manifestationer i sinnevärlden. Till gruppen kommer att räknas bland annat namn på tidningar, företag, organisationer, föreningar och varumärken. (Pamp 1994: 56.)

Pamps indelning är heltäckande och innehåller inte heller den intetsägande blandgruppen ”övriga namn” utan specificerar klarare de olika typer av namn som enligt tidigare praxis ingått där. Gränsdragningen mellan konkreta och abstrakta namn är avgörande för indelningen, men inte oproblematisk eftersom samma namn beroende av kontexten kan vara både abstrakt och konkret. Till exempel *Röda rummet* är ett abstrakt namn om det avser innehållet i August Strindbergs verk och konkret om det avser ett exemplar av boken. En mindre betydande invändning är att växtnamn av typen *Snapphaneeken* är en så liten grupp att den knappast berättigar till en egen kategori utan kan hänföras till gruppen ortnamn. En invändning kunde också vara att saknamnen fortfarande utgör en slags ”övriga namn”, alltså definieras utgående ifrån vad de inte är. Fartygsnamnen skulle enligt Pamps (1994: 56) indelning höra till gruppen ”saknamn”.

Ortnamnen har man traditionellt delat upp i naturnamn och *bebyggelsenamn* samt använt benämningarna ägonamn och namn på artefakter. Kiviniemi (1990: 46) föredrar att endast använda benämningarna *naturnamn* och *kulturnamn* och att vid behov närmare precisera arten av plats. Sjöblom (2006: 49) utvecklar vidare begreppet *kulturnamn*, som i hennes kategorisering av egennamnen kommer att omfatta mycket mera än ortnamn. Hon utgår ifrån följande huvudkategorier:

1. personnamn
2. djurnamn
3. naturnamn
4. kulturnamn.

Kulturnamnen har i Sjöbloms (ibid.) kategorisering följande underavdelningar:

1. bebyggelsenamn
2. odlingsnamn
3. trafiknamn
4. namn på anläggningar
5. namn på konstverk
6. namn på organisationer
7. varumärkesnamn.

Ortnamnen hör alltså både till naturnamn och utgör underkategorier av kulturnamnen. Trafiknamnen består förutom av namn på fartyg och lok också av namn på vägar, gator och järnvägar. Sjöbloms (2000: 49) uppdelning har fördelen att vara heltäckande och tillräckligt noggrann för att göra termen *övriga namn* överflödig. Den lyfter också fram kulturnamnen, vilket förefaller befogat om forskningsobjektet är namn i ett modernt, urbant samhälle. Å andra sidan är det enligt min uppfattning onödigt att avstå från den i onomastiken länge använda huvudkategorin ortnamn och spjälka upp ortnamnen på naturnamn och olika undergrupper av kulturnamn. Jag föredrar att i min undersökning arbeta med huvudkategorin ortnamn och skapa undergrupper till denna. Pamp (1994: 56) har som en huvudkategori *abstraktnamn,* d.v.s. av människor skapade företeelser som existerar i en eller flera personers psyke. Denna kategori sammanfaller delvis med Sjöbloms *kulturnamn*, en benämning innefattar alltså även konkreta kulturskapelser. Pamp exemplifierar abstraktnamnen med namn på tidningar, företag, organisationer, föreningar och varumärken. Bland Sjöbloms kulturnamn finns utöver dessa namn på konstverk som en undergrupp. Utmärkande för kulturnamnen om de definieras på detta sätt är att de kan avse både abstrakta och konkreta entiteter. Namnet kan syfta på innehållet i en roman eller något annat konstverk eller på en konkretion av något slag. Ett företag, ett arkiv eller en förening har ofta ett hus som namnet i en del kontexter syftar på.

Fartygsnamnen hör givetvis ihop med namn på andra färdmedel som tåg, spårvagnar, bilar och flygplan. Namn på färdmedel av olika slag är dock inte helt

jämförbara. Alla större fartyg har individuella namn som används i viktiga funktioner, medan samma sak inte är fallet med tåg, spårvagnar, bilar och flyg, som visserligen kan ha officiella eller inofficiella namn, men namn som inte så ofta används i språkbruket. Namn på större fartyg i allmänhet och handelsfartyg i synnerhet har en del gemensamt med firmanamnen. Fartygen är ju också ekonomiska företag som väntas ge vinst och det affärsmässiga avspeglas ibland i namngivningen. I modernare tid blir bolagsformen vanlig inom rederirörelsen, något som leder till systembunden namngivning. Olika beteckningar på fartygen till exempel vimplar och skorstensdekorationer anger likaså bolagstillhörigheten.

Kategoriseringen av egennamnen bör enligt Sjöblom (2006: 50) inte beskriva människans omgivande verklighet, utan i stället utgå ifrån människans tolkning av verkligheten, d.v.s. den mänskliga kognitionen som språket är ett uttryck för. Vill man med namnet ange att det är fråga om en person eller något som man förhåller sig till som en person (t.ex. ett husdjur)? Vill man beteckna en lokalitet eller vill man framhäva något i den kultur vi lever i och individualisera detta?, frågar Sjöblom (ibid.) utgående ifrån sitt kognitiva perspektiv.

De olika kategorierna av egennamn kan även studeras utgående ifrån lingvistiska synpunkter, d.v.s. hur namnet används i språkbruket så som Van Langendonck (2007: 185) gjort. Han framhåller att vissa egennamn är mer *prototypiska egennamn* än andra och framhäver speciellt personnamn och ortnamn men innefattar också namn på husdjur samt några andra kategorier. Bland de prototypiska egennamnen behandlar han (2007: 220) även namn på fartyg. Van Langendonck (2007: 185–186) framhåller att vissa enheter som fått egennamn i högre grad än andra hör till kulturen, bland annat byggnader, bilar, fartyg, institutioner, firmor, märkesnamn, artefakter etc.

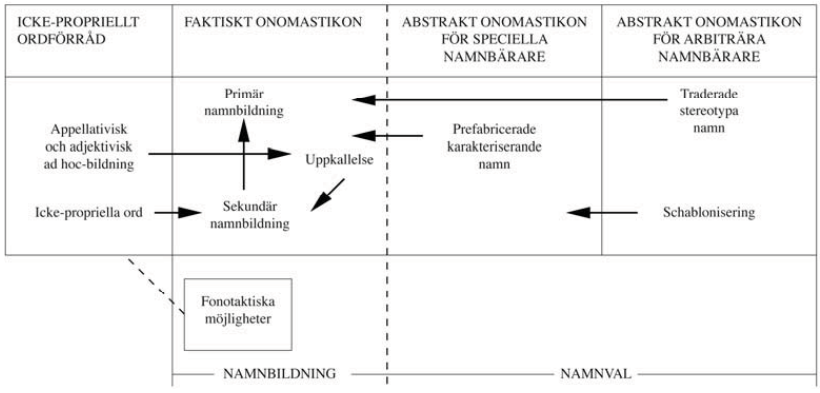
Med utgångspunkt i de synpunkter som ovan refererats placerar jag fartygsnamnen som en underavdelning till *kulturnamnen.* Att fartygsnamnen i den här undersökningen kategoriseras som kulturnamn sammanhänger med det socioonomastiska greppet i analysen och avspeglar viljan att se fartygsnamnen som kulturella markörer. Jag gestaltar fartygsnamnen i förhållande till andra egennamn på följande sätt:

1. Personnamn (förnamn, släktnamn, binamn, namn på fiktiva personer).
2. Djurnamn (namn på hundar, katter, hästar, kor etc.).
3. Ortnamn (naturnamn, bebyggelsenamn, odlingsnamn, namn på platser etc.).
4. Kulturnamn (namn på fartyg och andra färdmedel, namn på företag, varunamn, namn på organisationer, institutioner, föreningar, tidningar, konstverk etc.).

2.2.2 Olika typer av namngivning

Namngivningen kan indelas i *namnbildning*, då ett namn skapas för en aktuell namnbärare, och *namnval*, då ett namn tas ur ett förråd av färdigt bildade namn. Denna distinktion är enligt Andersson (1994: 16) avgörande för bedömningen av egennamnets struktur. Vid namnbildningen, konstaterar Andersson (a.a.: 18), övertas redan existerande ord som namn (*Prästgården*), namn bildas genom sammansättning (*Perstorp*) eller avledning (*Svängis*). Ett exempel på namnval är å andra sidan då ett barns förnamn väljs ur ett antroponomastikon (t.ex. almanackans förråd av namn). Skillnaden mellan *primär* namnbildning, då namnet bildas direkt som namn, och *sekundär*, då namnet kan återföras på redan existerande ord, är även enligt Andersson (1996: 25) fundamental. Han menar att namnbildningen även kan följa vissa *mönster* så att namnen inte nybildas varje gång utan ges i analogi med tidigare namn av samma slag. Andersson skiljer vidare mellan *prefabricerade karakteriserande namn*, lämpade för speciella namnbärare, och *prefabricerade stereotypa namn*, lämpade för godtyckliga namnbärare. Innebörden i båda fallen är att namnen finns på lager i namngivarens abstrakta onomastikon i väntan på sin namnbärare. I båda fallen har vi alltså att göra med *namnval*. Inom det existerande onomastikonet förekommer även *uppkallelse,* d.v.s. att namnet lånas ur en annan egennamnskategori eller av en tidigare namnbärare. Andersson (1994: 25, 1996: 29) har konkretiserat den teoretiska diskussionen i form av en generell namngivningsmodell, som återges nedan i sin senaste version kompletterad av Leibrings begrepp *schablonisering* (Leibring 2000: 27).

Figur 1. Anderssons generella namngivningsmodell 1996: 29 kompletterad av Leibring 2000: 27.



Modellen beskriver de olika typer av namngivning som över huvud kan komma i fråga för egennamn. Den beskriver även förekomsten av ett faktiskt existerande onomastikon och ett abstrakt onomastikon, samt skiljer i det abstrakta onomastikonet mellan namn för speciella namnbärare och namn för arbiträra namnbärare. Den av Leibring (2000: 27) tillfogade termen *schablonisering* har samband med denna skillnad. Termen innebär att namnen med tiden vandrar från det abstrakta onomastikonet för speciella namnbärare till det abstrakta onomastikonet för arbiträra namnbärare. Namnen förlorar då sitt betydelseinnehåll och kopplingen till deras sakliga ursprung försvagas eller försvinner helt.

Att namn blir schabloniserade är enligt Leibring (2000: 31–32) ett välkänt fenomen i onomastikonet, t.ex. i det svenska förrådet av släktnamnsleder och i ortnamn. Leibring visar hur namnelement i buonomastikonet, som från början både har haft ett reellt innehåll och varit könsmarkerande, med tiden har blivit enbart könsmarkerande. Till exempel namnleden *-ros* har ursprungligen syftat på ett rosigt, fläckigt djur. Senare har efterleden kombinerats med vilka förleder som helst som i namnet *Fläckros*. Om det sakliga innehållet i *-ros* funnes kvar vore namnet i fråga en tautologi, konstaterar Leibring (a.a.: 32).

Anderssons generella namngivningsmodell ger även utrymme för mönsterbetingad eller analogisk namngivning, ett slag av namngivning som Kiviniemi har forskat i redan på 1970-talet. Kiviniemi (1971: 60, 65, 77) visar hur ortnamn av typen *Toriseva, Tyrisevä, Törisevä,* trots att de är expressiva och onomatopoetiska, till stora delar uppstått genom analogi, efter mönster av faktiskt förekommande liknande namn. Kiviniemis forskning visar också att ortnamnen bör studeras som ett system och inte som enskilda namn. Han presenterar en koncentrerad sammanfattning av sina omfattande analogiforskningar i artikeln ”Analogisk namngivning och den toponomastiska teorin” (1991).

Även om olika typer av namngivning klart kan åtskiljas i en teoretisk modell, något som Andersson (1994: 25, 1996: 29) har visat, är det inte lika lätt att i enskilda fall fastställa vilken form av namngivning som har använts. I ett historiskt namnmaterial, påpekar Leibring (2000: 26–27), är det svårt att veta om ett namn är nybildat eller om det är hämtat ur ett onomastikon. Leibring menar även att gränsen mellan uppkallelse (i Anderssons modell en form av namnbildning) och namnval ur ett abstrakt onomastikon utgör en gråzon. Om en ko ges namnet *Gullros* kan djuret vara uppkallat efter en tidigare ko på gården, men namngivaren har nödvändigtvis inte haft just denna tidigare *Gullros* i tankarna vid namngivningen, konstaterar Leibring (a.a.: 27). Vidare framhåller hon (ibid.) följande: ”Associationsbanorna är inte alltid raka och enkelspåriga vid

namngivning. För namngivarna har det säkert inte alltid stått klart om de har bildat ett namn eller om de har använt sig av befintliga namn eller namnleder.”

2.2.3 Namnfunktion

Enligt af Trampe (1990: 9, 116) har språket tre övergripande funktioner: att överföra kunskap (språkets kognitiva, intellektuella och referentiella funktion), att ge sociala signaler (språkets kommunikativa funktion) och att ge emotionella signaler (språkets emotiva funktion). Språket är med andra ord ett system med hjälp av vilket man kan referera till omvärlden, uttrycka, beskriva och ordna kunskap, ett system som hjälper till att upprätta och upprätthålla kontakten med andra och ett system som gör det möjligt att uttrycka den egna identiteten, personliga reaktioner och känslor. Den funktionella grammatiken har av Holmberg & Karlsson (2006: 29) karakteriserats som en *semiotisk* språkmodell, eftersom den ser språket som ett av många teckensystem och som en *sociosemiotisk* modell eftersom den skapats i sociala sammanhang för sociala uppgifter. M. A. K. Halliday (2004: 29–30), som framför allt har utformat den funktionella grammatiken, talar om vardagsspråkets tre *metafunktioner,* nämligen den *interpersonella*, den *ideationella* och den *textuella* funktionen. Med språkets hjälp söker vi kontakt med andra och förhåller oss till dem, beskriver vi erfarenheterna av världen runt oss och skapar logiskt samband i informationen. Den textuella funktionen kan ses som en hjälpfunktion till de två andra. Dessa funktioner, menar Halliday (1976: 23), är ett resultat av barnets språkliga utveckling där funktionerna är mera konkreta och specialiserade. Den funktionella grammatiken har framför allt tillämpats på textanalys, men även använts inom onomastisk forskning, t.ex. av Sjöblom (2006).

Egennamnens grundläggande uppgift är, har man menat (se t.ex. Zilliacus 1997: 18), att *identifiera* och *individualisera*, inte att som appellativerna klassificera. Andersson (1996: 15–22) tar dock i generella resonemang fasta på hela fyra väsentliga funktioner hos egennamnen: den *kognitiva*, den *emotiva*, den *ideologiska* och den *samhörighetsskapande* funktionen, vilka i någon mån enligt honom överlappar varandra. Den *kognitiva* funktionen innebär, menar Andersson (a.a.: 16), ”att identifiera och individualisera orter, personer, husdjur, föremål”. Vid sidan av den kognitiva funktionen finns den *emotiva*, till exempel en positiv eller negativ laddning i namnet. Andersson (a.a.: 17) exemplifierar detta med smeknamn och öknamn ur olika egennamnskategorier. Egennamnens *ideologiska* funktion kan enligt Andersson (a.a.: 19) fattas i vid eller snäv mening. Som exempel nämner han ort- och personnamn, i vilka fornnordiska gudanamn eller kristna helgonnamn ingår och som avspeglar religiösa och magiska föreställningar. Han anser (ibid.) att barn som i forntiden fick

namn där någon gudabeteckning ingick (*Ás-*, *Frey-*) förmodligen ställdes under gudens speciella beskydd och att samma förhållande gällde helgonnamnen under katolsk tid. Från en betydligt senare tid är den nordiska namnrenässansens vurm för nordisk forntid och den motsvarande renässansen för finska namn i slutet av 1800-talet. Namnens ideologiska funktion i snävare mening omfattar enligt Andersson (a.a.: 20–21) politiska ideologier och ställningstaganden. Speciellt diktaturer har gärna använt sig av ideologisk namngivning av städer, gator och torg. Egennamnens kognitiva, emotiva och ideologiska funktion utgör förutsättningen för deras *sociala* funktion, framhåller Andersson (a.a.: 21), och citerar Huldén (1994: 33): ”Namnen är en social signal för samhörighet.” Andersson anser (ibid.) att den sociala funktionen finns hos alla namn, inte bara hos ortnamn som Huldén avsåg.

Rogan (1994: 81–95) har diskuterat egennamnens funktion ur ett etnologiskt perspektiv och egna forskningar kring namn på norska fritidsbåtar. Rogans utgångspunkt är att egennamn, också båtnamn, alltid är identifierande, men ett nummer eller en kod av något annat slag kunde lika väl fylla den funktionen, påpekar han (a.a.: 84). Han anlägger utöver detta en *singulariserande*, en *expressiv* och en *rituell aspekt* på namnen (ibid.). Den *singulariserande* aspekten handlar om hur namnet framhäver något viktigt i namngivarens privata föreställningsvärld och gör det namngivna föremålet unikt för honom. Rogan (1992: 88–89) ger bl.a. följande exempel *Min*, *Båten Vår*, *Love*, *Kompis*, samt *Familien* och alla de andra familjeorienterade namn som förekommer. Den här typens namn ger uttryck för det personliga förhållandet mellan namngivaren och båten och innehåller en stark känslomässig komponent. Den *expressiva* aspekten tar fasta på hur namnet kommunicerar med omvärlden. ”Båtens navneskilt er båteierens visittkort”, konstaterar Rogan (1992: 90). Speciellt humor och skämtlynne tar sig uttryck i namnen på de norska fritidsbåtarna. ”Navn er kommunikasjon”, betonar Rogan (a.a.: 96). Den *rituella* aspekten visar på ett förhållande till yttre, svårkontrollerade krafter och namnet uttrycker en önskan (1994: 95): ”Navnet kan oppfattes som en forsikring i en usikker tilværelse”. Det är lätt att se likheter mellan vad Rogans *singulariserande, rituella* och *expressiva* aspekter och Anderssons *emotiva, ideologiska* och *sociala* funktioner.

Sjöblom (2006: 70–71) analyserar firmanamnen utgående ifrån den funktionella grammatikens teoribildning och med betoning på den *interpersonella* metafunktionen hos firmanamnen. Namnet har enligt Sjöblom en *informativ* funktion då det upplyser om bransch, verksamhetsort och ägarförhållanden, en *lockande* funktion då det skapar en positiv föreställning om företaget, en *instrumentell* eller *praktisk* funktion att t.ex. särskilja företaget från andra i samma bransch, en *integrerande* funktion då namnet anknyter till en viss region eller kultur, en *personlig* funktion om namnet uttrycker

namngivarens kreativitet och estetik eller innehåller dolda budskap och en *individualiserande* funktion som uttrycker firmans identitet.

Anderssons (1996: 15–22) analys av egennamnens olika funktioner har stor generell genomslagskraft och kan betraktas som grundläggande för alla egennamn. Etnologen Rogans (1992, 1994) synpunkter på namnfunktioner har speciellt intresse i detta sammanhang då de refererade artiklarna uttryckligen handlar om sjöfart. Fartygen, i synnerhet städernas stora fartyg, är i högsta grad affärsföretag, varför Sjöbloms (2000: 230–243) slutsatser om firmanamnens funktioner också är relevanta. Hur ett namns funktion upplevs är naturligtvis beroende av i vilket sammanhang det används och ur vilket perspektiv man betraktar det, namngivarens eller namnbrukarens. Tolkningen av namnfunktionen är i viss mån subjektiv och funktionerna flyter in i och överlappar varandra.

2.2.4 Namngivare och namnbrukare – två synvinklar

Egennamnen kan ses ur två olika synvinklar: namngivarnas och namnbrukarnas (jfr Sjöblom om firmanamnen 2006: 59–61). Tidigare forskning, till exempel den som följer den syntaktisk-semantiska modellen för tolkning av ortnamn, har analyserat motiven för namngivningen och alltså anlagt namngivarens synvinkel. Att tolka namn utgående ifrån namngivarens perspektiv är emellertid förknippat med svårigheter. Många ortnamn är uråldriga och både den plats de betecknar och språkbruket kan ha undergått stora förändringar sedan namnet gavs. Namngivningen av personer igen styrs av kulturella konventioner och modeväxlingar som kan vara omedvetna för namngivaren. Liknande svårigheter möter forskaren då fartygsnamn analyseras ur namngivarperspektiv. Är fartygsnamnet *Aurora* uppkallat efter morgonrodnades gudinna i den romerska mytologin, efter någon person som burit kvinnonamnet *Aurora*, efter något tidigare fartyg med samma namn[4] eller har namngivaren bara valt namnet för att det är vackert och passande för ett fartyg? Alla alternativ är möjliga. Dessutom är det tänkbart att flera namngivningsgrunder har samverkat vid valet av något enskilt namn. Då namnen fördelats på kategorier har jag därför valt det mest ursprungliga av de möjliga alternativen. I exemplet ovan klassificeras *Aurora* som ett namn ur den antika mytologin, men i de fall då man vet att den sakliga grunden till namngivningen är en annan, redovisas detta i den kommenterande texten. Svårigheten att analysera fartygsnamnen ur namngivarens perspektiv blir inte mindre av att materialet i

[4] Ett av de kändaste fartygen med namnet *Aurora* är den kryssare i ryska flottan som spelade en framträdande roll vid revolutionen i S:t Petersburg 1917 och som har kallats ”Revolutionens odödliga fartyg” (Ekman 1956: 684).

undersökningen är från en äldre tid. Alltid då namnet har getts för länge sedan är det forskningsmetodiskt svårt att klarlägga namngivarens avsikter och bevekelsegrunder. Även om det finns vittnesbörd om orsaken till namnvalet, kan flera olika omständigheter, medvetna men outtalade eller omedvetna, ha bidragit. Tolkningen av ett historiskt namnmaterial ur namngivarperspektiv förblir ohjälpligt spekulativ. (Jfr Leibring 2000: 26–27.)

Att enbart analysera namn med fokus på namngivaren och namngivningsögonblicket kan även begränsa forskningen. Ett perspektiv, som också tar hänsyn till namnbrukarna och den sociala kontexten vid en viss tidpunkt, ger däremot forskaren större frihet och mångsidigare tolkningsmöjligheter. Detta perspektiv lyfter klarare fram språkbrukarnas sätt att tolka och använda namnen, deras uppfattning om hur namn bör bildas, vilka element som kan ingå i namnen och vilka motiv de utgår ifrån. Möjligheterna ökar att avslöja de mönster för namngivning som språkgemenskapen tillämpar. Intresset förskjuts från de enskilda namnen till namnsystemen. Språbrukarperspektivet medför att man studerar fartygsnamnen som ett system av namn med karaktäristiska drag.

Även namngivarna är en del av språkgemenskapen och påverkas av samma prototypiska föreställningar och mönster som andra namnbrukare. Det individuella och det sociala i namnbruket sammanfaller vid namngivningen. Namnbrukarnas perspektiv gör att forskaren kan använda sin egen intuition eftersom han själv är en del av språkgemenskapen. Även om språkbrukare i viss mån associerar på olika sätt, finns ändå ett slags konsensus om hur fartygsnamn skall vara bildade och vad olika typer av namn uttrycker. Namngivarnas perpektiv kan därför med fördel kompletteras med språkbrukarnas perspektiv.

Också för språkbrukarperspektivet utgör det historiska materialet en utmaning. Man kan inte tolka namnen utgående ifrån den kultur vi lever i nu, utan man bör försöka leva sig in i vilka associationer namnen väckte hos samtida namnbrukare. För att rätt kunna tolka fartygsnamnen ur namnbrukarperspektiv fordras kännedom om den tid då namnen användes och det samhälle och den kultur som de var delar av. Men perspektivet gör det också möjligt att anlägga ett socioonomastiskt synsätt och att se namnen som speglar av etiska prioriteringar, kulturella strömningar och samhällsförändringar i en förgången tid.

2.2.5 Kategorisering av undersökningsmaterialet

Fartygsnamnen i min undersökning är indelade i kategorier, vilket är en förutsättning för beskrivningen av hur namnförrådet är sammansatt och hur det har utvecklats. Kategoriindelningen utgör även grunden för analysen av namnen. Därtill kommer att de som tidigare forskat i fartygsnamn alla har tillämpat en kategoriindelning av namnen. De tidigare undersökningarna är, även om de främst gäller Norden, inte direkt jämförbara eftersom de gäller olika tider och fartyg samt båtar av mycket olika slag använda för varierande ändamål (se avsnitt 1.5 ovan).

Karlssons (1970) material omfattar namn på bohuslänska fiskebåtar från 1700-talet. Kennedys internationella översiktsverk (1974) behandlar tiden från Egyptens forna storhetstid till modern tid. Den kategoriindelning som Kennedy (1974: 48) tillämpar på fartyg från nyare tid är dock gjord på basen av engelska och amerikanska fartygsregister från slutet av 1700-talet till år 1968. Namnen på nutida norska fritidsbåtar har undersökts av Rogan (1992). Undersökningen innehåller även ett äldre jämförelsematerial från ca 1890. Berg (1993) har intresserat sig för namnen i den svenska marinen, som han kartlagt från 1500-talet till 1900-talet. Namn på danska färjor och linjeskepp under de senaste århundradena har varit föremål för Højgaard Holms (1994) forskning. Sandahl (1994) behandlar namn på engelska, nederländska och lågtyska fartyg från åren 1280–1380. Sigmundsson (1997) analyserar namnen på isländska öppna motorbåtar i ett register från 1996. I band 5 och 6 av Dansk søfartshistorie (1998, 2000) redovisas olika kategorier av fartygsnamn och deras popularitet. Namnen i band 5 är från 1870 och 1919, i band 6 från 1920 och 1960. Johansen (2002) presenterar namn på samtida båtar använda i roddtävlingar på Färöarna.

Trots att undersökningarna sinsemellan är mycket olika uppvisar sättet att kategorisera ändå stora likheter. Jag gör i det följande en sammanställning av de kategorier som i huvudsak har använts. Årtalen i tabellhuvudet syftar på de undersökningar som nämnts ovan ordnade efter utgivningsår.

Tabell 1. Kategorier av fartygsnamn i olika undersökningar.

Namnkategori	1970	1974	1992	1993	1994a	1994b	1997	1998–2000	2002
1. Religiösa namn		X		X		X		X	
2. Mytologiska namn	X	X	X	X	X		X	X	X
3. Namn på kungligheter	X			X	X			X	
4. Namn på kända pers.			X		X			X	X
5. Kvinnonamn	X	X	X			X	X	X	
6. Mansnamn	X	X	X			X	X	X	
7. Fullständiga namn/ Släktnamn		X				X			
8. Ortnamn	X	X	X	X	X	X		X	X
9. Personbeteckningar	X			X	X	X		X	
10. Djurbenämningar	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11. Växtbenämningar	X		X	X				X	X
12. Astronomiska namn			X	X			X		X
13. Meteorologiska namn			X	X					X
14. Nautiska namn						X	X		X
15. Önskenamn	X					X	X	X	
16. Egenskapsnamn	X			X	X				X
17. Abstrakta namn	X	X		X	X			X	X

Som tabellen visar finns följande kategorier i nästan alla undersökningar: namn som är bildade av mytologiska namn, av kvinnonamn, av mansnamn, av ortnamn och namn som återgår på djurbenämningar. Härutöver förekommer religiösa namn, namn som är bildade av namn på kungligheter eller andra kända personer, namn som återgår på personbeteckningar, växtbenämningar, astronomiska, meteorologiska eller nautiska benämningar, önskenamn, egenskapsnamn och abstrakta namn. Tabellen visar vilka kategorier forskarna räknat med, men inte frekvensen inom olika kategorier i de undersökta materialen. Med reservation för att kategorierna möjligen har definierats något olika, kan man ändå konstatera att kategoriindelningen i de olika undersökningarna är rätt likadan. Liknande kategorier stöter man även på i undersökningar av andra namnkategorier, till exempel de soldatnamn som gavs på indelningsverkets tid i svenska armén. Wahlberg (1990: 52), som sammanställt och utvärderat olika undersökningar av soldatnamn, framhåller att de brokiga och heterogena soldatnamnen har lockat forskarna till indelning i olika betydelsekategorier. Lindqvists undersökning (1990) av soldatnamn vid Åbo läns infanteriregemente 1716–1804 kan tjäna som exempel på kategorisering av soldatnamn. Lindqvist arbetar med följande kategorier:

1. Personbeteckningar (*Drabant, Finne, Veikko'* broder', 'kamrat', 'vän')
2. Egenskapsbeteckningar (*Flinck, Hurtig*)
3. Djurbeteckningar (*Hök, Hjort, Lax*)
4. Växtbeteckningar (*Gran, Blomma, Blad*)
5. Artefaktbeteckningar (*Pil, Granat, Bom*)
6. Ämnesbeteckningar (*Stål, Silver, Flinta*)
7. Topografiska beteckningar (*Ström, Berg, Holm*)
8. Naturfenomens-, riktnings- och årstidsbeteckningar (*Frost, Nord, Storm*)
9. Ljudbeteckningar (*Bång, Dunder, Klang*)
10. Övriga beteckningar (*Seger, Gåpå, Ladda*). (Lindqvist 1990: 20.)

Också fartygsnamnen i min undersökning är en brokig och heterogen samling där liknande betydelsekategorier som för soldatnamnen kan användas. Om likheterna beror på att namngivningssituationen var likartad (ett slags dop), att namngivarna var ur samma samhällsklass (officerare, ståndspersoner) eller att namngivarnas tankar har vandrat i liknande associationsbanor (kognitiva mönster) är omöjligt att avgöra. I min egen kategoriindelning har jag valt att beakta de betydelsekategorier som används i de ovan presenterade undersökningarna av fartygsnamn. En sådan kategoriindelning gör det lättare att bedöma inflytandet från andra länder och att jämföra med annan forskning.

I den internationella handboken Namenforschung (Kuba 1996: 1574) behandlas fartygsnamnen som en del av namnen på färdmedel och kategoriseras i följande tre huvudgrupper: 1. namn på personer och (etniska) persongrupper, 2. toponymer och 3. appellativer, t.ex. abstrakta egenskapsord. Detta är en indelning som bygger på namnens struktur och namngivningsgrunden. Närmare bestämt särskiljer den namn som är lånade ur andra egennamnskategorier (personnamn och ortnamn) och namn som är bildade av icke-propriella ord. De huvudkategorier som jag stannat för utgår även i första hand från namnens bildningssätt och är följande:

1. Mytologiska namn (namn som återgår på mytologiska namn)
2. Personnamn (namn som är bildade av personnamn)
3. Ortnamn (namn som är bildade av ortnamn)
4. Namn anknutna till företag (namn som återgår på företagsnamn)
5. Namn ur lexikonet (namn som återgår på icke-proprier)
6. Nybildningar
7. Icke kategoriserade namn.

I mitt material dominerar lån av mytologiska namn, personnamn och ortnamn, vilket motiverar att särskilja dessa grupper. Vidare förekommer en mindre grupp namn som är uppkallade efter företag. Kategorierna 1–4 består alltså av namn som lånats ur andra egennamnskategorier. Namnen i kategori 5 återgår på icke-propriella ord. Ett fåtal namn är bildade genom sammansättning eller med suffix och dessa har sammanförts i kategori 6, nybildningar. En liten grupp av namn (8 belägg av 2 066) har inte kunnat kategoriseras. För att särskilja olika slag av mytologiska namn och personnamn har dessa huvudkategorier sedan delats upp i underavdelningar. Namnen ur lexikonet har indelats i underavdelningar på ordsemantisk grund, d.v.s. i huvudsak enligt Pamp (1994: 56). Hela kategoriindelningen framgår av följande uppställning.

1. Mytologiska namn
   1.1. Namn ur klassisk mytologi
   1.2. Namn ur nordisk mytologi
   1.3. Namn ur finsk mytologi och Kalevala
2. Personnamn
   2.1. Kvinnonamn
   2.2. Mansnamn
   2.3. Kända personers namn
3. Ortnamn
4. Namn anknutna till företag
5. Namn ur lexikonet
   5.1. Personbeteckningar, bl.a. titlar, yrkesbeteckningar, släktskapsord
   5.2. Djur- och växtbenämningar
   5.3. Namn med anknytning till naturfenomen, t.ex. stjärnor och vindar, samt nautiska termer
   5.4. Önskenamn och egenskapsbeteckningar
   5.5. Artefakter och för samtiden aktuella begrepp
6. Nybildningar
7. Icke-kategoriserade namn.

Indelningen i klassisk mytologi, namn ur nordisk mytologi och saga samt namn ur finsk mytologi och Kalevala-namn visar vilka kulturtraditioner namnen hör till. Med kända personers namn avses dels namn på allmänt kända personer, dels kända namnlåtares namn. Jag har använt samma kategoriindelning på jämförelsematerialen, som gäller lantmannafartygen och finländska fartyg från tidigare århundraden, vilket är en

förutsättning för jämförelser mellan materialen. Indelningen i kategorier måste ses som riktgivande och främst som en metod att beskriva undersökningsmaterialet och de två andra materialen och göra jämförelser mellan dem. Vart enskilda namn skall föras kan i många fall tolkas på olika sätt eftersom namngivarens associationer inte mera är kända.

2.3 Sammanfattning

I kapitel 2 har jag beskrivits sådana teoretiska utgångspunkter, klassificerings- och förklaringsmodeller som har använts inom olika områden av onomastisk forskning. Min avsikt är att med utgångspunkt i den traditionella onomastiken ge en helhetsbild av finländskt nautonomastikon och därigenom fullfölja det första övergripande syftet med min undersökning. Det kvantitativa greppet, vilket innebär att antal belägg och antal olika namn summeras inom kategorier och enskilt, avser att göra helhetsbilden noggrann och åskådlig i form av tabeller och diagram samt att visa hur fartygsnamnen varierar kronologiskt, regionalt och socialt. Fartygsnamnen har beröringspunkter med andra kategorier av egennamn bland annat ortnamn, personnamn, husdjursnamn och företagsnamn. Frågor om fartygsnamnens ursprung, namngivningsgrunden, spridningsvägar, utbredning, popularitet under olika tider och sociokulturella bakgrund hör till dem. Namnteoretiska problem, närmare bestämt kategoriseringen av egennamn, olika slag av namngivning och egennamnens olika funktioner, har diskuterats ovan med sikte på den fortsatta analysen av fartygsnamnen.

En del av kap. 2 har ägnats teorier hämtade ur kognitiv lingvistik. Teorierna är tillsvidare rätt sparsamt använda inom onomastiken, varför de ägnas ett större utrymme än de traditionella metoderna. Den kognitiva lingvistikens teorier har använts av Sjöblom (2006) i hennes analys av finländska företagsnamn. De metoder som Sjöblom har utvecklat öppnar nya möjligheter för studiet av egennamnens innehåll (se avsnitt 11.1 nedan). Den kognitiva lingvistiken har tillhandahållit arbetsredskapen för diskussionen om metaforiken i fartygsnamnen, de semantiska nätverk som namnen bildar och de kognitiva begreppssystem som de återgår på.

Grundläggande för undersökningen är den kategorisering av materialet som redovisas ovan i avsnitt 2.2.5. Kategoriseringen utgör basen för beskrivningen av det finländska nautonomastikonet i sin helhet, gör det möjligt att jämföra med andra undersökningar av fartygsnamn och stöder den mera djupgående analysen av namnen.

3 SJÖFARTENS UTVECKLING I FINLAND 1838–1938

Förståelsen av fartygsnamn underlättas om man känner till den samhälleliga kontexten, sjöfartens utveckling och dess betydelse. Under perioden 1838–1938 är sjöfarten underkastad många förändringar både vad resornas ändamål, inriktning och den tekniska utvecklingen angår. De villkor som gällde i början av perioden är långt ifrån de samma som rådde senare. Det är därför angeläget att ge en översikt av hur näringsgrenen utvecklades under den aktuella perioden.

Kaukiainen beskriver utvecklingen inom finländsk sjöfart ur ett brett tidsperspektiv samtidigt som han definierar Finlands roll i världshandeln. Från mitten av 1800-talet till första världskriget växte handeln globalt sett starkt, så att den mellan 1840 och 1913 dubblerades åtta gånger, konstaterar Kaukiainen (1991: 17). Huvudparten av handelsvarorna skeppades vattenvägen och fraktfarten till sjöss var en väsentlig förutsättning för tillväxten. Finlands handelsflotta var en av de mindre aktörerna i den världsomspännande handeln. Som mest uppgick tonnaget till två procent av tonnaget i världen och före första världskriget underskred det till och med en procent. Men detta hindrade inte att också den finska handelsflottan drogs med i den positiva utvecklingen inom världshandeln. Som Kaukiainen (1991: 21) framhåller tredubblades det finländska tonnaget från 1830-talet till 1870 och sistnämnda år hade endast Norge, Kanada, England och Grekland större tonnage per capita än Finland.

Finlands fartyg får rysk flagg

Freden i Fredrikshamn år 1809, som gjorde Finland till en del av ryska riket, löste inte med detsamma Finlands ekonomiska band till det gamla moderslandet Sverige, påpekar Kaukiainen (1993: 59–62). Tullfriheten för finländska fartyg i svenska hamnar kvarstod tillsvidare, lantmannafartygen fortsatte att sälja sina varor i Stockholm och kontakterna mellan personer och firmor i de två länderna var fortfarande livliga. Tjärexporten från Finland som tidigare hade gått via Stockholm gick nu direkt, vilket inte gynnade Stockholm men däremot städerna i Finland. Småningom höjdes tullavgifterna och när dessa inte mera efter år 1840 var lägre för finländarna än för andra, medförde detta en tydlig omsvängning i Finlands handel med Sverige. Denna minskade till en femtedel av vad den hade varit trettio år tidigare medan kontakterna med S:t Petersburg och Estland ökade (ibid.). I mitten av 1800-talet stod den ryska handeln enligt Schybergson (1980: 452, 455) redan för närmare hälften av Finlands totala handel.

Lönande sjöfart på 1830- och 1840-talen

Den finländska sjöfartens yttre förhållanden förbättrades under 1830-talet på många sätt och finländsk sjöfart kunde bli delaktig av de stigande konjunkturerna i början av 1830-talet, framhåller Kari (1993: 163). Speciellt kunde finländarna med hemortsrätt i Ryssland på förmånliga villkor delta i handeln från Svarta havet till Europa (ibid.). Engström (1930: 4–5) och Pohjanpalo (1968: 39–40) påpekar vikten av att freden i Adrianopel år 1829 öppnade Bosporen för internationell trafik, för därefter blev spannmålsfrakterna från Svarta havet och stenkolsfrakterna till Medelhavet en lönande affär för skeppsredarna i Finland. Seglatserna på Medelhavet hade blivit säkrare efter att Frankrike år 1830 hade kuvat Algeriet och de övriga Barbareskstaterna och därmed gjort slut på sjöröveriet. De förbättrade förutsättningarna för sjöfarten, menar Kaukiainen (1993: 70), lockade finländska redare till nya investeringar och fartyg byggdes i alla hamnar, även större fartyg på över 300 läster. Den största delen av tillväxten skedde i Österbotten och sydvästra Finland, främst Åbo, medan städerna på sydkusten gick tillbaka. Snart gjorde finländska fartyg långfärder på världshaven.

Finlands egen export var till sitt innehåll rätt oförändrad under början av 1800-talet: det var mest tjära och sågvaror som exporterades. Den ekonomiska liberalismens genombrott förändrade dock produktionsförhållanden och handelns villkor både i Finland och ute i världen. Kaukiainen (1993: 62–64) beskriver hur efterfrågan på sågvaror snabbt växte i Europa, vilket också ledde till ett ökat behov av frakter. När liberalismen i början av 1860-talet gynnade sågverken i Finland, ökade produktionen av sågvaror markant. Det var speciellt städernas handelsflottor som skötte exporten av sågvaror, medan lantmannafartygen fortsatte att transportera ved, säd, smör och andra jordbruksprodukter. Fraktfarten fördubblades 1830–1850 och tredubblades under de följande årtiondena, då också nya varor som kolonialvaror, råbomull och stenkol började importeras.

Export- och importfrakterna kunde lätt kombineras med fraktfart på världsmarknaden, då industrin i Västeuropa växte kraftigt och såväl råvaror som färdiga industriprodukter behövde fraktas, framhåller Kaukiainen (1993: 65–66). Den förhärskande ekonomiska liberalismen medförde dessutom att navigationsakten i Storbritannien, som gällt i 200 år, avskaffades år 1849. Finländska fartyg kunde därefter anlöpa engelska hamnar med varor varifrån som helst, och ett år senare följde Holland i Englands spår. Bilaterala överenskommelser slöts mellan många länder vilket småningom resulterade i sänkta tullavgifter. Ryssland slöt en rad avtal vilket gjorde att finländska redare kunde konkurrera om frakter i världens hamnar på samma villkor som

andra. Även stapeltvånget, som hade hindrat många av kuststädernas borgare att segla ut på egna kölar, avskaffades år 1830 och friheten gällde från år 1868 också lantmannafartyg (ibid.).

Ut på världshaven!

Handelshusens förbindelser sträckte sig allt längre ut i världen och de finländska fartygens resor blev alltmer vidsträckta under förra delen av 1800-talet, understryker Kaukianen (1993: 68). Spanienfararna kom med salt från St. Ybes eller Cadiz, fartyg från Borgå eller Lovisa seglade regelbundet till England med tjära eller till Holland med sågvaror. Ibland sökte sig större fartyg över Atlanten, men ofta var skepparna nöjda med att ta sig till Köpenhamn eller Lübeck. I sydligare vatten gick österbottniska och åboländska fartyg i fraktfart även på vintern och snart var inemot hälften av handelsflottan borta under vintern. Att segla över oceanerna blev vanligare på 1840-talet då fartygen återvände med kaffe från Brasilien eller socker från Västindien. Några finländska djuphavsseglare trafikerade till och med mellan Australien och Kalifornien, påpekar Kaukiainen (a.a.: 74). Många av de finländska fartyg som byggdes gjordes för att delta i världshandeln. Jakobstadsredaren Peter Malm satsade enligt Toivanen (1993: 177) redan på 1830-talet på snabbseglande fartyg för frakter från Ostindien. Malms bark *Herkules,* som framfördes av kapten Petter Gustaf Idman, gjorde 1844–1847 den första finländska jordenruntresan, vilket markerade en symbolisk etapp för landets sjöfart (ibid.).

Krimkriget avbryter utvecklingen

På 1850-talet rådde högkonjunktur på den internationella fraktmarknaden, betonar Kaukiainen (1993: 75–76). De lönsamma tiderna lockade alla fartyg som kunde segla i högsjö ut på världshaven och i slutet av år 1853 seglade tre fjärdedelar av de finländska städernas handelsflottor utanför Östersjön. Samtidigt utbröt krig mellan Ryssland och Turkiet något som ledde till krigsförklaringar mot Ryssland också från England och Frankrike. Det orientaliska kriget eller Krimkriget (1854–1856) medförde svåra följder för finsk sjöfart. De finska handelsfartygen, som ju seglade under rysk flagg, bemöttes under kriget som fiender av engelsmän och fransmän och fientliga flottor härjade längs Finlands kuster. Handelshusens förbindelser med Västeuropa avskars för två år och en del av deras fartyg förstördes, men de flesta kunde säljas i utlandet till gott pris. Vid krigsslutet 1856 utgjorde tonnaget i städernas handelsflottor endast ca 40 % av vad det hade varit före kriget, framhåller Kaukiainen (ibid.).

Snabb återhämtning på 1860-talet

Återuppbyggnaden av handelsflottan kom dock snabbt igång i alla kuststäder och stöddes effektivt av statsmakten. Enligt Nikula (1930: 1–4) var det betydelsefullt att den nye kejsaren Alexander II vid sitt besök i senaten år 1856 tog initiativ till välståndets höjande i storfurstendömet, bland annat genom stöd till sjöfarten. Senaten sammankallade en kommitté med representanter för köpmannakåren, som utarbetade förslag ”till handelns och sjöfartens upphjälpande”. Generalguvernör greve F. W. R. Berg påskyndade åtgärderna genom nya förordningar för sjöfarten och varvsstöd. Kaukiainen (1993: 77–76) anser emellertid att viktigare än statsmaktens stöd var den högkonjunktur som fortfarande rådde på den internationella fraktmarknaden och gjorde vinsterna lockande. I början av 1860-talet hade handelsflottans tonnage redan med bred marginal överskridit den nivå som rådde före kriget. Också ägare av lantmannafartyg satsade på nybyggnad och sände stora skonertar och barkskepp mot de vidgade horisonterna. Segelfartygen kunde fortfarande göra sig gällande på oceanerna även om ångfartygen på andra håll redan bjöd på konkurrens, menar Kaukiainen (a.a.: 78).

Sjöfartens gyllene år på 1860- och 1870-talen

Finlands sjöfart utvecklades alltså snabbt trots den förlust som orientaliska kriget hade inneburit. Att handelsflottans tonnage tredubblades under åren 1830–1870 var, som Kaukiainen (1991: 20–22) påpekar, anmärkningsvärt om man beaktar landets avlägsna läge. Finland ligger mer än 1000 nautiska mil från England där världshandelns huvudstråk gick. Finländska skeppare fraktade trots hemlandets avlägsna läge varor mellan Medelhavets hamnar och England, över Nordatlanten, i Mexikanska golfen, till Sydamerika, Fjärran östern, samt ibland till Australien, Nya Zeeland och Amerikas västkust. Allt tyder på att de finländska redarna klarade sig bra i den internationella konkurrensen, och under segelsjöfartens ”gyllene år” på 1860- och 1870-talen var sjöfarten i vårt land en blomstrande näringsgren, skriver Kaukiainen (a.a.: 22).

Skeppsredarna/grosshandlarna skötte i regel export och import på egna kölar och bedrev dessutom internationell fraktfart. Speciellt under perioden 1835–1853 skapades enligt Pohjanpalo (1968: 44) stora förmögenheter, även om fartygen ofta var oförsäkrade och haverier vanliga. Kuststädernas handelshus samlade avsevärda kapital och kombinationen av grosshandel och rederiverksamhet var hos oss vanlig ända till 1870-talet, medan det i större länder då redan var regel att skeppsredarna specialiserade sig enbart på sjöfarten, framhåller Pohjanpalo (1968: 45). Exaktare uppgifter kan man få

av Ojala (1999: 104) som visar att fartygen i Brahestad, Jakobstad och Gamla Karleby 1830–1850 inbringade en nettovinst på 15–20 % på kapitalet. Det här var vinster som knappast kunde fås i någon annan affärsverksamhet. Kaukiainen (1993: 91) visar att nettovinsterna av finländska djuphavsseglare i mitten av 1860-talet steg till 16–17 % men i mitten av 1870-talet sjönk till ca 8 % av kapitalet. Redarna kunde ha många affärer på gång vid sidan av sjöfarten, t.ex. sågar, andra produktionsanläggningar och aktier i järnvägar. Affärsverksamheten var mångskiftande och de olika grenarna stödde varandra. Senare blev dock investeringarna i andra näringar mera lönande, understryker Kaukiainen (1991: 307).

Byggandet av segelfartyg avtar

De ledande sjöfartsnationerna övergick i mitten av 1800-talet till järn eller stål och till maskindrift, något som enligt Ericsson (2006: 453) ledde till att Finland blev efter i den internationella konkurrensen. Det förr så blomstrande skeppsbyggeriet i trä tynade bort under 1800-talets sista decennier påpekar han (ibid.). De råtacklade träfartygen började försvinna från de europeiska länderna på 1860-talet, och segelfartygens tid var för de större sjöfartsländernas del vid sekelskiftet 1900 i stort sett avslutad, framhåller Hornborg (1948: 487–488). I regioner där karga ekonomiska förhållanden rådde levde dock segelfartygen kvar ännu under 1900-talets första årtionden. För Finlands del började byggandet av större segelfartyg avta på 1870-talet för att snart nästan helt upphöra. År 1866 byggdes till exempel 30 tremastare, fyra år senare endast 11. Men även om byggandet av nytt segeltonnage upphörde, fortsatte kuststädernas gamla segelflottor att trafikera världshaven. Peter Malm d.y. i Jakobstad ägde på 1860-talet Finlands största segelflotta (Kaukiainen 2008: 252). Finlands hela segelfartygsflotta var som störst på 1870-talet, då till exempel huset Wolff i Vasa ägde ett tjugotal fartyg (Hornborg 1948: 490).

Enligt Kaukiainen (1993: 86) innebar 1870-talet en vändpunkt för den internationella fraktfarten. Dels bröts den långvariga högkonjunkturen då utbudet av frakter översteg efterfrågan, dels ökade användningen av ångtonnage ute i världen märkbart. Ångfartygen presterade bättre på kuststräckor och kortare internationella transportsträckor än de snabbaste klipprar. De kunde erbjuda passagerarrutter med regelbundna tidtabeller och förmånligt frakta mindre mängder värdefull last, menar Kaukiainen (ibid.).

Segelsjöfartens sista årtionden

På 1880- och 1890-talen seglade finländska segelfartyg enligt Kaukiainen (1993: 108–109) mest på Atlanten sedan hamnarna i Medelhavet och Västeuropa och även rutterna till Fjärran Östern hade erövrats av ångfartyg. Man fraktade timmer från Kanada, pitchpine från Mexikanska golfen, stenkol från New South Wales till Chile och guano från Chile till Europa. Segelsjöfarten var dock fortfarande viktig i Östersjön, där mindre segelfartyg användes för frakt av stenkol till de större städerna i Finland och av sågvaror och timmer till Danmark och Tyskland. Metropolen S:t Petersburg växte och stimulerade efterfrågan på byggnadsmaterial, vilket gjorde segelsjöfarten i Viborgstrakten lönande (Kaukiainen 1993: 110).

Vid övergången från segel till ånga blev Finland efter i utvecklingen, konstaterar Kaukiainen (1991: 23–24). Vid sekelskiftet 1900 hade de flesta europeiska länder större tonnage i ånga än i segel, medan Finland först nu började bygga oceangående ångfartyg. Ca 1890 fanns det förutom Finland tre andra ”eftersläntrare” med stora segelflottor: Norge, USA och Kanada, men år 1913 var Finland den enda eftersläntraren. Finland var alltså den nation i världen som längst höll fast vid segelsjöfarten (ibid.).

På Åland utvecklade sig enligt Kåhre (1948: 32) i slutet av 1800-talet en betydande rederiverksamhet med nästan enbart segelfartyg. Ålänningarna har urgamla segelsjöfartstraditioner, men de hade ännu på 1870-talet inte seglat utanför Östersjön och Nordsjön. Kåhre (a.a.: 41) uppger att redarna, bland annat Robert Mattson, August Troberg och Mathias Lundqvist, emellertid i slutet av 1800-talet började köpa upp begagnade oceangående segelfartyg, som nu kunde fås billigt. Vid sekelskiftet var det mest fråga om järn- och stålbarkar. Ännu år 1918 var segelfartygens antal och dräktighet på Åland större än ångfartygens, men under 1920- och 1930-talen minskade segelfartygens andel. År 1913 började emellertid Gustaf Eriksson bygga upp sin segelflotta och år 1935 var den som störst – den sista och största segelflottan i världen. Den omfattade då 22 seglande enheter, av vilka flera fartyg seglade ännu på 1940-talet, framhåller Kåhre (a.a.: 186).

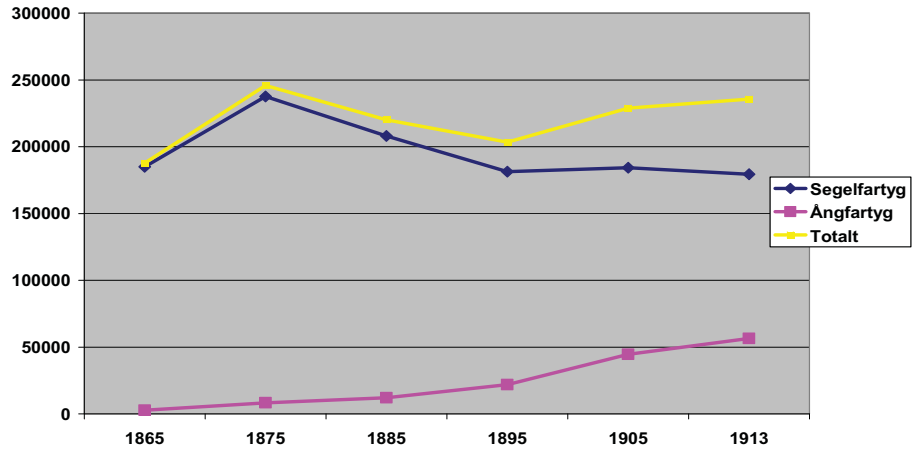
Ångfartens tröga början

Finlands första kontakter med ångbåtstrafik kan dateras till år 1821 då den svenska ångaren *Stockholm* besökte Åbo, konstaterar Kaukiainen (1993: 86). Det första finländska ångfartyget var hjulångaren *Ilmarinen* (1833) som bogserade lodjor på Saimen medan *Furst Menschikoff* (1836) och *Storfursten* (1837) inledde ångfart till

havs. Dessa var främst avsedda för passagerartrafik och gick regelbundet mellan Stockholm, Åbo, Helsingfors, Reval och S:t Petersburg. På 1840-talet fanns mindre kustgående ångare i Helsingfors, Uleåborg och Viborg och dessutom andra ångare avsedda för lokal närtrafik. *Murtaja* (1841) var den första ångare som enbart var avsedd för godstrafik. Ännu på 1850-talet var ångfartygen inte flera i hela landet än 10–11 och fastän de på 1860-talet var betydligt flera, ca 60, var många av dessa mycket små farkoster som enbart användes i inlandet. År 1874 byggdes *Fennia* som var den första ångbåten avsedd för fraktfart i Nordsjön, och den var in på 1880-talet Finlands enda moderna maskindrivna lastfartyg, påpekar Kaukiainen (a.a.: 86–87).

Perioden mellan 1870 och 1913 innebar för Finlands del en snabb ekonomisk utveckling, framhåller Kaukianen (1993: 95). Det kunde vara rimligt att anta att denna snabba utveckling också gagnade sjöfarten. Så var emellertid inte fallet. År 1875 avstannade tillväxten inom sjöfartsnäringen och utvecklingen beskrev en långsam nedgång fram till år 1895, varefter en viss återhämtning kunde iakttas. Denna utveckling kan ses mot bakgrunden av segelsjöfartens tillbakagång och ångfartens sena och tröga start i Finland. Ute i Europa gick ångfartyg vid denna tid i regelbunden linjefart och statliga subventioner och överenskommelser mellan olika aktörer gjorde det enligt Kaukiainen (a.a.: 98) svårt för nykomlingar att konkurrera. Figur 2 åskådliggör utvecklingen.

Figur 2. Finlands handelsflotta, tonnage, bruttoregisterton 1865–1913.



Källa: Yrjö Kaukiainen, Sailing into Twilight, 1991, appendix 1.

Figuren visar hur dominerande segelfartygen var under perioden 1865–1913. Den visar högkonjunkturen inom sjöfarten på 1860- och 1870-talen och i början av 1900-talet. Vidare ser man nedgången före sekelskiftet 1900 då segelsjöfarten gick tillbaka och utvecklingen av ångfarten fortfarande stampade på stället. Uppgången inom segelsjöfarten i början av 1900-talet avspeglar redarnas inköp av gamla stålbarkar i Åland och Egentliga Finland.

Sjöfarten förskjuts söderut och österut

Mest dramatisk var utvecklingen på lokal nivå, speciellt i Österbotten, menar Kaukiainen (1993: 104–105). På några decennier förlorade regionen nästan hela sin oceangående flotta samtidigt som ångtonnaget var blygsamt, möjligen med undantag av Vasa. På Åland satsade man fortfarande på segelsjöfart med second hand-tonnage, och samma överlevnadsstrategi följdes av Raumo och Nystad. Även från Södra Finland försvann djuphavsseglarna, men här kompenserades bortfallet av att kustfarten utvecklades, särskilt runt Helsingfors och i östra delen av Finska viken. Också i Åboregionen gick utvecklingen först något framåt men avstannade mot sekelskiftet, medan flottan i Viborg fortsatte att växa. Centrum för den tidiga ångbåtstrafiken blev Åbo och Helsingfors och något senare Vasa. År 1913 stod dessa tre städer för 90 % av ångbåtstrafiken och Helsingfors för hela 70 %. Kaukiainen (1993: 106) förklarar detta med att ångfartygen krävde stora investeringar och kapital införskaffades där det bäst kunde uppbringas, nämligen i de stora städerna med omgivningar.

Passagerartrafik med ångbåtar

Ångfartygen användes enligt Kaukiainen (1993: 112) till en början mest för passagerartrafik längs kusterna och till de baltiska länderna. På 1880-talet trafikerade ett tiotal ångfartyg olika rutter mellan S:t Petersburg, Helsingfors, Åbo, Stockholm, Reval, Riga och Lübeck. De finländska fartygen dominerade linjen mellan Stockholm och S:t Petersburg, men fick konkurrens av järnvägen, som till en början år 1870 drogs mellan S:t Petersburg och Helsingfors, för att sedan byggas ut längs kusterna och år 1886 nå Uleåborg. Mindre ångare gick rutter längs kusten med både passagerare och last. Trafiken till Stockholm från Hangö och Åbo ökade hela tiden och gynnades av att den första isbrytaren, *Murtaja,* införskaffades till Åbo år 1890. Välbärgade ryssar och emigranter tog gärna den vägen till Västeuropa. Emigrationen till Amerika, som hade kommit igång redan tidigare, kulminerade i början av 1900-talet, varför man öppnade

rutter för passagerartrafik direkt till England. Bland annat FÅA lät för ändamålet bygga ett fartyg som rymde 600 passagerare, skriver Kaukiainen (ibid.).

Fraktfart med nya bolag

Redan på 1870-talet grundades bolag som började bedriva linjefrakt, t.ex. Wasa-Nordsjö Ångbåts Ab, konstaterar Kaukiainen (1993: 111). Finska Ångfartygs Aktiebolaget (FÅA), som grundades 1883 för att upprätthålla linjefart, blev med tiden mycket framgångsrikt och seglade bland annat på Hull, Antwerpen, Frankrike och Spanien. På 1910-talet var de mest lönsamma fartygen i handelsflottan de stora ångarna på över 700 nettoton, som huvudsakligen hade sin hemvist i Helsingfors, Åbo och Vasa. Fortfarande var emellertid utvecklingen inom sjöfartsnäringen över lag långsam jämfört med andra länder. Även om ångfrakter småningom blev dubbelt så lönande som segelfrakter var tillväxten hos oss trögast i världen. Kaukianen (1993: 113) förklarar detta med den stämning av osäkerhet och pessimism som rådde under förryskningsperioden. Både FÅA och Bore gick miste om subventioner då bolagen vägrade underkasta sig det ryska gendarmeriets kontroll (ibid.). Förändringarna under perioden 1870–1913 var stora, både ekonomiskt och regionalt. De enda som seglade som förr utan att märkbart låta sig påverkas av förändringens vindar var lantmannafartygen.

Världskrig och inbördeskrig

Under första världskriget var Finland fortfarande en del av Ryssland och låg officiellt i krig med Tyskland, som behärskade Östersjön, påpekar Kaukiainen (1993: 128). Finländska fartyg fick begränsa sina seglatser till de egna kusterna och till svenska och ryska hamnar. Utrikeshandeln minskade och exporten av sågvaror upphörde nästan helt. Ute på Atlanten kunde djuphavsseglarna dock fortsätta sina färder under mera lönsamma men samtidigt mera riskfyllda villkor, d.v.s. frakterna steg, men tyskarna sänkte många finländska fartyg. Också ångbåtsflottan decimerades då fartyg togs i bruk för militära ändamål och förolyckades under militära operationer, t.ex. FÅA:s stora emigrantfartyg *Titania*. Kaukiainen (a.a.: 130) beräknar att handelsflottan under kriget decimerades med ungefär hälften om man inberäknar alla kustgående fartyg som hade tagits ur bruk. Då Finland blev självständigt var utsikterna för sjöfarten allt annat än ljusa. De politiska förhållandena framtvingade också en omsvängning i handelsförbindelserna från öst till väst, då handeln med Ryssland minskade från tidigare 30-40 % till bara några procentenheter. Revolutionerna 1917 avskar nämligen

förbindelserna med Ryssland och relationerna efter bolsjevikernas maktövertagande förblev enligt Kaukiainen (a.a.: 131) kalla.

Finländska fartyg under egen flagg

Inbördeskriget 1918 åtföljdes av en ekonomisk kris, men återhämtningen bedömer Kaukiainen (1993: 135) som relativt snabb. Sommaren 1918 återupptogs regelbunden trafik mellan Åbo och Stockholm och mellan Helsingfors och Reval. Återuppbyggnaden av handelsflottan var emellertid långsam. Först i mitten av 1920-talet kunde tonnage skaffas från utlandet. För övrigt bestod fartygsproduktionen av traditionella träfartyg, ofta försedda med hjälpmotor. På 1930-talet åstadkom depressionen i Europa att priset på second hand-fartyg sjönk och finländska redare såg nu sin chans och köpte billigt över 100 begagnade ång- och motorfartyg samt ett halvt dussin stora segelfartyg. Trenden fortsatte också senare samtidigt som den inhemska varvsindustrin utvecklades och man började bygga moderna, välutrustade dieselmotorfartyg. Sammanfattningsvis ökade tonnaget i handelsflottan under mellankrigstiden och i synnerhet under 1930-talet, konstaterar Kaukiainen (a.a.: 137). Tiden medförde även en strukturell förändring. Segelfartygen utgjorde ännu år 1918 ca 65 % av handelsflottans tonnage, men var år 1939 nere i 8 %. Ännu viktigare var de tekniska förändringarna i motor- och ångfartygen, då skroven av trä ersattes av skrov av järn- eller stål. År 1920 hade 29 % av motor- och ångfartygen järn- eller stålskrov, medan andelen år 1939 var 91 %. Att Finland var ett lågprisland lockade utländska redare, vilket resulterade i att närmare 30 fartyg med utländska redare seglade under finsk flagg år 1939 (Kaukiainen 1993: 140).

Liksom före första världskriget fortsatte England enligt Kaukiainen (1993: 140) att vara en viktig handelspartner. Handeln på England stod för 40–45 % av den totala vinsten. Exporten till England bestod framför allt av sågvaror, pappersmassa och papper. Trafiken till Sverige och Balticum spelade däremot en mindre roll än före kriget. På internationella vatten begränsades möjligheterna av den protektionism som präglade mellankrigstiden. Trots det seglade Finska Syd-Amerika Linjen från 1926 med kaffe till Finland och en del baltiska hamnar och Gustaf Thordén inledde regelbunden trafik till Nordamerikas östkust, nämner Kaukiainen (a.a.: 144). FÅA dominerade linjetrafiken, medan trampfarten sköttes av relativt små bolag, bland annat ägda av Robert Mattsson på Åland, J. A. Zachariassen i Nystad och Antti Wihuri i Helsingfors. Även om tillväxten inom sjöfarten var god under mellankrigstiden, måste man beakta att utgångsläget 1920 hade varit svagt. I jämförelse med de skandinaviska länderna var Finlands handelflotta då liten, t.ex. endast 13 % av Norges. Ändå kunde den positiva utvecklingen, som hade gynnats av förmånliga köp av second hand-fartyg och billig

inhemsk arbetskraft, ha fortsatt som en stigande trend om inte det andra världskriget hade grusat förhoppningarna om fortsatt tillväxt, framhåller Kaukiainen (a.a.: 146).

De fem skärningsåren som jag valt för min undersökning fördelar sig jämt på hundraårsperioden 1838–1938.

1. Det första skärningsåret, 1838, infaller under en period av uppgång för den finländska sjöfarten, då förhållandena hade förbättrats och konjunkturerna var stigande. Hela 65 % (190 stycken) av de i skeppskalendern förekommande fartygen, som har byggnadsår angivet (292 stycken), var byggda på 1830-talet. Man kan därför utgå ifrån att namnen på fartygen 1838 är ganska representativa för fartygsnamnen under förra hälften av 1800-talet.
2. Det andra skärningsåret, 1863, infaller under en högkonjunktur, då investeringarna i sjöfarten var stora och den tillfälliga tillbakagången under Krimkriget hade övervunnits. En tredjedel (134 stycken) av de fartyg som har byggnadsår angivet (399 stycken) var byggda under åren 1856 och 1857. Fartygsnamnen detta år torde vara typiska för de namn som gavs under den finländska segelsjöfartens guldålder.
3. Det tredje skärningsåret, 1887, representerar en tid av sjunkande konjunkturer, då segelsjöfarten gick något tillbaka utan att utvecklingen inom ångfarten hade hunnit komma igång ordentligt. Det var också en tid av lokala omstruktureringar: sjöfartsnäringen gick starkt tillbaka i de österbottniska städerna och växte vid sydkusten.
4. Det fjärde skärningsåret, 1912, var situationen starkt förändrad. Konjunkturerna var åter stigande och både tonnaget som helhet och ångtonnaget ökade. Förrådet av fartygsnamn färgades av utländska namn, då antalet second hand-fartyg och utländska fartyg under finsk bekvämlighetsflagg hade förändrat situationen.
5. Det femte skärningsåret, 1938, representerar en tid då ångfartygen klart hade gått förbi segelfartygen och högkonjunkturen i mitten av 1930-talet ännu hade positiv inverkan på sjöfarten. Namnen de senare två skärningsåren representerar en nyare tid, då modern teknik hade gjort sjöfarten säkrare och utvecklingen leddes av stora rederibolag.

4 FARTYGSNAMN I HISTORISKT PERSPEKTIV

4.1 Allmän historisk bakgrund

Så långt tillbaka i tiden som man kan överblicka har fartyg burit namn. I inledningen (avsnitt 1.1 ovan) skisserades översiktligt bruket av fartygsnamn genom tiderna. Här skall jag närmare gå in på den historiska bakgrunden till de huvudkategorier av fartygsnamn som min undersökning gäller, nämligen mytologiska namn, personnamn, ortnamn och namn ur lexikonet (jfr avsnitt 2.2.5 ovan). De forskare som tidigare behandlat fartygsnamn har visat att ursprunget till namnen delvis kan sökas långt tillbaka i tiden.

4.1.1 Fartygsnamn ur antik mytologi, sagovärld och historia

Gudanamn användes som fartygsnamn redan i antikens Grekland. Skeppen var enligt Casson (1994: 110–111) prydda med fartygets namn i fören och mer akterut med en ”tutela”, en bild av den gudom som beskyddade skeppet. Namnet kunde vara detsamma som på den avbildade guden eller vara ett annat gudanamn. Speciellt gudar som ansågs beskydda sjöfarande var populära så som Isis, Castor och Pollux samt Aesculapius, som ansågs hålla skeppet friskt (ibid.). Karlsson (1970: 13) nämner att man även i den romerska flottan använde gudanamn på skeppen och nämner *Ceres, Fortuna, Hercules, Juno, Minerva, Neptunus* och *Venus*.

Under renässansen återföddes i Europa intresset för antikens litteratur och tankevärld och även fartygsnamnen avspeglade antikintresset. Klassiska namn blev dominerade i Västeuropas, speciellt i Englands, krigsflottor på 1600- och 1700-talen, framhåller Karlsson (1970: 17). Den svenska krigsflottan följde tidigt de internationella namntrenderna. Redan på 1500-talet finns enligt Berg (1993: 26) fartygen *Hektor* och *Herkules* och på 1600-talet förekommer *Achilles, Bellona, Castor, Fama, Fenix, Fortuna, Hector, Hercules, Jupiter, Prosperina, Saturnus, Ulysses, Venus* och *Vulcanus*. Trenden fortsätter på 1700-talet. Bland annat gavs som Berg (a.a.: 27) har visat en rad nybyggda fregatter i Gustav III:s flotta antikiserande namn ibland med för tiden typisk fransk stavning: *Bellona, Camilla, Diana, Eurudice, Galathé, Minerva* och *Zemire*. Fortfarande på 1800-talet användes de klassiska namnen flitigt i Sveriges krigsflotta, menar Berg (a.a.: 28).

Även om namn på krigsfartyg är bättre utforskade än namn på civila fartyg finns också exempel på att klassiska namn tidigt har använts för svenska handelsskepp.

Karlsson (1970: 95) nämner *Jupiter, Mars, Venus* och *Mercurius* som var namn på handelsfartyg på 1600-talet och från detta århundrade sammanlagt 26 fartyg med namnet *Fortuna*. Även skeppslistor från 1700-talet och början av 1800-talet upptar handelsfartyg med klassiska namn som *Achilles, Amphitrion, Flora, Hermes, Hercules, Juno, Jupiter, Minerva, Mercurius, Neptunus* och *Urania,* påpekar Karlsson (a.a.: 107).

4.1.2 Den nordiska namnrenässansen

Fartygsnamnen ur nordisk mytologi avspeglar romantikens intresse för folkens fornhistoria, ett intresse som i Norden riktade sig mot vikingatiden och sagoåldern. Karlsson (1970: 61) framhåller att fartyg började få namn ur nordisk mytologi och fornhistoria i Sverige mot slutet av 1700-talet. Namnen uppträder först i krigsflottan, närmare bestämt i ”arméns flotta i Finland”, den s.k. skärgårdsflottan som 1756 organiserades av Augustin Ehrensvärd och förlades till Sveaborg. Nikula (1933: 364–366) nämner bland fartygen i skärgårdsflottan *Fröja*, byggd 1764 av Pojama-typ, *Oden* byggd 1764 av Hemmema-typ, samt *Tor* byggd 1764 av Turuma-typ, samt *Tor* och *Frej* från 1790, likaså av Turuma-typ.[5] De flesta fartygen av Udema-, Pojama- Turuma- och Hemmema-typerna hade fornnordiska namn. Ytterligare nämner Nikula (a.a.: 366) skonerten *Fröja*, byggd 1790.

Berg (1993: 28) konstaterar att det stora götiska intresset i Sverige har ”satt djupa spår i den svenska litteraturen men även i vår flottas skeppslistor”. Av de 135 marina fartyg som namngavs fram till 1849 fick 121 fornnordiska namn och namnen behöll sin popularitet under hela 1800-talet. Ännu på 1900-talet gavs krigsfartyg namn som *Starkodder*, *Mjölner*, *Hugin* och *Munin,* framhåller Berg (a.a.: 29). Att inte alla i marinen gillade det utbredda bruket av nordiska namn kan man ana då man tar del av G. Ungers (1939: 404) kommentarer i Tidskrift i sjöväsendet. Unger nämner med ogillande några ångfregatter och ångkorvetter som getts namn som *Vanadis, Freja, Balder* och *Saga.* Det skedde under en tid då praktiskt taget alla fartyg, oberoende av klass och framdrivningsmedel, gavs namn ur den nordiska mytologin. ”Systemet var alltför abstrakt till sin innebörd för att kunna omfattas med någon vidare sympati inom marina kretsar samt hade dessutom olägenheten att ej gärna medgiva en önskvärd differentiering, då de för ändamålet exploaterade sagogestalternas inbördes rangställning ju var ganska omtvistlig.” (ibid.)

[5] Fartygen var skapade av den berömde fartygskonstruktören F. H. Chapman (1721–1808) som namngav fartygstyperna med försvenskningar av de finska namnen på landskapen Nyland, Österbotten, Åboland och Tavastland, nämligen Uusimaa, Pohjanmaa, Turunmaa och Hämeenmaa. (Norman 2000: 18.)

4.1.3 Kalevala som inspirationskälla

En typ av mytologiska namn med kortare historisk bakgrund är de som hämtats ur finsk mytologi och Kalevala. Anttonen (1999a: 67–79) beskriver eposets tillkomsthistoria och betonar dess betydelse för den nationella självkänslan (a.a.: 75). ”Gamla Kalevala” utkom i två häften till julen 1835 och i mars 1836. ”Nya Kalevala” publicerades i december 1849 och innehöll ett långt större antal dikter. Då eposet utkom, var frågan om finländarnas nationella identitet brännande aktuell. Genom Kalevala fick finnarna en egen mytisk fornhistoria samtidigt som finskheten gavs en opolitisk och fantasieggande inriktning, framhåller Anttonen (ibid.). De tidiga översättningarna (se Anttonen 1999b: 165) väckte hänförelse ute i världen och gjorde att eposet upplevdes som en ”kulturell etikett” för Finland. Nationaleposet stärkte de nationella känslorna och skapade ett vidsträckt bruk av Kalevala-namn i samhället som uttryck för den egna identiteten. Enligt Wrede (1999a: 230) var en finsk gudavärld ”lika behövlig i Finland som asarnas värld i Sverige”.

Bruket av namn ur Kalevala började enligt Anttonen (1999c: 275) tidigt, snart efter det att eposet utkommit. Redan på 1840-talet påträffar man i kyrkböckerna enstaka Kalevala-inspirerade förnamn som *Ilma* och *Väinö*. Som Anttonen (a.a.: 287) visar användes Kalevala-namnen på tidningar, tidskrifter, album och kalendrar. De första ångloken i Finland fick namnen *Ilmarinen* (1861) och *Lemminkäinen* (1862) och snart gavs också försäkringsbolag och banker nationalromantiska namn, påpekar Anttonen (a.a.: 291–292, se även Rinne 1966: 114–142). Positiva värden som kunskaper, teknisk färdighet, kraft och rikedom förknippades med personer, platser och företeelser i eposet och de positiva laddningarna utnyttjades inom affärsverksamhet, industri och handel, konstaterar Anttonen (1999d: 315–316).

4.1.4 Personnamn som fartygsnamn

Kvinnonamn och mansnamn som fartygsnamn finns belagda från 1200- och 1300-talen både i Europa och i Norden. Sandahl (1994: 275) förmodar att de engelska och nederländska personnamnen ofta hade ett helgonnamn att tacka för sin popularitet. Han (ibid.) gör den iakttagelsen att kvinnonamnen var något vanligare som fartygsnamn än mansnamnen. Av de nordiska kvinnonamnen från hednisk tid nämner Modéer (1935: 122) *Margrietar svdina*. Kvinnonamnen levde vidare och från 1600-talet presenterar Karlsson (1970: 91, 98) många exempel, dels av typen *Sankta Maria*, *Sankta Anna*, *Sankta Catharina*, alltså namn uppkallade efter bibliska personer som helgonförklarats, dels av typen *Anna Margareta*, *Birgitta*, *Dorothea* och *Elisabeth* utan *Sankta*.

Kvinnonamn som fartygsnamn var dock inte vanliga under 1600-talet, framhåller Karlsson (1970: 108–109), utan först på 1700-talet slog kvinnonamnen igenom. Då gavs fartyg ofta kvinnonamn, bland andra *Aurora*, *Charlotta*, *Christina*, *Fredrica*, *Johanna* och *Sophia* exemplifierar han (ibid.). Både Modéer (1935: 141) och Karlsson (1970: 109) förmodar att fartygen övervägande har namngetts efter redarnas kvinnliga familjemedlemmar. Karlsson (ibid.) anser dock att också fartyg, vanligen krigsskepp, som döpts efter kungahusens kvinnliga medlemmar, kan ha tjänat som mönster.

Det har hävdats av Forshell (1998: 18) att holländarna på 1600-talet bidrog till att kvinnonamn blev vanligare som fartygsnamn, och den förklaring som han ger verkar plausibel. De stora sjömakterna, Spanien, Portugal och England, drev koloniseringen över haven som statliga projekt, medan Holland erövrade sina kolonier med hjälp av privata firmor och handelsmän med den påföljden att redarhustrurnas namn kom att pryda fartygen. Forshell (ibid.) menar att seden spreds till England då den industriella revolutionen slog igenom och den privata företagsamheten därigenom gynnades.

Mansnamn användes som namn på fartyg redan i heden tid. Modéer (1935: 122) nämner som exempel bland annat *Alfs busan*, *Gunnarsbaatinn*, *Heinrecksskipinu* och uppger att personnamnen i dessa fall har betecknat ägaren. Ända från 1300-talets första årtionde finns det exempel på fartygsnamn som består av helgonnamn, bland annat *Seint Olaf*. Helgonnamnen används enligt Karlsson (1970: 47) ännu på 1600-talet i den svenska krigsflottan, bland annat *S:t Erik* och *S:t Göran*, och under samma tid började fartygen uppkallas efter kungahusets medlemmar, till exempel *Konung Karl* och *Prins Fredrik Wilhelm* (a.a.: 62). Även handelsfartyg kunde på 1600-talet bära mansnamn: *Carolus* och *Gustavus*. Karlsson (a.a.: 96) antar dock att namnlåtarna var kungar, närmare bestämt Karl XI och Gustaf II Adolf. I Göteborgs skeppslista år 1785 finns *Carl*, *Lars*, *Nicolaus*, *Johannes*, *Gustaf*, *Fredric* och *Vincent,* som förmodligen är givna efter redaren eller hans manliga släktingar, konstaterar Karlsson (a.a.: 109). Sammanlagt har Modéer och Karlsson pekat på tre olika ursprung för kvinno- och mansnamn på fartyg: ägarnamn eller namn på familjemedlemmar, helgonnamn och kunganamn. De konstaterar också att mansnamn i allmänhet användes i mindre utsträckning än kvinnonamn.

4.1.5 Ortnamn som fartygsnamn

Fartygsnamn som innehåller ortnamn förekommer tidigt i nordisk sjöfartshistoria, till exempel de av Hødnebø (1982: 561) nämnda fornspråkliga *Steðjakollan* och *Sygnabrandrinn* som innehåller ortnamn och båtappellativer. Modéer (1935: 123–124) ger exemplen *Skankinn,* som består av ett ortnamn utan tillägg av båtappellativ, efter köpmansgården Skankinn i Oslo och *Gullskórinn* efter en annan köpmansgård i Bergen. Några exempel som Modéer (a.a.: 132) nämner från 1500-talet innehåller finländska ortnamn: *Gamla Åländskan*, *Nya Åländskan*, *Ålands Hjorten*, *Ålandsskutan*, *Finska Barken,* även kallad *Helsingforsskeppet*, *Björneborgskrafveln*, *Viborgs Morian* (morian 'neger'), *Åbobojorten*, *Helsingforshåpen* och *Raumojakten*.[6] De förstnämnda namnen vittnar om att ålänningarna var flitiga skeppsbyggare. De senare namnen syftar antagligen på byggplatsen eftersom skeppsbyggandet i gamla tider var mycket utbrett längs kusterna. En skuta på 50 läster byggdes i Tolfsnäs i Kimito på 1670-talet och fick namnet *Kimithoo,* uppger Gustafsson (1977: 31). Redan i mycket gammal tid namngav man fartyg enligt Modéer (1935: 123) efter byggplats och hemort.

Glete (1977: 84–91) upptar i sina förteckningar över svenska flottans fartyg under förra delen av 1500-talet ytterligare en lång rad fartyg med finländska ursprungsbetecknande namn så som *Viborgs Barken*, *Finska Maisan* och *Åbo Furuholken*. Berg (1993: 31) bekräftar att ortangivande namn har haft gammal hävd i svenska flottan. I slutet av 1600-talet började lands- och landsdelsnamnen bli vanliga, bland annat omdöptes ett gammalt krigsskepp, *Venus*, på 1680-talet till *Finland* nämner Berg (a.a.: 32). Enligt Karlsson (1970: 65) var uppkallelse efter städer äldst, men också namn på land och landskap användes i marinen och på handelsfartyg från slutet av 1600-talet till nutid.

4.1.6 Namn ur lexikonet

Även fartygsnamn som är bildade av icke-propriella ord har gamla anor. Så långt tillbaka i tiden som det finns uppgifter om fartygsnamn förekommer djurbenämningar som namn på fartyg. Enligt Karlsson (1970: 12) kunde antikens trierer (örlogsfartyg) ha namn som *Duvan*, *Biet*, *Gasellen*, *Lejoninnan* och *Varginnan*. Vid sidan om Olav Tryggvasons berömda *Ormrinn langi* och *Ormrinn skammi* nämner Karlsson (1970: 38–

[6] Namnen innehåller båtappellativer: förutom *skepp*, *skuta*, *jakt* det ålderdomliga *bojort* enligt SAOB 1918: B 3723 'ett mindre flatbottnat fartyg', *håp*, enligt SAOB 1932: H 1803 'benämning på olika slags båtar och fartyg', och *kravell* enligt SAOB 1937: K 537 'segelfartyg som användes i slutet av medeltiden och början av nya tiden'.

39) att det fanns vikingaskeppen *Hreininn* 'renen', *Visunden* 'bisonoxen', *Uxinn* 'tjuren', *Oxe* och *Swyn* 'svan'. Enligt Modéer (1935: 126) var fågelbenämningar som fartygsnamn särskilt vanliga i de fornisländska sagorna, till exempel fanns *Elftrin* 'svanen', *Falkinn*, *Grágásina* 'grågåsen' och *Tronona* 'tranan'. Traditionen levde vidare under nya tiden, framhåller Karlsson (1970: 102–103). Speciellt ofta innehöll 1500- och 1600-talsnamnen *svan* och *falk*. Även namn på fiskar, landdjur och till och med husdjur förekom enligt Karlsson (a.a.: 111).

Modéer (1935: 144) förklarar djurbenämningarna med bruket av galjons- och akterspegelsbilder samt stamtoppsfigurer på fartygen. Dessa kallar han med en gemensam term *namnbild*. Han menar att somliga namn i Sverige blir begripliga först om man tänker sig den bild som namnet syftar på och nämner (a.a.: 145–146) som exempel *General Wrangel zu Pferd* och *Abrahams offrande*. Att heraldiska djur som enhörningen och gripen eller exotiska djur som lejon och bufflar gav namn åt fartyg pekar enligt Modéer (ibid.) i samma riktning, som också de många färgorden i namnen, bland annat *Röda Gripen* eller *Svarta Kon* framhåller han (a.a.: 146–147). Modéer (a.a.: 148) betonar vilken viktig roll namnbilden hade i äldre tider då läskunnigheten var svag. Namnbilden fungerade då som igenkänningstecken och var eventuellt det primära, medan namnet var sekundärt.

Intresset för exotiska djur kopplar Forshell (1998: 18) samman med upptäcktsfärderna på 1500-talet. Efter dem började fartygsnamn som *Elefant, Struts, Den gröna ön* och *Enhörningen* dyka upp som fartygsnamn menar han (ibid.). Jag finner sambandet tänkbart, och förmodar att intresset för det exotiska ligger bakom namnvalet i *Morianen* från 1541 och *Wiborgs Morianen* samt *Blåmannen* från 1568 som Karlsson (1970: 51) nämner. Både *morian* och *blåman* betecknar ju 'svart person'. Å andra sidan anser jag det för möjligt att det finns ett samband mellan fartygsnamn och heraldiken i stads- och landskapsvapen. Att också stjärnbilder har djurnamn och fartyg ofta namnges efter stjärnor gör det inte enklare att stanna för en entydig förklaring till djurbenämningarna bland fartygsnamnen. Av namnen på stjärnbilderna finns *Hvalfisken, Delfin, Örnen, Dufvan* och *Lejonet* dokumenterade som fartygsnamn i mitt material och *Ormen* samt *Tranan* förekommer som namn på vikingaskepp.

Berg (1993: 29–31) visar att djurbenämningar har använts inom svenska marinen från 1600-talet fram till våra dagar. Han nämner (a.a.: 30) Gustaf Vasas *Svanen* och *Bunte Ko* 'brokiga kon' samt Erik XIV:s *Böse Lejonet* 'arga lejonet'. Exemplifieringen hos Berg från 1700- och 1800-talen är riklig och omfattar en mängd djur av olika slag. Under förra hälften av 1800-talet, då djurnamnen var som mest populära i sjöstridskrafterna, uppgick de till mer än en fjärdedel av det totala antalet namn, framhåller han (a.a.: 36). Ännu på 1900-talet användes enligt Berg (a.a.: 31) djurnamn i

svenska marinen. Att djurnamnen var så frekventa i krigsflottor har antagligen att göra med att där behövdes många namn av samma slag för att beteckna en viss typ av krigsfartyg. Jag hänvisar till Andersson (1994: 27–28) som konstaterar att en stor mängd presumtiva namnbärare pressar fram namnsystem av olika slag, t.ex. bland soldatnamnen inom det svenska indelningsverket. Som Ekman (1956: 675) har visat byggdes i den ryska örlogsflottan ett 70-tal små kanonbåtar vid tiden för Krimkriget, som till en del fick djurnamn. I början av 1900-talet benämndes ryska ubåtar efter fiskar och andra vattendjur (a.a.: 685). Kort före första världskriget togs fortfarande talrika benämningar på fåglar och rovdjur i bruk som fartygsnamn (a.a.: 695). Namn på torpedbåtar som det självständiga Finland övertog efter 1917 var *Sova* 'uggla', *Gagara* 'storlom', *Korshun* 'glada', *Voron* 'korp' och *Albatros* framgår det av verket Leijonalippu merellä (1983: 28).

Att namnvalen kunde engagera visar Berg (1993: 30–31) då han återger en episod vid anskaffningen av torpedkryssaren *Örnen* 1896 till svenska marinen. När det visade sig att två systerfartyg skulle benämnas *Ejdern* och *Tärnan* ledde detta till protester eftersom namnen uppfattades som alltför fredliga och de ersattes med namn på sjöhjältar.

Planeter och stjärnor har gett namn åt fartyg under många århundraden före den aktuella perioden. Fartygsnamnen *Solen*, *Månen*, *Nordstjärnan* eller bara *Stjärnan* användes enligt Berg (1993: 29) inom svenska marinen från 1500- till 1700-talet. Samma namn som i krigsflottan förekom samtidigt inom handelsflottan, framhåller Karlsson (1970: 104–105). Karlsson (a.a.: 113) ger ytterligare belägg från senare hälften av 1700- och början av 1800-talet, bland annat namnen *Nordstiernan* och *Orion*.

Andra naturfenomen än himlakroppar har likaså gammal hävd som fartygsnamn. Berg (1993: 29) nämner för svenska marinens del bland annat *Blixt*, *Tordön* och *Åskedunder* från 1700- och 1800-talet samt *Blixt*, *Orkan*, *Bris* och *Vind* från slutet av 1800-talet. Ekman (1956: 675, 701) uppger *Grom* 'åska', *Molnija* 'blixt', *Uragan* 'orkan', *Vjuga* 'snöstorm' som namn på ryska krigsfartyg. Att tankarna gick till åska, blixtar och storm då det gällde bestyckade krigsfartyg är kanske inte så underligt. Karlsson (1970: 105) nämner dock även två handelsfartyg från 1600-talet: *Fyra Wind* från Stockholm och *Fyra Wäder* 'fyra vindar' från Kalmar.

Önskenamnen är traditionsnamn som har förekommit mycket länge och använts i många språk. Berg (1993: 34) framhåller att namnet *Enigheten* är belagt i svenska marinen redan på 1600-talet och att också *Hoppet* förekom tidigt i de nordiska länderna. *Lyckan* användes enligt Karlsson (1970: 70) som namn på handelsfartyg på 1700-talet och en fregatt döptes till *Freden* redan år 1730. Som Berg (1993: 34) har visat namngav Gustaf III nästan alla sina linjeskepp efter abstrakta egenskaper, bland annat *Dygd,*

Manlighet, Enigheten och *Styrkan*. Namn som avspeglar ekonomiska intressen dyker enligt Modéer (1935: 139) upp bland handelsfartyg på 1600- och 1700-talen. Han skildrar utvecklingen med spirituella formuleringar:

> Under frihetstiden var det köpmannen som framförallt var *Patrioten* och som ansåg sig arbeta för det *Allmänna Bästa*. *Financen* och *Coursen* voro ofta hörda ord. Icke sällan förde köpmannens *Speculation* och *Hazard* till *Success*. Men man kunde också få nöja sig med förhoppning om *Bättre Tider* (1764). Som ett annat och ganska originellt konjunkturnamn må i detta sammanhang nämnas *Sällan Wärre*, ett Stockholmsskepp från 1800-talets början. (Modéer 1935: 139.)

Förebilder för de adjektiviska egenskapsbeteckningarna kan sökas både i handelsflottorna under tidigare århundraden och i sjöstridskrafterna. Sådana namn var enligt Karlsson (1970: 71) mycket vanliga i den engelska flottan, men sällsynta i den svenska. *Framfus* 'dristig', *Vaksam*, *Beständig* 'varaktig' och *Snäll* fanns dock i svenska marinen på 1700-talet, konstaterar Berg (1993: 34). I ryska marinen slog egenskapsbeteckningarna enligt Ekman (1956: 670, 687–688) igenom på 1800-talet och blev i början av 1900-talet mycket frekventa.

4.2 Fartygsnamn i de finländska städerna under århundradena före 1800-talet

Århundradena före 1809 var Finland en del av Sverige, varför man kan anta att den historiska bakgrund som beskrivits ovan utgående ifrån nordiska och speciellt svenska källor även gäller Finland. Å andra sidan utvecklades förmodligen i den östliga delen av riket i viss mån egna namngivningstraditioner. Jag har därför samlat ett jämförelsematerial för att belysa det finländska nautonomastikonet före perioden 1838–1938. Källorna har varit Börmans (1981) Genom Öresund. Öresundstullen – skeppsfarten på Finland 1500–1800 och Snellmans (1974) Oulun laivoja ja laivureita vuosina 1816–1875 (Skepp och skeppare i Uleåborg åren 1816–1875). Jämförelsematerialet från 1700-talet omfattar 482 belägg som excerperats ur dessa källor. Materialet är så stort att det kan bedömas som representativt även om det inte är heltäckande. Kaukiainen (2008: 141, 144) beräknar att antalet fartyg i finländska städer år 1747 uppgick till 182 och år 1774 till 96 (i det senare fallet endast fartyg i utlandstrafik).

Börman (1981: 1, 38, 45–46) har via Öresundstullens räkenskaper utforskat de finländska städernas utrikeshandel från 1500 till 1800. Städerna sände redan under medeltiden fartyg på långfärder i Östersjön. På 1300-talet seglade fartyg från Åbo till

Reval (Tallinn) och Danzig och på 1400-talet tog sig fartyg ut också från Viborg. Från mitten av 1500-talet seglade man på ännu större hav via Öresund, till exempel kronoskeppet *Finska Barken* från Åbo besökte 1545 Holland. Under Gustav Vasas tid, då den tyska Hansan behärskade samfärdseln i nordliga vatten, seglade fartyg från Åbo, Viborg, Helsingfors och Raumo genom Öresund. Bland de tidigaste Åbofartygen kan nämnas *Furuholken*, donerad av hertig Johan, och *Ursus Finlandicus,* som 1562 förde hertigen till Danzig i giftermålsärenden. Spanienfararen *Stjernan,* som omnämns 1585, ägdes av borgare i Helsingfors, uppger Börman (a.a.: 46).

I början av 1600-talet gynnades enligt Börman (a.a.: 47–52) Björneborg, Borgå, Ekenäs, Uleåborg och Vasa av friare handelsbestämmelser (stapelrätter). Den främsta exportvaran var tjära, vilket speciellt Viborg drog fördel av, och den främsta importvaran var salt. Under senare delen av 1600-talet blev skeppsbyggnad en viktig näringsgren. Börman (a.a.: 80) framhåller att man utanför Jakobstad år 1670 byggde landets ståtligaste fartyg *Finlands Wapn* (210 läster), som bara överträffades av *Österbottens Wapn* (250 läster), byggt 1694 i Gamlakarleby. De andra fartygsnamnen från 1600-talet i Börmans undersökning är följande.

Tabell 2. Namn på större fartyg i finländska städer på 1600-talet.

Helsingfors	**Åbo**	**Viborg**
Nya Helsingfors	*Sanct Johan Döpare*	*Wapn von Wiborg*
Angelus	*Caritas (die Liebe)*	*Sancte Peter*
Helsingfors	*Trooheet*	*Castell von Wijborgh*
St Jakob	*Troheet (die Treue)*	*Wiborgs 3 chronor*
St Petter	*Åbo Slott*	*Gröna Linden*
St Brijta	*Åbo Wapn*	*Jungfru Emerentia*
Swan	*Nordstiernan*	
St Helena	*Engel Raphael*	

(Börman 1981: 49–51, 69–80.) [7]

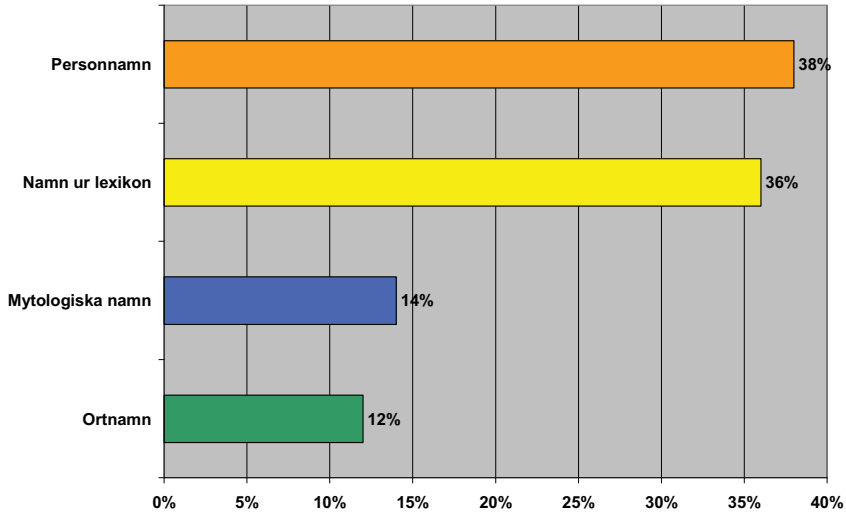
Det är här fråga om de största sjöfartsstädernas handelsfartyg, som gjorde långväga seglatser. Namnen ger exempel på kategorier av fartygsnamn som också senare användes: namn som är bildade av personnamn eller ortnamn, växt- och djurbenämningar, abstrakta önskenamn och astronomiska namn. Några av dem, till exempel *Swan* och *Nordstiernan*, hör till de populäraste namnen under århundradena framöver. En grupp som på 1700- och 1800-talen var betydande, nämligen de

[7] Kaukiainen (2008: 81) nämner att borgarna i Viborg ytterligare hade de ”stora” fartygen *Wildeman, Dufva* och *Ulf.*

mytologiska namnen, är däremot inte representerad. Namnens ålderdomliga form och till övervägande del religiösa prägel är iögonenfallande.

På 1720-talet ökade enligt Börman (1981: 90, 96–99) utrikeshandeln på grund av att förhållandena blev fredligare och protektionistiska åtgärder vidtogs. Öresundstullens räkenskaper visar att finländska fartyg seglade till minst tolv länder i Norden, Västeuropa och länderna kring Medelhavet. Hemorterna blev allt fler och uppgick under 1700-talet sammanlagt till 18. Förutom tidigare nämnda städer tillkom Fredrikshamn, Lovisa, Kristinestad, Gamlakarleby, Jakobstad, Brahestad och Torneå. (ibid.) I Börmans undersökning namnges sammanlagt 321 fartyg från finländska städer, vilket ger ett underlag för studier i stadsfartygens namnskick före min undersökningsperiod 1838–1938. Det är dock skäl att betona att fartygen bara omfattar dem som seglade utanför Östersjön. Fördelade på kategorier kan typen av namn åskådliggöras i diagrammet nedan.

Figur 3. Namn på större fartyg i finländska städer på 1700-talet, fördelade på kategorier.



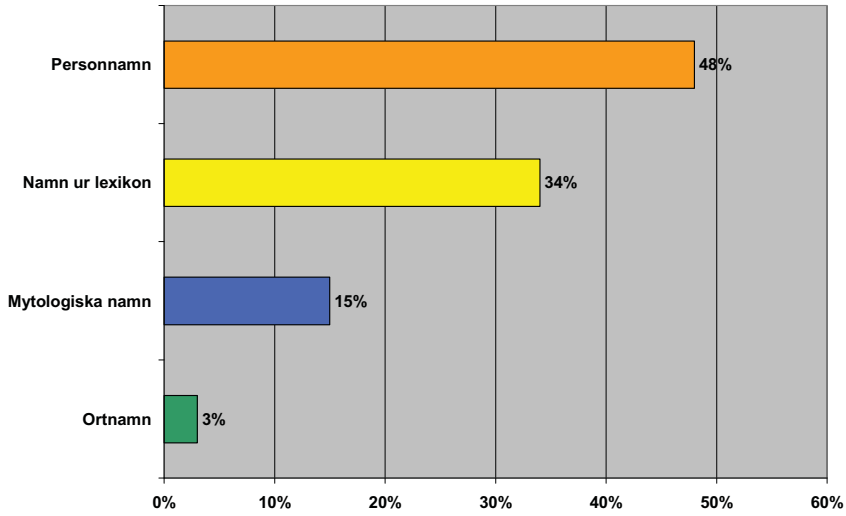
Källa: Börman (1981: Passim). Jämförelsetal: 321 belägg.

Av figuren framgår att fartygsnamn uppkallade efter personer är vanligast (38 %), men nästan lika vanliga är namn ur lexikonet (36 %), där personbeteckningar, djur- och växtbenämningar, astronomiska namn och önskenamn ingår. Av dessa utgör önskenamnen den största gruppen, över 60 % av namnen ur lexikonet. En typ av namn

som uppenbart slagit igenom på 1700-talet är de mytologiska namnen (14 %). Namn som innehåller ortnamn är en mindre grupp, men utgör dock betydligt över 10 %.

En något annorlunda bild får man om man granskar fartygsnamnen i Uleåborg, vilket är möjligt tack vare Snellmans (1974: 25–31) noggranna fartygsförteckningar. Uleåborg hade redan på 1700-talet en utvecklad sjöfart, vilket framgår av den första förteckningen som upptar 161 fartyg byggda mellan 1765 och 1799. Hur namnen fördelar sig på kategorier åskådliggörs i följande figur.

Figur 4. Namn på fartyg i Uleåborg 1765–1799, fördelade på kategorier.



Källa: Snellman (1974: 25–31). Jämförelsetal: 161 belägg.

Förteckningen över fartygen i Uleåborg innehåller i motsats till Börmans material (1981) också fartyg som seglade inom Östersjön. Diagrammet visar att samma kategorier finns representerade i båda materialen, men med något olika fördelning. I Uleåborgsmaterialet är personnamnen flera (48 % mot 38 %). Att ortnamnen är färre i Uleåborg (3 % mot 12 %) är självfallet, eftersom Börmans material omfattar många olika städer där namnen vanligen syftar på hemstaden. Önskenamnens andel av namnen ur lexikonet är mindre i Uleåborg, 50 %. Att dra säkra slutsatser av likheter och olikheter i de två materialen är dock inte möjligt eftersom de varken representerar samma tid eller jämförbara populationer. Däremot kan man konstatera att de två

materialen sammanlagt åskådliggör nautonomastikonet i Finland på 1700-talet. De oftast förekommande enskilda fartygsnamnen är följande.

Tabell 3. De vanligaste namnen bland städernas 1700-talsfartyg. (Materialen sammanlagt.)

Namn	Antal belägg
Enigheten	12
Nordstiernan	11
Fortuna	10
Hoppet	9
Concordia	7
Freden	7
St/Sankt Johannes	6

Jämförelsematerial: totalt 482 belägg.

Fartygen var kapitalkrävande företag, där ofta flera av stadens handlande och andra förmögna personer bidrog till investeringarna. Mot den bakgrunden kan man se namn som *Enigheten* och *Concordia* (endräktens gudinna i romersk mytologi). Önskan om lycklig seglats och goda vinster avspeglas i namnen *Fortuna* (lyckans gudinna i romersk mytologi) och *Hoppet,* medan *Nordstiernan* står för den himlakropp som vägledde seglarna. Dessa fartygsnamn liksom *Freden* och *Sankt Johannes*, senare förkortat till *Johannes*, användes alla också under kommande århundraden. Jag skall i det följande kort kommentera de olika kategorierna av namn under 1700-talet.

Under århundradet började fartygsnamn ur antik mytologi bli vanliga och är i båda materialen en betydande grupp (14 % hos Börman 1981, 15 % i Uleåborg). De mytologiska namnen hör med ett undantag alla hemma i den antika mytologin. I den uleåborgska flottan förekommer ett namn ur nordisk mytologi: *Pohjanmaan Fröja* 'Österbottens Fröja'.

Den största kategorin är namn som är bildade av personnamn, närmare bestämt kvinnonamn, mansnamn och kända personers namn. Kvinnonamnen är flera än mansnamnen, speciellt i Uleåborgsmaterialet där skillnaden är stor.[8] I Finland verksamma stormän var ibland namnlåtare, bland annat i namnen *Gref Brahe, Augustin Ehrensvärd* och *Anders Johan Nordenskiöld.* Religionens genomslagskraft är fortfarande tydlig. Namn som *St Brijta* och *St Helena, St Andreas, St Johannes* och

[8] Iögonenfallande är att närmare 40 % av kvinnonamnen består av två namn (*Anna Catharina, Maria Sophia*), medan tvånamnskombinationerna på 1800-talet utgör bara ca 5 %. I detta fall ser fartygsnamnen ut att spegla modeströmningarna inom namngivningen av personer. Enligt Blomqvist (1993: 54–56, 2006: 38–39) spred sig bruket av två dopnamn inom adliga ätter i medlet av 1600-talet, men först i slutet av 1700-talet blev det vanligare bland städernas invånare. Båda namnen användes tidigare vid tilltal, men i början av 1800-talet bara i lägre socialgrupper, nämner Blomqvist.

Sankt Olof pekar på att fartygen förr ofta var underställda någon helig persons beskydd. Namnen *Angelus, Engeln, Engel Raphael* och *Seraphim* pekar i samma riktning. Ett annat framträdande drag är den rikliga förekomsten av kungliga namn: *Gustaf III, Printz Carl* och *Cron Printzen Gustaf Adolph.* Bland vanliga förnamn som fartygsnamn finns många med kunglig glans: *Lovisa*, *Sofia Magdalena* och *Ulrika*[9] bland kvinnonamnen och *Gustaf*, *Carolus* och *Gustaf Adolf* (*Adolph)*[10] bland mansnamnen.

Bland ortnamnen som fartygsnamn är *Finland* vanligt, men även landskapsnamn som *Österbotten,* namn på hemort och byggort förekommer. Bland de äldsta fartygen finns namn av typen *Björneborgs Wapn*, *Södra Finlands Wapn* och *Åbo Wapn*, som indikerar att fartygen var prydda med vad Modéer (1935: 145) kallar namnbilder, möjligen en målning på akterspegeln. Om även fartygen *Åbo Slott, Castell von Wijborgh* och *Wiborgs 3 chronor* var prydda på samma sätt är okänt. *Der Gekrönte Morian,* som hörde hemma i Fredrikshamn, var antagligen prytt med en målning som föreställde en mörkhyad man med krona på huvudet. *Svarta Örn* representerar tillsammans med 1600-talsfartyget *Gröna Linden* namn som innehåller färgord, vilka antagligen också hänvisar till fartygets utsmyckning. Den rikliga förekomsten av önskenamn kan exemplifieras av de ofta förekommande *Enigheten*, *Hoppet* och *Freden*.

Tidstypiska för århundradet är inslagen av främmande språk, framför allt franska (*Avantageux, L'Hardiese, Le Gouverneur de la Nord*) och tyska (*Der Löwe, Die Stadt Helsingfors, Junge Lotzman*). Ett enda namn på finska finns med: *Turku*. De på 1700-talet uppblomstrande handelsintressena avspeglas i namn som *Speculation*, *Hazard*, *Oeconomie* och *Conjuncturen*. Några namn var utmärkande för tidens ideella strömningar, till exempel *Patrioten* eller *Världsborgaren*, eller avspeglade samtida händelser, till exempel det nordamerikanska frihetskriget (1775–83) där en av hjältarna hedrades i namnen *General Washington* och *Washington från Norden*. C. M. Bellmans diktning ekar i fartygsnamnen *Gubben Noach, Gumman Noach, Herdinnan* och *Herdinnan i Norden*.

Den bild som fartygsnamnen från 1700-talet ger har som helhet stora likheter med namnen under senare tid. Här finns samma kategorier av namn som förekommer långt in på 1900-talet och även proportionerna mellan vanliga och mindre vanliga typer av namn är jämförbara. Många enskilda namn som senare återkommer finns redan på 1700-talet. Samtidigt var namnen präglade av sin tids händelser och kultur.

[9] *Sofia Magdalena* var Gustav III:s gemål, *Lovisa Ulrika* var vid samma tid kronprinsessan vars namn infördes i almanackan 1750 och *Ulrika* hade redan 1720 införts i almanackan för att hedra drottning Ulrika Eleonora. (Blomqvist 1999b: 10, Otterbjörk 2000: 174, 188, 193.)

[10] Både *Gustav* och *Gustav Adolf* infördes på 1700-talet i almanackan för att hedra Gustav II Adolf och Gustav III (Blomqvist 1999b: 10).

4.3 Namngivningstillfälle och namngivare

Fartygen namnges som avsnitten 4.1 och 4.2 ovan visar efter gamla mönster. Hur namnet ges och av vem påverkar emellertid också namngivningen. Både Andersson (1994: 29) och Nyström (1996: 146) har påpekat att namn som ges vid ett ”dop” lockar fram en viss typ av namn (se avsnitt 7.1 nedan). Sjösättningen av ett fartyg är i allmänhet det ögonblick då namnet ges, varför man kan tala om ”dop” vid namngivningen av fartyg. Ceremonierna kring sjösättningen har en uråldrig historia men en del av det som vi idag förbinder med ”dopet” är av relativt sent datum.

I antikens Grekland begöts skeppen vid sjösättningen med vin för att välsigna det, och helgat vatten för att rena det, framhåller Kennedy (1974: 10). För Nordens del förekommer enligt Karlsson (1970: 197) enstaka uppgifter om att fartyg getts namn först när de visat vad de går för, men uppgifterna är osäkra. Mer sannolikt är att fartygen namngetts vid sjösättningen. I den isländska sagalitteraturen förekommer nämligen enligt Hødnebø (1970: 560) flera formuleringar som berättar att kungen gav skeppet dess namn. Modéer (1935: 140) ger ett exempel ur Flateyarbok II (1862: 677) där det står: ”Suerrir konungr hafdi gefit nafn skipu sinu ok kalladi Hugro.” Redan under fornnordisk tid omgavs troligen sjösättningen av större skepp med ceremonier. Henningsen (1983: 97–98) tillbakavisar populärlitteraturens skildringar av blodiga människooffer i samband med vikingarnas utskjutningar av fartyg, men finner det rimligt att man offrade djur som vid det påföljande gillet sedan utgjorde traktering.

Under den katolska medeltiden dominerade religionen ceremonierna kring sjösättningen, framhåller Henningsen (1983: 98). En präst eller biskop välsignade och renade fartyget och gav också fartyget dess namn. I romersk-katolska och grekisk-katolska länder har det religiösa inslaget fortlevt in i vår tid och avspeglat sig i namnskicket, vilket Karlsson (1970: 19) exemplifierar med de många fartygsnamnen i Spanien på *San* som i *San Nicholas*. Efter reformationen avstod man i Danmark enligt Henningsen (ibid.) åtminstone för handelsfartygens del från kyrkliga ceremonier och man kan förmoda att detsamma gällde det övriga Norden.

Henningsen (1983: 97–119) beskriver dansk sjösättningshistoria på basen av material som insamlats under ca 30 år. De beskrivningar som han grundar sig på är från mitten av 1800-talet och framåt. Man kan anta att sådana festligheter som försiggick vid danska varv också, kanske i enklare form, förekom i Finland och de andra nordiska länderna. Redan under byggnadsskedet firades enligt Henningsen (a.a.: 102) kölsträckningen, resandet av spanterna, bordläggningen och resandet av masterna med kaffe, punsch och smörgås eller pannkakor, öl och brännvin. Speciellt festlig var,

framhåller Henningsen (a.a.: 104–109), själva utskjutningen. Fartyget pryddes med kransar, girlander, granris och flaggor. Också andra fartyg och närliggande hus flaggade. I förtoppen fanns flaggan med fartygets namn som dock först vecklades ur efter stapellöpningen. En tribun var rest för redaren, hans familj och inbjudna dignitärer, bland annat stadens ämbetsmän, partredare, affärsvänner och blivande skeppare. En talrik publik följde händelserna, skolbarnen hade fått ledigt och sångkörer och musikkapell uppträdde. Hurrarop och kanonsaluter ackompanjerade det dramatiska ögonblicket då fartyget gled iväg. Just före utskjutningen hade någon utropat fartygets namn. Henningsens källor uppger sällan vem det var, men han (a.a.: 105) förmodar att det var byggmästaren eller redaren. Viktigt var att namnet hölls strängt hemligt ända in i det sista – namnbrädan var tom eller noga övertäckt – annars betydde det olycka. Sjösättningen följdes av skåldrickning i öl, snaps och punsch och på kvällen hölls fest med riklig mat och dryck för dem som hade byggt fartyget, deras hustrur och olika leverantörer. Redaren och byggmästaren firade på sitt håll med stadens honoratiores och andra förnäma gäster, vanligen med damer. Det förekom dusörer till byggarna och fina specialtillverkade gåvor från redaren till byggmästaren eller tvärtom, tillägger Henningsen (a.a.: 108).

Efter 1900 slog den nuvarande ceremonin med champagnedop och gudmor igenom överallt i den västliga världen, betonar Henningsen (1983: 110–112). Dopet med flaska kom från England och omtalas första gången 1780 från en sjösättning i Deptfort. Det första danska fartyg som veterligen döptes med flaska av en dam var *Jylland,* byggt i London 1851.

I tillgängliga beskrivningar av sjösättningar på finländska skeppsvarv är det en del av de ovan beskrivna ceremonierna som upprepas, men det allmänna intrycket är att förhållandena var enklare. Hornborg (1925: 36–38) beskriver stapellöpningarna vid Hammars varv utanför Borgå som ”ett slags publika fester”. Någon döpelseakt med krossande av champagnebuteljer förekom enligt Hornborg inte i Finland, men timmermännen fick riklig traktering och redarna inbjöd sina vänner till en storartad fest. Då skrovet gled ned från stapelbädden och nådde vattnet hälsades det med hurrarop och kanonskott och en vimpel eller flagga med fartygets namn vecklades ut på en flaggmast. Namnet gavs alltså enligt Hornborg då fartyget löpte av stapeln.

Norrvik (1999: 45, 61, 262) beskriver ett par utskjutningar i Kristinestad. I juni 1830 sjösattes briggen *Neptunus*, varefter man firade hemma hos handlanden A. H. Hasselblatt, som tillsammans med Isak Westerman och Eric Tötterman ägde fartyget. Bland de trettiofem gästerna fanns representanter för kända handelsmannasläkter, sjökaptener och skeppsbyggare. Själva sjösättningen av ett större fartyg var en händelse som samlade en stor publik och arbetet på andra fartyg vid varvet lades ned för det

spännande ögonblicket. Trakteringen efter en utskjutning var vanligen rom och cigarrer. Vid sjösättningen av barkskeppet *Fides* på varvet i Kristinestad år 1857 bokfördes 3 ¼ kanna (ca 8,5 liter) rom och 70 cigarrer.

Gustafsson (1977: 54) konstaterar att det inte förkom större ceremonier eller champagnedop, då mindre skutor sjösattes i åboländska socknar, men han beskriver dock stapelavlöpningen av galeasen *Ocean* på Kvarnviks varv i Pargas i juli 1904 som festlig: ”då gavs salut: tre sprängskott i berget. Och så blev det lite traktering, förstås…” Av beskrivningar i den sjöhistoriska litteraturen kan man alltså dra den slutsatsen att utskjutningen av större fartyg var en tilldragelse som samlade en stor publik redan i mitten av 1800-talet. En viktig del av ceremonierna var det ögonblick då namnvimpeln vecklades ut och avslöjade fartygets namn.

Ägarstrukturen hade betydelse för vem som bestämde namnet på fartyget. I början av perioden var partrederier den förhärskande ägarformen, påpekar Engström (1930: 76–77). Verksamheten innebar att flera personer delade på ägandet i ett fartyg och vanligt var att personerna ägde andelar i flera skepp. På detta sätt minimerades riskerna med sjöfarten. Någon av ägarna, vanligen inte den största, fungerade som korrespondentredare, det vill säga den som höll kontakt med fartyget och ledde handelstransaktionerna. Partrederi gällde vid dessa tider som regel, men det fanns också redare som ensamma ägde fartyg. Under senare delen av 1800-talet var delägarnas antal mindre, eftersom seglationsrisken hade blivit mindre, framhåller Nikula (1930: 22–24). Det fanns bättre sjökort och lots- och fyrväsendet hade utvecklats. Tidigare kunde delaktigheten räknas i hundradedelar, men nu var delägarna i allmänhet 5–10 till antalet. Fortfarande fanns ensamma ägare som själva ville bestämma över sina skepp, och en del fartyg ägdes av de kaptener som förde dem. Ofta köpte redarna sina fartyg tillsammans med den blivande skepparen som sedan fick en andel i skeppet. Segelfartygsrederier i form av aktiebolag uppkom redan före Krimkriget och ångfartygsbolag bildades under senare delen av 1800-talet meddelar Nikula (ibid.). Ångbåtsrederierna gick i spetsen för utvecklingen, men först år 1864 fick Finland som Schybergson (1964: 19–29) visat en aktiebolagslag. Redare som ensamma ägde sitt fartyg eller sitt rederibolag valde antagligen själva namnet. I partrederier och aktiebolag är det svårare att bedöma vem som avgjorde namnet. Partrederier, som länge hade varit den förhärskande ägarstrukturen, hade sannolikt utvecklat demokratiska diskussionsformer, som fördes vidare då bolagsformen slog igenom. Men man kan även spekulera kring om inte en storägares ord ändå vägde tyngst vid namnvalet.

5 KVANTITATIV ANALYS AV NAMNEN I KUSTSTÄDERNAS HANDELSFLOTTOR 1838–1938

5.1 Undersökningsmaterialets sammansättning

Undersökningsmaterialet omfattar totalt 2 066 belägg på fartygsnamn. Namnen fördelar sig på de olika skärningsåren som följer:

Tabell 4. Det totala antalet fartygsnamn under perioden 1838–1938 vid fem skärningsår.

År	Antal belägg	Antal olika namn
1838	380	237
1863	428	290
1887	461	339
1912	377	317
1938	420	389
Summa	2 066	1 118 [11]

Som olika namn har räknats olika stavningar av samma namn, till exempel *Hercules* och *Herkules,* och namn av typen *Bore I* och *Bore II.* (Jfr Kiviniemi 1982: 225 om hur olika namn räknas.) Namnen är lånade från andra kategorier av egennamn (uppkallelsenamn) eller bildade av icke-propriella ord. Fartygsnamnen omtalas i fortsättningen som *mytologiska namn* (lån av mytologiska namn utan saklig grund), *personnamn* (lån av personnamn utan saklig grund), *ortnamn* (lån av ortnamn utan saklig grund) och *namn ur lexikonet* (namn som återgår på icke-propriella ord). Under den senare delen av perioden förekommer en mindre grupp namn som är bildade av namn på företag och som utgör en skild kategori (i fortsättningen: *företagsnamn*). Några av namnen är nybildningar med hjälp av sammansättning och avledning. En obetydlig grupp icke-kategoriserade namn ingår i det totala antalet. Det är namn som inte har kunnat kategoriseras.

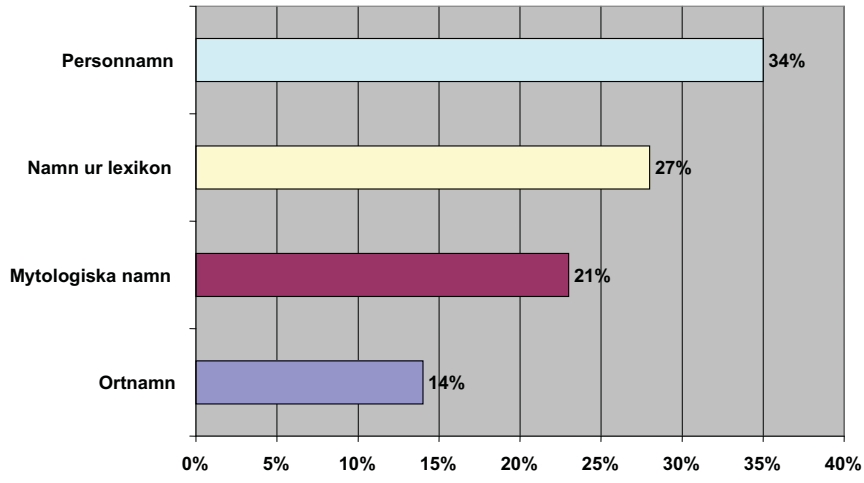
[11] Observera att en summering av data blir missvisande eftersom samma namn förekommer vid olika år. Samma sak gäller alla tabeller med data från olika år i fortsättningen.

Tabell 5. Det totala antalet fartygsnamn 1838–1938 fördelade på huvudkategorier.

Huvudkategorier	Antal belägg	Antal olika namn	Procent
Mytologiska namn	443	176	21 %
Personnamn	695	402	34 %
Ortnamn	289	191	14 %
Företagsnamn	19	16	1 %
Namn ur lexikonet	563	282	27 %
Nybildningar	30	24	1 %
Icke kategoriserade	27	27	1 %
Summa	2 066	1 118	99 %

Av tabell 5 framgår att de betydande kategorierna är mytologiska namn, personnamn, ortnamn och namn ur lexikonet, medan de övriga kategorierna är små. En jämförelse mellan antalet belägg och antalet olika namn inom grupperna visar att variationen av namn är stor inom ortnamnen (1,5) och personnamnen (1,7), medan samma namn oftare används inom de två andra huvudkategorierna mytologiska namn (2,5) och namn ur lexikonet (2,0). Ju mindre jämförelsetalen för variationen är, desto större är alltså variationen. Bland ortnamnen används samma namn i medeltal 1,5 gånger och bland namnen ur lexikonet används samma namn i medeltal 2 gånger. De fyra huvudgruppernas inbördes storleksförhållanden framgår av figuren nedan.

Figur 5. Antalet fartygsnamn 1838–1938, huvudkategorier i procent.



Den största gruppen (34 % av hela materialet) består alltså av fartygsnamn som återgår på personnamn. Näststörst är gruppen namn ur lexikonet (27 %), men de namnen som är bildade av mytologiska namn utgör också en betydande grupp (21 %). Minst är andelen namn som är lån av ortnamn (14 %).

5.1.1 Mytologiska namn

Till största delen hör de mytologiska namnen hemma i antikens grekiska och romerska mytologi, men också fornnordisk och finsk mytologi är företrädda. Antikens fartyg bar som Casson (1994: 110–111) visat ofta gudanamn och valet av namn innebar en åkallan av den mäktiga guden och vädjade om hans beskydd under strapatsrika sjöfärder. Samma tankemönster ligger enligt Modéer (1935: 124) till grund för användningen av bibliska namn och helgonnamn som fartygsnamn under medeltiden. (Om de mytologiska namnens historia se avsnitten 4.1.1–4.1.3 ovan.) Bruket av gudanamn ur klassisk, nordisk och finsk mytologi under undersökningsperioden 1838–1938 har dock inte sin grund i religiösa föreställningar utan kan förklaras av idéströmningar i samtiden (se kap. 10 nedan). Bland de mytologiska namnen förekommer även några namn som inte återgår på gudanamn, till exempel *Argo* och *Sampo*. Fartyg har ibland fått namn efter stjärnor, stjärnbilder och planeter (se avsnitt 5.2.5.3 nedan), som i sin tur har fått namn efter antikens gudar, till exempel *Venus*, *Jupiter* och *Mars*. Vilken namngivarens association i dessa fall har varit är omöjligt att veta, varför namn ur klassisk mytologi som också är astronomiska namn ingår här.

5.1.2 Personnamn

Användningen av personnamn som fartygsnamn är urgammal och internationellt utbredd (se avsnitt 4.1.4 ovan). Personnamnen är kvinno-, mans- och släktnamn eller en kombination av dessa, alltså namn som har burits eller kan bäras av existerande personer. Bland namnen finns även fiktiva namn ur konst och litteratur. Personbeteckningar av mera allmänt slag såsom *Storfursten, Pojat* ’sönerna’ och liknande har jag hänfört till namn ur lexikonet och behandlat nedan i avsnitt 5.2.5.1.

Hur bruket av personnamn på fartyg ursprungligen uppkom kan man bara spekulera om. Under vikingatiden betecknade personnamnen i fartygsnamnen enligt Hødnebø (1970: 561) den nuvarande eller tidigare ägaren. Gemensamt för personnamn, gudanamn och anonyma personbeteckningar som fartygsnamn är att namnen personifierar fartyget. Att fartygen gärna gavs personifierande namn hade sannolikt att göra med att de upplevdes som ”levande varelser”. Henrik Zilliacus (1983: 165)

formulerar tanken på följande sätt: ”Skeppet är ett levande väsen. Från tidernas gryning har det stått i ett personligt förhållande till sin herre. Det gäller alla farkoster under segel och åror från treroddarskeppet och fullriggaren till kuttern i vår egen arkipelag.” Han tillägger att havet i sig är ett föränderligt och rörligt element, vilket gör också fartyget levande. Havet ger fartyget rytm, rörlighet och liv. Varje fartyg har, kan man tillägga, sina individuella egenskaper och ett fartygs liv kan jämföras med en människas, på samma sätt underkastat ödets nycker och åldrandets lag. Rosenström (1996: 112) sammanfattar sjömännens syn på fartyget med orden: ”Fartyget tilldelades mänskliga egenskaper såsom ysterhet, trofasthet, stolthet, mod, brutalitet och nyckfullhet, och enligt gammal tradition var hon ett levande väsen med egen vilja och förmåga att finna sin väg över havet.”

5.1.3 Ortnamn

Att med hjälp av namnet berätta var fartyget hör hemma förefaller naturligt och har gammal hävd, vilket sjöhistoriska beskrivningar från gångna århundraden visar (se avsnitt 4.1.5 ovan). Modéer (1935: 123) och Karlsson (1970: 52–54) menar att ortnamnet ursprungligen betecknade byggorten men senare också kunde ange hemort eller landsdel. Av Højgaard Holms (1994: 303–305) artikel om danska färjor framgår att ortnamnen även kan ange destination och rutt. I mitt undersökningsmaterial finns fartyg uppkallade efter byggplats, hemort, land och landskap, men också namn på destinationsorter, hav, floder, berg och ”hedersnamn” av olika slag. Fortfarande i vår tid förekommer ju fartygsnamn som berättar var fartyget hör hemma. Bland moderna handelsfartyg i Finland används förleder med *Finn* till exempel i namnen *Finnmaster*, *Finntrader* och *FinnWood*.

Gemensamt för namnen i de ovan presenterade namnkategorierna är att de återgår på andra proprier. De övriga fartygsnamnen är bildade av icke-propriella ord eller är i några fall nybildningar.

5.1.4 Namn ur lexikonet

Namnen som återgår på icke-proprier är på ett annat sätt än de tidigare nämnda grupperna genomskinliga och speglar de förhoppningar som knutits till fartygen och sjöfarten samt de naturnära associationer som sjölivet ger. (Om dessa namns historiska bakgrund se avsnitt 4.1.6 ovan.) Särskilt i början av undersökningsperioden var segelfarten osäker och riskfylld; inte sällan hände det att fartyg förliste i stormar och aldrig återkom. (Jfr Sjöfartens utveckling i Finland 1838–1938, kap. 3.) Det är därför

naturligt att de äldre fartygsnamnen avspeglar önskan om välgång och lycka (*Hoppet*, *Lyckan*). Förhoppningarna knöts även till ekonomisk vinst och expanderande affärsrörelse. En del namn har således inriktning på det ekonomiskt lönsamma (*Försöket*, *Speculation*), medan andra uttrycker önskan om fred, enighet och vänskap – viktiga förutsättningar för sjöfarten (*Freden*, *Enigheten*). Fartygens egenskaper – snabbhet, sjöduglighet och styrka – var avgörande för hur seglatsen lyckades och namnen frambesvärjer också sådana drag (*Active*, *Solide*).

Ute på öppna havet var fartyget prisgivet åt vind och vågor och tog sig under klara nätter fram med hjälp av stjärnorna. Navigatören behövde kunskaper om himlakropparna och tabeller över himlakropparnas växlande ställningar för att kunna ta ut kursen och fastställa sin position. Han ”styrde efter stjärnorna”. Många fartyg har uppkallats efter stjärnor och stjärnbilder (*Nordstjernan*) och andra efter vindar och väderstreck (*Wäster*). I materialet finns vidare personbeteckningar som kan bestå av titlar (*Prinsen*) eller släktskapsord (*Bröderna*). De kan uttrycka fartygets uppgift (*Couriren*) eller förhoppningen om början på en lönande rederiverksamhet (*Alkaja* fi. *alkaja* ’den som börjar’). Fartygets flykt över havet och brusande segelmassor associerar till fåglar, och bogen som plöjer vågorna får namngivaren att tänka på fiskar och andra vattendjur.

I det följande presenterar jag städernas fartygsnamn fördelade på huvud- och underkategorier. Fördelningen på kategorier utgår, som tidigare framgått (Kategorisering av undersökningsmaterialet 2.2.5), ifrån namnens struktur, källor och innebörd. Då det gäller uppkallelsenamnen är källan i allmänhet klar, men för vissa namnbildningar ur lexikonet är både källan och innebörden svåra att fastställa med säkerhet. Det gäller till exempel förhoppnings- och önskenamn. Det är också lätt att se att namn som placeras i en kategori har anknytning till namn ur andra kategorier. Till exempel *Lyckan,* som jag placerar i kategorin namn ur lexikonet, innehåller samma namnidé som namnet *Fortuna* placerat bland de mytologiska namnen. Även om presentationen av materialet i huvudsak sker enligt den ursprungliga kategoriindelningen, kommer jag senare att utreda hur namnen bildar semantiska nätverk och väcker associationer över kategorigränserna. Slutligen är det skäl att betona att indelningen i kategorier är ett metodiskt förfarande som jag valt för att beskriva materialet i sin helhet.

5.2 Kvantitativ analys av materialet: Namnens förekomst och frekvens inom kategorierna

I det följande kommer jag närmare att redogöra för underkategorier och enskilda namn inom huvudgrupperna mytologiska namn, personnamn, ortnamn, företagsnamn och namn ur lexikonet samt beröra nybildningarna.

5.2.1 Mytologiska namn

De mytologiska namnen består av 443 belägg fördelade på 176 olika namn. Namnen är ur den antika mytologin och sagovärlden, dit jag också räknar några namn ur antikens historia, ur den nordiska mytologin och hjältesagan samt ur Kalevala och finsk mytologi.

Tabell 6. Det totala antalet mytologiska namn 1838–1938 fördelade på kategorier.

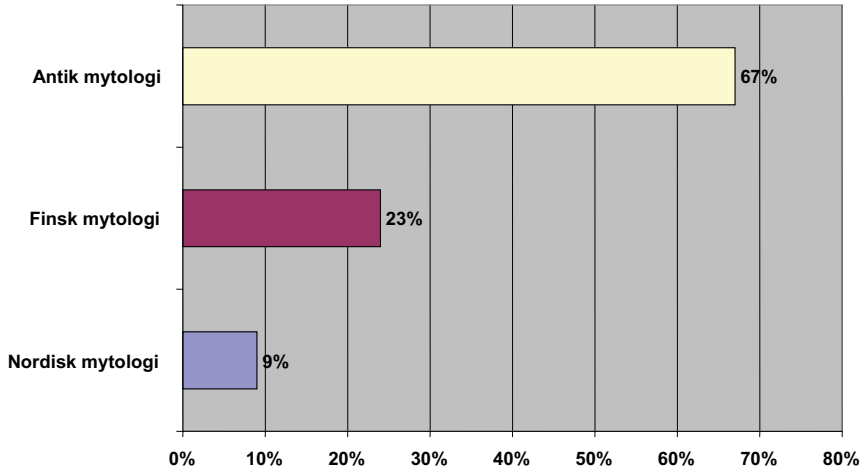
Kategorier	Antal belägg	Antal olika namn	Procent
Antik mytologi	298	124	67 %
Nordisk mytologi	41	20	9 %
Finsk mytologi	103	31	23 %
Summa [12]	443	176	99 %

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn.

Av tabell 6 framgår att namnen ur den antika mytologin är dominerande. Beläggen på namn ur den nordiska mytologin är förhållandevis få, medan namnen ur finsk mytologi utgör närmare en fjärdedel. Jämförelsen mellan antalet belägg och antalet olika namn visar att det är speciellt bland de finska Kalevala-namnen som variationen är liten, medan variationen av klassiska namn är betydligt större (finska namn 3,3 resp. antika namn 2,4). Om tolkningen av talen för variation se texten i samband med tabell 5 ovan. Den procentuella fördelningen mellan grupperna illustreras av följande figur.

[12] Namnet *Indra* tillkommer som mytologiskt namn utanför de tre kategorierna.

Figur 6. Det totala antalet mytologiska namn 1838–1938, procentuell fördelning på kategorier.



Figur 5 visar åskådligt hur dominerande namnen ur antik mytologi är (67 %). Namnen ur finsk mytologi utgör närmare en fjärdedel (23 %). Minst är andelen namn ur nordisk mytologi och sagovärld (9 %).

5.2.1.1 Namn ur antik mytologi, sagovärld och historia

Materialet innehåller som tabell 6 visar 124 olika namn ur antik mytologi. Variationen är stor men vissa namn är speciellt populära. De som återkommer minst 5 gånger i materialet redovisas nedan i tabell 7.

Tabell 7. De vanligaste namnen ur antik mytologi 1838–1938.

Namn	Antal belägg	Namn	Antal belägg
Neptun/Neptunus	12	*Orion*	6
Ceres	10	*Rhea*	6
Minerva	9	*Vega/Wega*	6
Juno	9	*Astraea/ Astrea*	5
Argo	8	*Concordia*	5
Herakles/Hercules/Herkules	8	*Jupiter*	5
Fortuna	7	*Mars*	5
Hebe	7	*Mentor*	5
Najaden	7	*Mercus/Mercurius*	5
Helios	6	*Pallas*	5
		Sirius	5

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; antik mytologi 298 belägg, 124 olika namn.

De flesta av namnen ur den antika mytologin är namn på gudar som dyrkats för mer än 2000 år sedan. Speciellt gammalt ursprung har den fornegyptiska Isiskulten, som senare övertogs av grekerna och romarna. Hav och himmel utgjorde sjöfararens värld och många av de gudar som gett sina namn åt fartygen härskade över dessa element. Neptunus dyrkades som havsgud och Najaden var en vattennymf som höll till i vattendrag, men även i havet. Orion var son till Poseidon, grekernas motsvarighet till Neptunus. Han var en jätte som hade förmågan att vandra över havet. Romarna uppfattade Juno, himladrottningen, som ljusets gudinna, medan Jupiter, himmelens gud, rådde över alla luftens företeelser. Helios var solguden som med sitt fyrspann av vita eldfrustande hästar dagligen drev över himlavalvet. Representant för solens gudamakt var också Hercules, denna kraftfulla och populära hjälte, som fick alla oväder att skingras. Ett namn med anknytning till sjöfärder är slutligen Argo, skeppet som förde argonauterna till kungariket Kolchis vid Svarta havets östkust för att hämta det gyllene skinnet. (Ekbohrn 1904, NE, Nordisk familjebok.)

Andra gudar stod för egenskaper och värden som var viktiga för sjöfarten. Goda egenskaper hos skeppen var snabbhet, hållbarhet och lång livslängd. En gud som representerade styrka och snabbhet var Hercules, medan Hebe skänkte i nektar och ambrosia och gjorde gudarna odödliga, varför hon också kan tänkas ge fartygen långt liv. Mercurius ansågs gynna fred och samfärdsel, Ceres fruktbarhet, tillväxt och välstånd. Mera andliga men genom århundradena hyllade värden representerades av Concordia (’enighet’) och Fortuna (’lycka’). Utmärkande för antikens gudar var över

huvud taget att föreställningarna om de egenskaper som de stod för och de situationer där de uppträdde växlade i olika lokala kulturer och under olika tider. (Ekbohrn 1904, NE, Nordisk familjebok.)

Namnen ur klassisk mytologi betecknar ibland även stjärnor eller stjärnbilder. Sådana är bland annat *Argo* (Skeppet), *Astraea* (Jungfrun), *Castor, Herkules, Orion, Pollux* och *Venus*. Eftersom fartyg uppkallades efter stjärnor (se avsnitt 5.2.5.3 nedan), är det tänkbart att namngivaren i dessa fall i första hand har associerat till himlakroppen. Mest sannolik är den här associationen i fråga om Venus en stjärna som syns endast på morgonen eller kvällen och därför också kallas morgon- eller aftonstjärnan. Då det är omöjligt att avgöra den faktiska namngivningsgrunden i ett historiskt material har namnen som tidigare framgått kategoriserats efter den ursprungliga betydelsen som namn i antik mytologi.

5.2.1.2 Namn ur nordisk mytologi och sagovärld

Namnen ur nordisk mytologi och sagovärld är som tabell 6 har visat en mindre grupp bland de mytologiska fartygsnamnen. Gruppen består av 20 olika namn, men det är speciellt två som är vanliga. De namn som förekommer minst 5 gånger är följande:

Tabell 8. De vanligaste namnen ur nordisk mytologi 1838–1938.

Namn	Antal belägg
Elida/Ellida	8
Freja/Fröya	5

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; nordisk mytologi 41 belägg, 20 olika namn.

Det populäraste av de nordiska namnen är alltså *Ellida*, som återgår på Fritjof den djärves skepp och omnämns i sagan om honom. Frithjofs saga var ursprungligen en isländsk fornaldarsaga från ca 1300, som handlar om kärleken mellan den norske storbondesonen Fritjof den djärve och fostersystern Ingeborg. E. J. Biörners Nordiska kämpadater (1737) innehöll en översättning av sagan, som inspirerade Esaias Tegnér till hans berättande dikt Frithiofs saga (1820–1825). Modéer (1935: 128) påpekar att namnet *Ellida* genom Tegnérs enormt populära diktverk upplevde en renässans. Han betecknar namnet som ett båtappellativ som går tillbaka på ett fornslaviskt lånord, vilket i flera omgångar lånats in i de nordiska språken. Han avser enligt Karlsson det ord som senare lånats in i svenskan under former som fsv. *lodhia, lydhia, lädhia,* i modernare svenska *lodja.* Karlsson (1970: 42) avvisar Modéers etymologi med hänvisning till att ordet i formen *Ellíði* redan finns i Landnámabók från tidigt 1100-tal, då kontakter med

slaviska stammar var osannolika. Det hindrar inte, menar Karlsson (ibid.), att *Elliði* kunde ha använts som term för ett speciellt slag av skepp. Det andra populära fartygsnamnet, *Freja*/*Fröja,* går tillbaka på ett gudinnenamn. Freja dyrkades under vikingatiden i Norden som kärleks- och fruktbarhetsgudinna. Ursprunget är germanskans **frauja* 'herre', i isl. *freya* 'härskarinna'. (Kulturhistoriskt lexikon 1959 Band IV: 617.)

5.2.1.3 Namn ur finsk mytologi och Kalevala

Namnen ur finsk mytologi är i huvudsak från Kalevala. Namnen är 31 olika namn som uppvisar liten variation. Namn som förekommer minst fem gånger i materialet är följande:

Tabell 9. De vanligaste namnen ur finsk mytologi 1838–1938.

Namn	Antal belägg	Namn	Antal belägg
Wellamo/Vellamo	14	*Aallotar/Aalotar*	8
Ahti	10	*Osmo*	7
Aino	10	*Sampo*	6
Ilma	9	*Impi*	5

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; finsk mytologi 103 belägg, 31 olika namn.

Namnen ur finsk mytologi är uttryck för det intresse och den entusiasm för finsk folkdiktning som nationaleposet Kalevala väckte då det utkom (1835–1836 och 1849). Finlands första ångfartyg var enligt Riimala (1994: 31) hjulångaren *Ilmarinen* som fick sitt namn redan 1833. Ångaren ägdes av brukspatron Nils Ludvig Arppe, som under sina studier i Åbo hade kommit i kontakt med de nationalromantiska strömningarna och därför sannolikt valde namnet. Isbrytare och krigsfartyg var av speciell nationell betydelse. En av de äldsta isbrytarna, som blev färdig 1898, fick namnet *Sampo* och bland senare isbrytare kan nämnas *Wäinämöinen* och *Ilmarinen*. Det självständiga Finlands första pansarskepp, byggda i Åbo, döptes 1932 och 1933 till *Ilmarinen* och *Väinämöinen*, något som bär vittne om att Kalevala-namnen länge bevarade sin nationella laddning. Några ubåtar fick Kalevala-namnen *Vetehinen*, *Vesihiisi* och *Iki-Turso,* framhåller Riimala (1994c: 286). Också i handelsflottan dök Kalevala-namnen upp tidigt. Två fartyg med sådana namn förekommer i skeppskalendern från 1838. De är fregatterna *Ilmari* och *Kaleva* från Uleåborg.

Liksom när det gäller antik och nordisk mytologi valde man ur den finska mytologin namn på väsen som har med hav, vind och vågor att göra. Det gäller bland annat de populäraste namnen *Aallotar*, *Ahti*, *Aino*, *Ilma* och *Vellamo*.

Aallotar kan översättas med *böljemön* (Collinders övers. 1960) eller *havsjungfrun* (Huldéns övers. 1999) och förekommer i Kalevala som en personifierad våg.

> Wellamo ve'en emäntä,
> Ve'en eukko ruoko-rinta!
> Tules paian muuttelohon,
> Vaattehen vajehtelohon!
> Sinull' on rytinen paita,
> Meren vaahti vaippa pällä,
>
> Tuulen tyttären tekemä,
> **Aallottaren** antelema,
> Minä annan liina-paian,
> Panen aivan aivinaisen,
> Se on Kuuttaren kutoma,
> Päivättären kehrämä.
> (Kalevala, 48. runo, Kaukonen 1956: 125–134.)[13]

Ahti. Ahti Saarelainen ('öbon') är ett parallellnamn för Lemminkäinen, namnet på en av huvudpersonerna i Kalevala. Ahtis namn förknippas med Saari: "Det är dags att minnas Ahti,/en filur, som ni skall märka./Han var född på Saari, pojken" (Huldéns övers. 1999: 81). Redan som ung har Ahti farit till sjöss som styrman på sitt skepp. Han är huvudperson i dikterna om Ahti och Kyllikki. Där beskrivs hur Ahtis eller mannens längtan till havet och kriget överskuggar allt annat. Ahti var enligt Kuusi (1999: 97) ett parallellnamn till Ahto.

---

[13] I Huldéns översättning:

> Vellamo, du vattnets husfru,
> med det vassbeklädda bröstet!
> Kom och låt oss byta kläder,
> du tar mina, jag tar dina.
> Tröjan som du har av vassväv,
> manteln som du bär av vågskum,
> de har vävts av vindens dotter;
> **havsjungfrun** har gett dem åt dig.
> Låt mig skänka dig ett linne,
> gjort av lena rena tågor,
> vävt av månens unga tärna;
> soljungfrun har spunnit garnet.
> – – –
> (Kalevala, Fyrtioåttonde sången, Huldén 1999: 360.)

Ahto är i Kalevala sjöguden, havets skyddsande. Redan i Mikael Agricolas förteckning över tavastlänningarnas gamla gudar från 1500-talet hämtar ”Achti” fiskar ur vattnet och metarens gamla besvärjelse lyder: ”Anna Ahti ahvenia!”(Ahti, ge oss abborrar! Min övers.). Lönnrot låter Väinämöinen eftersträva ”Wellamon vetistä neittä,/ Ahon lasta ainokaista!” (Kalevala, 5. runo, Kaukonen 1956: 132–133). ”Vellamos dotter, vattenandens unga älskling” (Huldéns övers. 1999: 46). Ahto eller Ahti som havsgud är en personifikation på samma sätt som Tapio är en personifikation av skogen, menar Kuusi (1999: 97).

Aino är, som bland annat Kuusi (1999: 98) nämnt, rätt långt Lönnrots egen skapelse. Lönnrots utgångspunkt var en fjärrkarelsk dikt om ”Anni tyttö, aino neito”, en gestalt som han sammankopplade med Joukahainens syster, vilken lovas bort åt Väinämöinen. Lönnrot låter Aino ersätta också Vellamos jungfru, som Väinämöinen i eposets femte sång försöker fånga.

Ilma är namnet på smeden Ilmarinens hemvist. Namnet förkommer bland annat i 24:e sången då Ilmarinen efter sitt bröllop med Pohjas jungfru återvänder till Ilma.

> Päivänäpä kolmantena
> Aletessa aurinkoisen
> Jo sepon koti näkyvi,
> Tuvat **Ilman** tuulottavi,
> (Kalevala, 24. runo, Kaukonen 1956: 521–4) [14]

Vellamo är vattenguden Ahtos gemål, husmor i vattnets rike. Grundordet kommer enligt Kuusi (1999: 112) från verbet *velloa* ’skvalpa, bölja, svalla’.

> Säg mig, Untamo, du drömske,
> du som sover under jorden,
> var kan Ahtos husfolk vara,
> **Vellamo** och hennes jungfrur?
> (Kalevala, Femte sången, Huldén 1999: 44 [15]).

[14] I Huldéns översättning:

> Men när tredje dagen grydde,
> det var ljust i soluppgången,
> fick de syn på smedens stuga,
> Ilmarinens hem i fjärran.
> (Kalevala, Tjugofjärde sången, Huldén 1999: 198)

14 Originaltexten lyder:

> Sano nyt Untamo unesi,
> Maku’usi maan venyjä,

5.2.2 Personnamn

Personnamnen är den största kategorin av fartygsnamn och omfattar 695 belägg av vilka 402 är olika namn. Namnen är i huvudsak av tre slag: kvinnonamn (kvinnliga förnamn), mansnamn (manliga förnamn) och namn uppkallade efter kända personer.

Tabell 10. Det totala antalet personnamn 1838–1938 fördelade på kategorier.

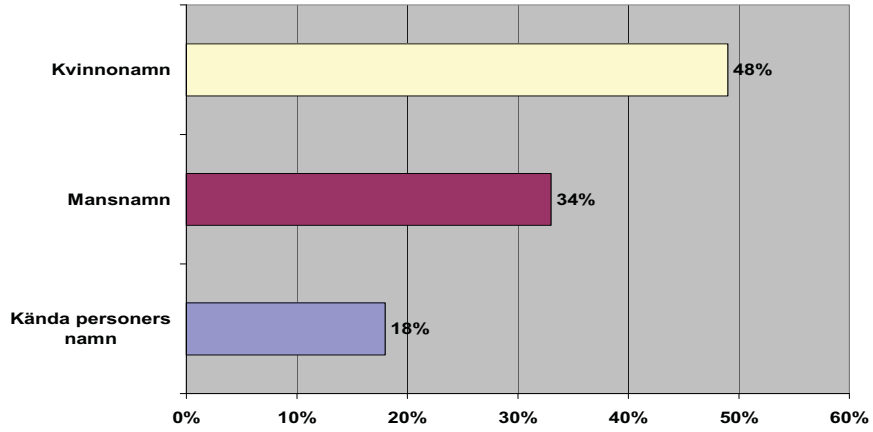
Kategori	Antal belägg	Antal olika namn	Procent
Kvinnonamn	337	182	48 %
Mansnamn	234	130	34 %
Kända personers namn	124	90	18 %
Summa	695	402	100 %

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn.

Av tabell 10 framgår att kvinnonamnen är de populäraste, vilket överensstämmer med den allmänna uppfattningen om att fartyg ofta bär kvinnonamn. Gruppen mansnamn är dock också rätt stor. Den omfattar förutom vanliga manliga förnamn några bibliska namn, som veterligen inte användes som mansnamn. Den tredje gruppen, kända personers namn, består av namn på allmänt kända personer ur historia, samtid eller fiktion och kända namnlåtares namn. Variationen bland personnamnen är stor (1,7). Fördelningen på de olika kategorierna av personnamn illustreras av följande figur.

Missä Ahtola asuvi,
Neiot **Wellamon** venyvi?
(Kalevala. 5. runo, Kaukonen 1956: 17–20)

Figur 7. Det totala antalet personnamn 1838–1938, procentuell fördelning på kategorier.



5.2.2.1 Kvinnonamn

De kvinnliga förnamnen i mitt undersökningsmaterial omfattar sammanlagt 337 belägg fördelade på 182 olika namn. Vilka kvinnliga förnamn som oftast användes som fartygsnamn framgår av tabell 11.

Tabell 11. De populäraste kvinnonamnen som fartygsnamn 1838–1938.

Namn	Antal belägg	Namn	Antal belägg
Sofia/Sophia	12	*Hanna*	6
Anna	11	*Mathilda*	6
Helmi	11	*Alexandra*	5
Maria	11	*Alma*	5
Olga	8	*Regina*	5
Hilda	7		

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; kvinnonamn 337 belägg, 182 olika namn.

Fartygsnamnen sammanfaller rätt långt med de kvinnliga dopnamn som under samma tid var populära. Bland de oftast använda fartygsnamnen finns många helgonnamn eller namn med bibliskt ursprung, bland annat *Anna, Hanna, Maria, Mathilda* och *Sophia*. Av dessa hörde *Anna, Maria, Mathilda* och *Sofia* som Blomqvist (1993: 96) framhåller

även till de vanligaste kvinnliga dopnamnen både i Svenskfinland och i Sverige under 1800-talet (se även Otterbjörk 2000: 142, 177).

Hanna och *Regina* fick hos oss spridning som dopnamn på 1800-talet. Till spridningen bidrog, menar Blomqvist (2002: 150, 185), två diktverk, nämligen Runebergs episka dikt Hanna, som publicerades 1836, och Topelius historiska roman Fältskärns berättelser, som gick som följetong i Helsingfors Tidningar på 1850-talet. I Fältskärns berättelser är Regina von Emmeritz hjältinna och hon hade även titelrollen i ett av Topelius författat skådespel, som enligt Wrede (1999c: 325) hade sitt bejublade uruppförande i Helsingfors 1853. Till *Reginas* popularitet som fartygsnamn bidrog förmodligen namnets betydelse. Det återgår ju på lat. *regina* 'drottning'. Blomqvist (2002: 111–112) framhåller att kvinnonamnet *Alma*, av spanskans ord *alma* 'själ' under inflytande av latinets *almus* 'huld, mild', fick rotfäste hos oss i mitten av 1800-talet och användes mycket i slutet av 1800-talet. *Hilda* hörde likaså enligt Blomqvist (1993: 969) till de mest frekventa av 1800-talets kvinnonamn.

Två av de vanligaste kvinnliga fartygsnamnen kan förknippas med kejsarfamiljens medlemmar, nämligen *Olga*, som ursprungligen var ett ryskt helgonnamn, och *Alexandra*. Då *Olga* 1869 togs in i vår almanacka för att hedra storfurstinnan Olga Feodorovna (f. 1839) hade det redan använts under flera årtionden i vårt land och fick under 1800-talets lopp stor spridning också i högreståndsfamiljer, framhåller Blomqvist (2002: 151–152). *Alexandra* var enligt Vilkuna ([1976] 2000: 30) populärt i Finland därför att det var namnet på Nikolai I:s gemål Alexandra Feodorovna, till vars ära "Kejsarinnans sten" på Salutorget i Helsingfors restes vid hennes besök i staden 1833. *Alexandra* förekom frekvent också i svenskspråkiga kretsar: 1880–1910 hörde det till de 20 mest använda kvinnonamnen, konstaterar Blomqvist (1993: 96). Att namnen fanns i almanackan och att dagarna firades som officiella namnsdagar bidrog till de kejserliga namnens spridning.

Bland de mest frekventa namnen finns endast ett finskt namn: *Helmi* av fi. *helmi* 'pärla', som 1887 hade blivit så vanligt att det toppade listan över kvinnliga fartygsnamn. Namnet har uppfattats som en tysk smekform till Wilhelmina (Helmy). Enligt Vilkuna ([1976] 2001: 77–78) fanns *Helmi* redan på 1850-talet som finskt dopnamn och rekommenderades år 1879 i H. A. Reinholms namnlista. Kiviniemi (1982: 153, 204–205) har visat hur namnet ökade i popularitet vid sekelskiftet 1900; redan på 1880-talet låg det på tjugoandra plats bland de mest använda dopnamnen i landet och mellan 1900 och 1920 på sjätte plats. Enligt Kiviniemi (a.a.: 153) blev *Helmi* så populärt på grund av sin betydelse och de associationer som namnet väckte.

Fartygsnamn bestående av ett kvinnligt förnamn + ett släktnamn, en typ som enligt Kennedy (1974: 48–49) var vanlig i internationella vatten, förekommer just inte i Finland.[16]

5.2.2.2 Mansnamn

Undersökningsmaterialet innehåller totalt 234 belägg på mansnamn, vilket är drygt 10 % av hela materialet. Antalet olika namn är 130. I mansnamnen har jag räknat in några gammaltestamentliga namn, som veterligen inte har använts som mansnamn, närmare bestämt *Goliat*, *Jehu* och *Nimrod*. I tabellen nedan framgår vilka enskilda mansnamn som var populärast som fartygsnamn under perioden.

Tabell 12. De populäraste mansnamnen som fartygsnamn 1838–1938.

Namn	Antal belägg
Johannes	11
Usko	11
Toimi	10
Carl/Karl	9
Alexander	8
John	8
Nicolai	6

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; mansnamn 234 belägg, 130 olika namn.

Några av de populära fartygsnamnen i tabellen är flitigt använda också som dopnamn. Det gäller särskilt *Johannes* och *Carl/Karl*. *Johannes* är ju ett bibliskt namn och kan med sina olika varianter enligt Otterbjörk ([1964] 2000: 104) betecknas som kristenhetens mest spridda mansnamn. Namnet var redan under medeltiden det vanligaste mansnamnet i Finland och som Blomqvist (1993: 96) visat var det under hela undersökningsperioden ett av de tre oftast använda dopnamnen. *Carl/Karl* var enligt Otterbjörk ([1964] 2000: 106) under 1800-talet det allmännaste manliga förnamnet i Sverige, och även i Finland var det frekvent använt. Från 1880 till 1920 var namnet det vanligaste dopnamnet hos oss och under de följande årtiondena det näst vanligaste, framhåller Blomqvist (2002: 33).

John var som tabell 12 visar ett ofta brukat fartygsnamn och toppade 1887 rentav listan över de mest frekventa mansnamnen på fartyg. *John* är ju en engelsk form av

[16] Ett exempel är den australiensiska bramsegelskonaren *Alma Doepel*. Fartyget var byggt i Australien av Carl Fredrik Doepel född i Kristinestad, men verksam i Australien, och döpt efter hans dotter. (Norrvik 1999: 416.)

Johannes, men i Finland användes mest *Johannes* eller varianten *Johan* som dopnamn. Blomqvist (1993: 52–53) betecknar *John* närmast som ett emigrantnamn som kunde bäras av återvändande emigranter. Man kan då fråga sig varför *John* var så populärt som fartygsnamn. En möjlig förklaring är att det förknippades med *John Bull*, den allegoriska symbolen för England. Handelsförbindelserna med England var täta, vilket även andra fartygsnamn, till exempel *John Bull* och *Albion*, vittnar om. En annan tänkbar förklaring är att fartygsnamn i andra länder har tjänat som mönster. På världshaven seglade nämligen otaliga fartyg med namnet *John*. Enligt Kennedy (1974: 61) upptog en skeppslista över fartyg registrerade i New York 1789–1867 *John* som det överlägset mest frekventa namnet med 420 belägg. I Sverige var *John* betydligt vanligare som fartygsnamn än *Johannes*. Sveriges Skeppslistor ger 223 belägg på *John* och bara 56 på *Johannes*.

Bland de oftast använda manliga fartygsnamnen återfinns de kejserliga namnen *Alexander* och *Nicolai*. Blomqvist (2002: 188) nämner att *Alexander* förekom hos oss redan på 1700-talet som dopnamn i högreståndskretsar men att namnet först under ryska tiden fick större spridning. I slutet av 1800-talet hörde *Alexander* enligt Blomqvist (1993: 96) till de 20 allmännaste mansnamnen i svenska familjer i Finland. Det har burits av tre ryska kejsare och från år 1816 firades Alexandersdagen som kejsarens officiella namnsdag och fridag. Även *Nicolai* stod tack vare kejsarna i vår almanacka från 1810 till 1908, och namnsdagen firades som officiell kejserlig namnsdag, påpekar Blomqvist (1999b: 29). Att *Alexander* och *Nicolai* var kejserliga namn har förmodligen bidragit till deras popularitet som fartygsnamn.

Två av de vanligaste fartygsnamnen har finskt ursprung nämligen *Toimi* och *Usko*. De behandlas närmare i avsnitt 9.4 nedan. Namnen *Goliat, Jehu* och *Nimrod* har som ovan framgått anknytning till gammaltestamentlig historia. Goliat var den jättelika filisteiska krigare som David dödade med en stenslunga (1 Sam. 17). Jehu var en kung i Israel på 800-talet f.Kr. (2 Kung. 9:20), vars ursinniga våldsamhet och otroliga snabbhet i strid har gett upphov till uttrycket ”fara fram som ett jehu” (SAOB 1934: J 80). Enligt 1 Mos. 10:8–12 var Nimrod ”en väldig jägare inför Herren” och härskare i Mesopotamien. En gemensam nämnare för dessa gammaltestamentliga hjältar är storlek, styrka och makt.

5.2.2.3 Kända personers namn

Kategorin kända personers namn omfattar 124 belägg varav 90 olika namn. I gruppen finns namn på fartyg som uppkallats dels efter allmänt kända personer, dels efter namnlåtare som är kända. De allmänt kända personerna är historiska gestalter, samtida makthavare, berömda samtida och fiktiva gestalter ur konstens värld. I följande tabell preciseras närmare vilka typer av kända personer som varit namnlåtare.

Tabell 13. Antalet namn på kända personer 1838–1938 fördelade på undergrupper.

Namntyp	Antal belägg	Antal olika namn
Historiska gestalter	17	11
Makthavare	20	10
Samtida personer	19	16
Fiktiva personer	36	19
Kända namnlåtare	34	34
Summa	125	90

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; personnamn 695 belägg, 402 olika namn.

Historiska gestalter

Kraftfulla gestalter ur historien har ofta fått ge namn åt fartyg. Bland historiens stormän finns många som har seglat över världshaven och upptäckt nya kontinenter. *Columbus* heter två fartyg i mitt material, *Magellan* ett tredje. Fartygen *Zaar Petter* och *Zaar Peter* har fått namn efter Peter den store, den ryska kejsare som öppnade fönstret till Östersjön och skapade en rysk flotta. Direkt anknytning till Sverige-Finlands historia har namnen *Gustaf Wasa*, *Sten Sture*, *Pehr Brahe* och *Porthan*. Det populäraste av namnen är *Pehr Brahe*: hela fyra fartyg i materialet bär hans namn

Kejsare och makthavare

En del av fartygsnamnen är givna för att hedra mäktiga personer som kunde bidra till att utveckla handel och kommunikationer och inverka på understöd för sjöfarten. I mitt material finns 20 fartyg som är namngivna efter de ryska kejsarna, storfurstarna och dem närstående makthavare i Finland. Kejsarhuset hedrades bland annat med fartygsnamnen *Alexander I*, *Alexander II*, *Nicolai I* och *Storfurst Constantin*. Kejsarens

företrädare i Finland, generalguvernörerna har gett namn åt fartygen *Zakrewsky*, *Furst Menschikoff* och *Grefve Berg.* Fartygen *Grefve Rehbinder* och *Baron von Haartman* uppkallades efter personer som på andra höga poster verkade för Finlands sak och landets ekonomiska utveckling.

Kända samtida och personer ur närhistorien

Listan på fartyg som har fått namn av berömda samtida eller personer ur närhistorien är upplysande, då den avspeglar politiska händelser, ideologiska strömningar och tidens idoldyrkan. Politiker, militärer och frihetshjältar toppar listan med namn som *Buonaparte, Garibaldi, Lafayette, Kanaris, George Canning* och *Bolivar* alla briggar, fregatter och skonertar som seglat i vår handelsflotta. Samtida berömda namnlåtare var upptäcktsresanden Fridtjof Nansen, sångerskan Jenny Lind och hovfröken Ebba Munck. Bland inhemska stormän som namnlåtare finns nationaleposet Kalevalas skapare Elias Lönnrot och nationalskalden Johan Ludvig Runeberg.[17] Några skeppsbyggare har hedrats i namnen på barkskeppet *Chapman* och ångfartyget *Fulton*.

Fiktiva personer

Att sammanlagt fyra fartyg var uppkallade efter nationalskalden ger redan det en antydan om den Runebergskult som rådde under senare delen av 1800-talet. Ännu tydligare blir bilden om man betraktar den långa rad av fartyg, sammanlagt 17, som var namngivna efter gestalter ur Runebergs diktning. Fänrik Ståls Sägner (Del I 1848, II 1860) var som känt det verk av skalden som starkast uttryckte tidens fosterländska stämningar och som blev älskat, läst och citerat i vida kretsar. I sammanlagt tolv fartygsnamn möter de populäraste gestalterna: *Fänrik Stål* (1), *Adlercreutz* (2), *von Döbeln* (4), *Sandels* (1), *Sven Dufva* (3) och *von Konow* (1). Fartygen *Nadeshda, Oihonna* och *Hanna* kan också vara namngivna efter gestalter i Runebergs diktning. Opera och drama har inspirerat namngivarna till fartygen *Don Juan, Fidelio, Figaro, Papageno, Norma, Faust, Armide, Ophelia* och *Titania*[18].

[17] Att Runeberg var välkänd också i Sverige-Norge visar att ett fartyg i Norge uppkallades efter vår nationalskald (Rosenberg 1988: 57).
[18] Lampila (2002: 385) bekräftar att dessa operor spelades av gästande trupper eller finsk opera vid mitten av 1800-talet.

Namnlåtare som är kända

Enstaka fartyg under perioden bär ägarens hela namn eller släktnamn. Exempel på detta är *Karl Boström*, *Zachris Franzén*, *Kurikka* och *Sovio*. Vid det sista skärningsåret 1938 finns en rad fartyg som ger exempel på systembunden namngivning inom rederiet. Det är fråga om redarna Werner Hacklin och den i Sverige födde Gustaf B. Thordén vars fartyg fick namn efter medlemmar av familjen, i det senare fallet enbart kvinnliga medlemmar. Några exempel är *Anton H.*, *Betty H.*, *Astrid Thordén* och *Brita Thordén* (se avsnitt 7.4.2 nedan).

5.2.3 Ortnamn

I materialet finns 289 belägg på ortnamn som fartygsnamn och 191 olika namn. (Jfr totalt 2 066 belägg och 1 118 olika namn.) Spridningen är stor (1,5), i synnerhet i jämförelse med spridningen bland mytologiska namn och namn ur lexikonet, där samma namn oftare återkommer. Några namn används oftare än andra vilket framgår av följande tabell.

Tabell 14. De vanligaste ortnamnen som fartygsnamn 1838–1938.

Namn	Antal belägg	Namn	Antal belägg
Suomi	14	*Lovisa*	6
Finland	12	*Norden*	6
Aura	7	*Ocean*	6

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; ortnamn 289 belägg, olika namn 191.

Tabellen visar att Finlands namn på finska och svenska användes mycket som fartygsnamn. Både den finska och den svenska formen av namnet finns vid alla skärningsår. Det kan även nämnas att *Aura* 'plog' ibland har använts som en poetisk personifikation för Finland (jfr *Svea* för Sverige). De belägg på *Aura* som ingår i tabellen har förmodligen denna betydelse.[19]

Det var delvis gamla traditioner som följdes när fartyg 1838–1938 uppkallades efter orter. Under tidigare århundraden hade det förekommit att fartygen fick namn efter byggplatsen, en tradition som är synlig i den äldre delen av materialet. Att uppkalla

[19] I gruppen Namn anknutna till företag 5.2.4 finns fartygsnamnet *Aura* uppkallat efter Aura Sockerbruks A.B.

fartyget efter hemstaden eller hemlandet är andra gamla traditioner och inom svenska marinen tillämpades landskapsnamn på större krigsfartyg. (Jfr avsnitt 4.1.5 ovan.) Sammanlagt särskiljer jag följande namngivningskällor.

1. Namn på byggorter (fyndplatser)
2. Namn på hemorter (fartygets/ägarens hemort)
3. Namn på landskap
4. Namn på länder
5. Namn på världsdelar
6. Namn på hav
7. Namn på floder
8. Namn på berg och bergskedjor
9. Namn på slott och fästningar
10. Namn på sevärdheter
11. Namn på destinationsorter
12. Second hand-fartyg och fartyg under bekvämlighetsflagg

1. Namn på byggorter

Den gamla seden att namnge fartyget efter byggplatsen avtog i takt med byggandets tekniska utveckling och koncentration. Följande fartygsnamn är av denna typ.

Tabell 15. Fartyg uppkallade efter byggorten (fyndplatsen) 1838–1938.

Namn	Byggår	Byggort
Barösund	1928	Fyndplats
Grönvik	(1838)[20]	Grönviks Bruks Varv
Kuopio	1858	Kuopio
Lohikoski	1856	Lohikoski nära Hackmans såg
Luvia	1838	Luvia socken
Ruona	1857	Ruona varv utanför Brahestad
Warjakka	1859	Varvet Varjakka

(Källor för tabellen: Anttila 1980: 312, Hornborg 1925: 130, Snellman 1974: 119, Pekonen 1993: 279, 283, 285, Pietikäinen 1994a: 160–161.)

Fartygen i tabell 15 är alla byggda under förra delen av perioden 1838–1938, något som visar att man i senare tid sällan uppkallade fartyg efter byggorten. Ett undantag är

[20] Uppgift om byggår saknas, men fartyget upptas i skeppskalendern 1838.

Barösund som ursprungligen hette *Tilly Russ I*. Fartyget hade lidit skeppsbrott vid Barösund men två år senare lyfts upp, iståndsatts och döpts om efter fyndplatsen.

2. Namn på hemorter

Påfallande många är de fartyg som uppkallats efter hemstaden. Till gruppen kan också hänföras Antti Ahlströms fartyg som har uppkallats efter Ahlströms egendomar, skogsdomänen Saarikoski och järnbruket i Norrmark vilket framgår av Schybergson (1982: 30), och Sven Kurikkas fartyg *Koura* och *Kuurtanes* som enligt Anttila (1980: 353–354) är uppkallade efter orter i Kurikkas hemtrakter i Alavus.

Tabell 16. Fartyg uppkallade efter hemorten 1838–1938.

Namn	Antal belägg	Namn	Antal belägg
Borgå	3	*Oulu (Uleåborg)*	1
Brahe (Brahestad)[21]	2	*Rauma*	2
Havnia (Mariehamn)	1	*Rauma II*	1
Helsingfors	2	*Saarikoski*	1
Jakobstad	2	*Torneå*	2
Kemi	2	*Turku (Åbo)*	2
Kokkola (Gamlakarleby)	1	*Uleåborg*	2
Koura	1	*Wasa*	4
Kuurtanes (Kuortane)	1	*Wiborg*	2
Lovisa	5	*Åbo*	3
Norrmark	2		
Summa			42

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; ortnamn 289 belägg, olika namn 191.

Över hälften av fartygen som bar hemstadens namn var kapitalkrävande ångfartyg eller segelfartyg med hjälpmotor. Under perioden grundades som Schybergson (1964: 116–123) dokumenterat de första aktiebolagen för att trygga kusttransporterna och sjöfarten till metropolerna S:t Petersburg och Stockholm. Kapital för bolagen insamlades genom aktieteckning, banklån och statslån, påpekar Schybergson (ibid.). Det är rätt naturligt att en del av bolagens fartyg fick namn efter den stad där bolaget verkade.

3. Namn på landskap

Som nämnts användes namn på landskap och länder som fartygsnamn redan under tidigare århundraden. Följande namn på landskap finns i materialet.

[21] Brahestadsbarken *Roska* (1867) som även finns i materialet är inte uppkallad efter hemstaden men däremot efter redden utanför staden, ”Roskan redi”.

Tabell 17. Fartyg uppkallade efter landskap 1838–1938.

Namn	Antal belägg	Namn	Antal belägg
Alanda	1	*Pommern*	1
Aunus	1	*Ruija*	1
Bjarmia	1	*Savo*	3
Bothnia	1	*Savonia*	1
Carelia	1	*Westerbotten*	1
Karjala	2	*Viena*	2
Lapponia	2	*Åland*	2
Norra Finland	1	*Åland I*	1
Ostrobotnia	1	*Åland II*	1
Petsamo	1	*Österbotten*	1
Summa			26

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; ortnamn 289 belägg, olika namn 191.

Några av landskapsnamnen kräver en närmare förklaring. Aunus 'guvernementet Olonets', Petsamo[22], Ruija 'Finnmarken' och Viena 'Vitahavskarelen' tillhörde skeppsredaren Ragnar Nordströms flotta. Nordström var en känd aktivist, som hade deltagit i den s.k. Aunus-expeditionen, och namnen avspeglar hans engagemang i Östkarelen och affärsintressen vid Ishavskusten (se avsnitt 7.4.2 nedan). Bjarmia (Vita havets kustområde) återgår på Bjarmaland, en gammal benämning på östkarelska områden vid Vita havet. Karjala och Savo är finska motsvarigheter till Karelen och Savolax. De latiniserande namnen på *-ia* avspeglar namngivningstraditioner inom två bolag, Finska Ångfartygs Ab och Vasa Nordsjö Ångfart A B (se avsnitt 7.4.2 nedan).

4. Namn på länder

Tidigare har framgått (tabell 14) att de mest frekventa ortnamnen på fartyg under perioden 1838–1938 är *Suomi*, *Finland* och *Aura*, en poetisk benämning på Finland. Tillsammans med *Fennia* och *Finlandia*, som ingår i tabellen nedan, samt *Patria* och *Fäderneslandet*, som ju inte är ortnamn (se avsnitt 5.2.5.5 nedan), utgör de en större grupp namn som alla syftar på det egna landet. Några andra landsnamn finns dock också i materialet.

[22] *Petsamo* vid Norra ishavet tillhörde från och med 1920 (freden i Dorpat) Finland som bedrev fiske och sjöfart där.

Tabell 18. Fartyg uppkallade efter länder och sammanslutningar av länder 1838–1938.

Namn	Antal belägg	Namn	Antal belägg
Albion	4	*Norden*	6
Aura	7	*Pohjola*	1
Britannic	1	*Scandinavic*	1
Fennia	4	*Skandia*	1
Finland	12	*Suomi*	14
Finlandia	1	*Sweden*	1
Summa			53

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; ortnamn 289 belägg, olika namn 191.

En långvarig handelspartner i finländsk sjöfart var England. Inom fartygsnamnen återfinns *Albion* 'antikt namn på de brittiska öarna' med 4 belägg[23] och *Britannic* med 1 belägg. Även *Sweden* finns med. Besläktade med landsnamnen är namnen som syftar på Skandinavien och Norden: *Norden*, *Pohjola*, *Scandinavic* och *Skandia*.

5. Namn på världsdelar

De fartygsnamn som är bildade till namn på världsdelar vittnar om djupsjöfart och långfärder. Detsamma kan sägas om namn uppkallade efter världshaven. För det mesta var fartygen byggda under förra delen av 1800-talet eller på 1860-70-talen då djupsjöfarten på allvar inleddes i Finland.

Tabell 19. Fartyg uppkallade efter kontinenter 1838–1938.

Namn	Antal belägg
Africa	1
Afrika	1
Europa	1
India	2
Orient	2
Orienten	1
Summa	8

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; ortnamn 289 belägg, olika namn 191.

[23] Albion var också namnet på ett skeppsvarv i Bristol, se not 35.

6. Namn på hav

En del namn på hav betecknar de stora världshaven och avspeglar den spirande djupsjöfarten, men andra syftar på mera närbelägna hav som i århundraden beseglats av finländare.

Tabell 20. Fartyg uppkallade efter hav 1838–1938.

Namn (världshav)	Antal belägg	Namn (innanhav)	Antal belägg
Atlantic	3	*Baltic*	4
Atlanta	1	*Delet*	2
Eqvator	2	*Gullkrona*	1
Ocean	5	*Skiftet*	1
		Östersjön	1
Summa			20

Jämförelsetal: totalt 2066 belägg, 1118 olika namn; ortnamn 289 belägg, olika namn 191.

7. Namn på floder

Några fartyg har uppkallats efter floder, vilket förmodligen har att göra med att flodmynningarna var viktiga handelsplatser.

Tabell 21. Fartyg uppkallade efter floder 1838–1938.

Namn	Antal belägg
Amur	1
Delaware	1
Neva	1
Syväri [24]	1

Jämförelsetal: totalt 2066 belägg, 1118 olika namn; ortnamn 289 belägg, olika namn 191.

Sammanlagt finns en liten grupp hydronymer, d.v.s. namn som betecknar vatten, bland fartygsnamnen, de ovan nämnda namnen som uppkallats efter hav och floder samt några namn ur lexikonet, till exempel *Meri* ’havet’. De följande grupperna, namn på berg och bergskedjor, namn på slott och fästningar och namn på sevärdheter, grupperna 8–10, är små, men jag har valt att särskilja dem från det övriga materialet eftersom typen av namn förekommer internationellt på världshaven.

[24] Syväri ’Svir’.

8. Namn på berg och bergskedjor

Tabell 22. Fartyg uppkallade efter berg och bergskedjor 1838–1938.

Namn	Antal belägg
Aavasaksa	1
Altai	1
Lizard	1
Okama [25]	1
Pamir	1
Tjerimai [26]	1

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; ortnamn 289 belägg, olika namn 191.

Kennedy (1974: 62) visar att namn på berg förekommer internationellt som fartygsnamn, och *Pamir* och *Tjerimai* hörde till de segelfartyg som i början av 1900-talet köptes billigt i utlandet då man där redan hade gått över till ångfartyg. Galeasen *Lizard* från Vasa är uppkallad efter Lizard Point, Storbritanniens sydligaste udde med höga spektakulära klippor. Klipporna var en bekant syn för många seglare och en ofta sedd bakgrund på kaptenstavlor. *Altai* är ett namn med nationella övertoner, eftersom finnarnas urhem troddes ha legat i detta bergsmassiv (jfr avsnitt 10.5 nedan).

9. Namn på slott och fästningar

Tabell 23. Fartyg uppkallade efter slott och fästningar 1838–1938.

Namn	Antal belägg
Balmoral	1
Bomarsund	1
Kastelholm	1
Nidarholm	1
Rosenborg	1

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; ortnamn 289 belägg, olika namn 191.

Slott och fästningar har fått låna sina namn till fartyg. Som Højgaard Holm (1994: 304) framhåller förekommer sådana fartygsnamn på danska färjor. *Balmoral* och *Rosenborg* är uppkallade efter kungliga slott i respektive England och Danmark, medan *Bomarsund* och *Kastelholm* är uppkallade efter fästningar i Finland.

[25] Berg i Japan.
[26] Vulkan på Java.

10. Namn på sevärdheter

Tabell 24. Fartyg uppkallade efter sevärdheter 1838–1938.

Namn	Antal belägg
Aavasaksa	1
Imatra	3

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; ortnamn 289 belägg, olika namn 191.

Aavasaksa var en turistsevärdhet och Imatra fors var en annan attraktion som lockade resande från både hemlandet och utlandet. Flera fartyg som hörde hemma i kuststädernas handelsflottor bar namnet *Imatra,* varför det ligger nära till hands att uppfatta namnet som ett hedersnamn.

11. Namn på destinationsorter

När ångfartyg och segelfartyg med hjälpmotor under senare delen av 1800-talet blev vanligare ledde det till att trafiken blev mer regelbunden. Det blev då möjligt att upprätta kusttrafik och lokaltrafik med regelbundna tidtabeller. Också inom fraktfarten uppstod småningom linjefart mellan bestämda hamnar med fixerade avfärds- och ankomsttider. Med namnet kunde man ange fartygets destination eller rutt. Följande fartyg ger exempel på hur destinationen eller rutten avspeglas i namnet.

Tabell 25. Fartyg uppkallade efter destinationsort eller rutt 1838–1938.

Ahlholmen	*Granö*	*Kivimaa*	*Nyby*	*Sibbo*	*Wartsalo*
Airisto	*Hailuoto*	*Kivimaa II*	*Nystad*	*Sommaröarna*	*Wehmaa*
Arabia	*Hangö*	*Koivisto*	*Oulu*	*Säkkijärvi*	*Wiborg*
Björneborg	*Haraldsby*	*Kuusisto*	*P. Johannes*	*Sörnäs*	*Wirolahti*
Borgå	*Helsingfors*	*Lavola*	*Pargas*	*Torneå*	*Wuoksenniska*
Brändö	*Hovinsaari*	*Lovisa*	*Pihlava*	*Tornionjoki*	*Wuoksi*
Degerö	*Juustila*	*Luoto*	*Poistila*	*Trångsund*	*Vuoksi I*
Dragsfjärd	*Kemi*	*Luppi*	*Pälli*	*Turholm*	*Yxpila*
Drumsö	*Kimito*	*Maksalahti*	*Rättijärvi*	*Tölö*	
Ekö II	*Kirjola*	*Mariehamn*	*Rönnskär*	*Uleåborg*	
Esbo	*Kirsta*	*Norrkulla*	*Salo*	*Vartsala*	

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; ortnamn 289 belägg, olika namn 191.

Av de ovan nämnda fartygen var det några som trafikerade den långa rutten från Torneå eller Uleåborg till S:t Petersburg med avstickare till större städer. Ett av de första på

denna rutt framhåller Riimala (1994b: 50) var det propellerdriva ångfartyget *Oulu* (1856). Senare kom flera ångfartyg med i konkurrensen, bland annat *Wasa* (1871), *Jakobstad* (1876) och *Uleåborg* (1876). Järnvägen, som på 1880-talet byggdes ut längs västkusten och 1903 nådde ända till Torneå, gjorde emellertid att ångbåtstrafiken längs den österbottniska kusten blev mindre lönsam, varför många av fartygen sattes in på andra rutter. En lång rutt som finländska ångfartyg länge trafikerade var Stockholm–Åbo–S:t Petersburg. Här färdades bland annat de ovan nämnda fartygen *Hangö* (1863) och *Torneå* (1876), påpekar Riimala (1994b: 545).

Längs kusten upprätthölls också trafik mellan städerna, till exempel beskriver Riimala (1994b: 52–53) hur hjulångaren *Helsingfors* gick mellan Helsingfors och Borgå från år 1838, *Sibbo* (socken mellan Helsingfors och Borgå) från år 1857 och *Borgå* från år 1860. Senare fick de efterföljare med samma namn. På linjen Nystad–Åbo–Salo trafikerade vid sidan om andra fartyg *Salo* och *Nystad.* I strid med sitt namn gick *Björneborg* (1876) mellan Helsingfors och Viborg. *Lovisa* (1907) däremot färdades mellan Lovisa och Helsingfors, uppger Riimala (ibid.).

I många större kuststäder uppstod närtrafik, som ombesörjde förbindelserna dels till förstäderna, dels till den kringliggande skärgården. Enligt Riimala (1994a: 109–110) inledde den lilla hjulångaren *Lentäjä* i Helsingfors linjen Salutorget–Brunnsparken–Sveaborg redan 1838 och 1839 började *Wiborg* gå mellan staden Viborg och uthamnen Trångsund (fi. Uuras) medan närtrafiken i Åbo 1847 inleddes med ångfartyget *Runsala*. Det var framför allt i dessa tre städer som närtrafiken blev livlig, vilket kan utläsas av tabellen ovan, men också andra städer hade närtrafik, till exempel *Hailuoto* gick från Uleåborg och *Pihlava* från Björneborg**.**

12. Second hand-fartyg och fartyg under bekvämlighetsflagg

Djuphavsseglingen fick som känt en renässans i slutet av 1800-talet och i början av 1900-talet, då Gustaf Erikson och andra redare på Åland samt i Nystad och Raumo köpte upp gamla stålbarkar, som fick behålla sina utländska namn. Enligt gammal folktro kunde det innebära olycka att döpa om ett fartyg. Det är känt att Gustaf Erikson vanligen bibehöll de ursprungliga namnen, och andra redare tycks ha följt hans exempel. De huvudsakligen engelska namnen på second hand-fartyg kan ses som en skild grupp utgående ifrån att namnen ju ursprungligen getts i andra delar av världen. Namnen är följande:

Tabell 26. Second hand-fartyg uppkallade efter orter i början av 1900-talet.

Albyn	*Lindisfarne*	*Paramatta*
Charterhague	*Loch Linnhe*	*Penang*
County Of Merioneth	*Lochee*	*Pommern*
Glenard	*Madare*	*Thornbury*
Killoran	*Moshulu*	*Winterhude*
Lawhill	*Pamir*	*Woodburn*

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; ortnamn 289 belägg, olika namn 191.

Gruppen består av sammanlagt 18 namn som representerar olika delar av världen och olika typer av ortnamn. *Lindisfarne* är ett annat namn på Holy Island utanför norra Englands ostkust. Klostret angreps år 793 under ett av de första historiskt kända vikingatågen. *Pamir* är namngett efter ett bergsmassiv i Centralasien. *County of Merioneth* är byggt av W. Thomas & Son, en firma som enligt Paine (1998: 53) namngav alla sina tio fartyg efter grevskap i Wales. *Glenard*, *Lochee* och *Loch Linnhe* är typiskt skotska ortnamn medan *Paramatta* är en ort i Australien och *Penang* ligger i Malesien. De flesta fartyg i gruppen är stora barkar och fregatter, men där ingår också två ångfartyg, *Charterhauge* och *Thornbury*.

Bilden av namnmaterialet från år 1938 kompliceras överhuvudtaget av att det förekommer många utländska namn på fartygen. Detta har olika orsaker. Det second hand-tonnage som finländska redare köpte upp har redan berörts. En annan orsak var att utländska redare av ekonomiska orsaker seglade under finsk bekvämlighetsflagg men behöll fartygens ursprungliga namn.[27] Några fartygsnamn i gruppen ortnamn hör enligt Pietikäinen (1994a: 163–164, 167) till de utflaggade fartygen, bland andra *Britannic, Delaware, Hammarland, Hanö, Ragunda* och *Scandinavic*.

Att fartyg fick behålla sina utländska namn förekommer i olika länders krigsflottor. Ett erövrat fiendefartyg var ju en trofé som gärna med namnet fick visa var det tidigare hade hört hemma. Ekman (1956: 671–672) uppger att briggen *Buonasorte* i den ryska marinen hade erövrats av fransmännen år 1799 och *Avtroil* (egentligen *Af Trolle*) av svenskarna under slaget vid Svensksund år 1789. *Retvizan* (*Rättvisan*) togs utanför Helsingfors 1790. Både *Avtroil* och *Retvizan* blev sedan traditionsnamn som ärvdes av många fartyg i ryska marinen framhåller Ekman (ibid.). En parallell kan även dras till en annan kategori av egennamn nämligen kreatursnamnen. Huldén (1993: 26) och Leibring

[27] Redaren Henry Nielsen verkade 1932–1941 i Finland som manager för utflaggade fartyg, liksom redaren Robert Mattsons son Curt. Det förekom även att utländska redare grundade egna bolag och överförde sina fartyg till Finlands handelsflotta. Den norske redaren Christian Hansen förde in en rad fartyg som sedan vart och ett registrerades på eget rederi. (Pietikäinen 1994a: 163–164.)

(2000: 450) visar hur djur, då utländska raser importeras, får behålla sina ursprungliga namn.

5.2.4 Namn anknutna till företag

I slutet av 1800-talet börjar det i materialet dyka upp namn på fartyg som är uppkallade efter industrier och företag, vilkas produkter och råvaror fartygen fraktade. De flesta av namnen förekommer vid skärningsåren 1912 och 1938. För det mesta är det fråga om ångfartyg eller i några fall segelfartyg med hjälpmotor. Exempel på fartygsnamn av denna typ är *Aura* som ägdes av Aura Sockerbruks A.B. i Åbo, *Ganit* som ägdes av stenhuggeriet A.B. Granit i Helsingfors, *Sten II* som ägdes av Finska Stenindustri A.B. i Helsingfors, *Halla VII* som fått namn av sågverket Halla i Kotka, från 1915 en del av Kymmene Ab, och *Hietanen* som fått sitt namn av Hietanens ångsåg i Kotka som hörde till Viborgsfirman Paul Wahl & C:o. (Hämtat från http://histdoc.net/uscha/teoll.html. 8.3.2006.) Gruppen är liten: sammanlagt 19 belägg av 15 olika namn. (Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn.) Namnkällan motiverar dock att särskilja dessa namn i en egen kategori.

5.2.5 Namn ur lexikonet

I motsats till tidigare avsnitt där fartygsnamnen är lånade ur andra egennamnskategorier, ingår här enbart sådana namn som återgår på icke-propriella ord. Indelningen inom gruppen är uppgjord på ordsemantisk grund och ordningsföljden grundar sig i huvudsak på Pamps förslag till indelning av proprier (Pamp 1994: 56 se avsnitt 2.2.1 ovan). De undergrupper som ingår är följande:

1. personbeteckningar
2. djur- och växtbenämningar
3. namn som betecknar naturfenomen eller innehåller nautiska termer
4. önskenamn och egenskapsbeteckningar
5. artefakter och namn på för samtiden aktuella begrepp.

I materialet finns sammanlagt 563 belägg på fartygsnamn ur lexikonet, varav 282 är olika namn. (Jfr 2 066 belägg och 1 118 olika namn totalt.) Variationen (2,0) är mindre än bland namn lånade av personnamn och ortnamn, men något större än bland de mytologiska namnen. Proportionerna mellan de olika undergrupperna framgår av tabell 27.

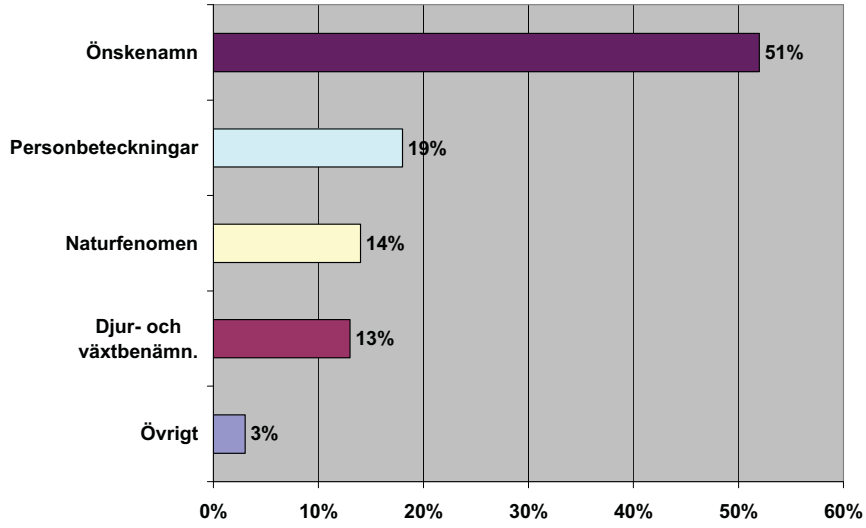
Tabell 27. Fartygsnamn ur lexikonet 1838–1938 fördelade på kategorier.

Kategori	Antal belägg	Antal olika namn	Procent
Personbeteckningar	106	71	19 %
Djur- och växtbenämningar	74	39	13 %
Naturfenomen och nautiska termer	78	41	14 %
Önskenamn och egenskapsbeteckningar	288	121	51 %
Artefakter och aktualiteter	17	10	3 %
Summa	563	282	100 %

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn.

Hur namnen ur lexikonet fördelar sig på kategorierna åskådliggörs av följande figur.

Figur 8. Antalet namn ur lexikonet 1838–1938, procentuell fördelning på huvudkategorier.



Av figuren framgår att önskenamnen och egenskapsnamnen tillsammans står för över hälften (51 %) av alla fartygsnamn som återgår på icke-propriella ord. Betydligt mindre grupper är personbeteckningarna (19 %), namn som betecknar naturfenomen (14 %) och djur- och växtbenämningarna (13 %). Gruppen övrigt består av några artefaktbenämningar och några namn på för samtiden aktuella begrepp sammanlagt en liten grupp (3 %).

5.2.5.1 Personbeteckningar

Personbeteckningarna i materialet omfattar 106 belägg och 71 olika namn. Gruppen som helhet kännetecknas av att namnen är konkreta personifieringar. Semantiskt är de besläktade med mer abstrakta namn i kategorin önskenamn (se avsnitt 5.2.5.4 nedan). Exempel på detta är *Alkaja* av fi. *alkaja* 'den som börjar' med samma namnidé som *Alku* av fi. *alku* 'början' och *Ystävät* av fi. *ystävät* 'vännerna' semantiskt besläktat med *Wänskapen*.

Personbeteckningarna kan på ordsemantisk grund ytterligare indelas i undergrupper. En del namn anger ordningsföljd, t.ex. *Primus* och *Jatkaja* 'efterföljaren', och kallas här *nummernamn*. Andra består av titlar och yrkesbeteckningar, till exempel *Imperator* och *Transporteuren.* Om gemensamt ägande inom familjen vittnar namn som *Syskon/Syskonen* och *Två Bröder,* som här kallas *släktskapsord*. Modéer (1935: 141) säger om namntypen: "Om två eller tre bröder ägde skutan blev namnet ofta *Brødene*, *Två Bröder*, *Tre Bröder*." Bland övriga personbeteckningar kan som exempel nämnas *Wandringsman* som enligt Karlsson (1970: 111) har funnits redan på 1700-talet och *Vikingen* med rötter i den nordiska namnrenässansen. Hur namnen fördelar sig på de ovan nämnda typerna redovisas i tabell 28.

Tabell 28. Personbeteckningar som fartygsnamn 1838–1938 uppdelade på undergrupper.

Namntyp	Antal belägg	Antal olika namn
Nummernamn	22	10
Titlar och yrkesbeteckningar	34	22
Släktskapsord	17	13
Övriga personbeteckningar	33	26
Summa	106	71

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; namn ur lexikonet 563 belägg, 282 olika namn.

De enskilda namn som användes mest är följande:

Tabell 29. De populäraste personbeteckningarna som fartygsnamn 1838–1938.

Namn	Antal belägg
Primus	8
Alkaja	6
Storfursten	6
Express	5

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; personbeteckningar 106 belägg, 71 olika namn.

5.2.5.2 Djur- och växtbenämningar

Djur- och växtbenämningarna omfattar 74 belägg, varav 39 olika namn. Vanligast är benämningar på fåglar och vattendjur, men också benämningar på landdjur och insekter förekommer, medan växtbenämningar är rätt sällsynta. Den exakta förekomsten av djur- och växtbenämningar framgår av tabell 30.

Tabell 30. Antalet djur- och växtbenämningar 1838–1938 fördelat på olika slag av namn.

Namntyp	Antal belägg	Antal olika namn
Fåglar	32	19
Vattendjur	21	4
Landdjur	8	8
Växter	7	6
Insekter	6	2
Summa	74	39

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; namn ur lexikonet 563 belägg, 282 olika namn.

Djurbenämningarna är lätta att associerar till vissa önskvärda egenskaper hos fartygen: vattendjur associerar till rörlighet och förtrogenhet med det våta elementet, fåglar till snabbhet och brusande segelmassor, styrka till stora landdjur som björnen, samt flit och arbetsamhet till myran. Av de enskilda namnen är följande vanligast.

Tabell 31. De populäraste djurbenämningarna som fartygsnamn 1838–1938.

Namn	Antal belägg
Delphin	18
Myran	5
Tärnan	5

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; djur- och växtnamn 74 belägg, 39 olika namn.

Det förefaller som om vissa djurbenämningar under tidernas lopp hade utkristalliserat sig som speciellt lämpliga för fartyg. Detta gäller *Delphin* och fågelnamnen *Svan/Svanen/Joutsen*, *Tärnan* och *Svalan*. Alla de nämnda hör till de äldsta namnen i materialet och förekommer redan som namn på fartyg, byggda 1815–1830. När ångfartygen blev vanligare, fick de ibland också djurnamn. Av 15 ångfartyg med djurnamn finns påfallande många namn på starka däggdjur, t.ex. *Ilves* av fi. *ilves* 'lodjur', *Kontio* av fi. *kontio* och *Otso* av fi. *otso,* som båda betyder 'björn' och hör till de många ord i finskan med denna innebörd, men också en och annan *Svala* och *Tärna* förekommer.[28]

5.2.5.3 Namn som betecknar naturfenomen eller innehåller nautiska termer

Namn på stjärnor och stjärnbilder dominerar gruppen som omfattar namn på naturfenomen. (Grekiska och latinska namn på himlakroppar behandlas ovan i avsnitt 5.2.1.1.) I mitt primärmaterial är de äldsta exemplen på fartyg med stjärnnamn byggda under förra hälften av 1800-talet: *Österstjernan* (1814), *Lyran* (1823), *Cometen* (1826), *Pohjan Tähti* (1829) och *Nordstjernan* (1832). Vidare förekommer i materialet namn på vindar, väderstreck och några sjöfartstermer som fartygsnamn. Sammanlagt finns 78 belägg, varav 41 olika namn. De vanligaste enskilda namnen inom gruppen är följande:

Tabell 32. De vanligaste fartygsnamnen som betecknar naturfenomen 1838–1938.

Namn	Antal belägg
Tähti	12
Nordstjernan	7
Aalto	9

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; namn på naturfenomen 78 belägg, 41 olika namn.

[28] *Svan* förkommer inte som ångbåtsnamn, däremot som namn på galeaser, barkar, skonertar och slupar.

Stjärnorna tilldrog sig sjöfararnas uppmärksamhet och hade dessutom praktisk betydelse: man navigerade efter dem. Det vanligaste fartygsnamnet inom denna grupp är helt enkelt *Tähti* av fi. *tähti* 'stjärna'. Polstjärnans olika benämningar – *Nordstjernan* och *Pohjan Tähti* – förekommer ofta och Karlavagnen, som tillsammans med Polstjärnan hade betydelse för navigeringen, finns i den finskspråkiga varianten *Otava*. En linje dragen genom Karlavagnens bakre stjärnor pekar nämligen rakt mot Polstjärnan. En del av de djurbenämningar som behandlats i föregående avsnitt kan vara givna med tanke på stjärnbilder, bland annat *Delfinen, Dufvan, Lodjuret, Svanen, Valfisken* och *Örnen*. Vid sidan om namnen på himlakroppar är namn som syftar på havets vågor bland de populäraste, förutom *Aalto* av fi. *aalto* 'bölja' förekommer *Laine* av fi. *laine* 'bölja' och *Böljan*. Här är det skäl att påminna om några ofta använda fartygsnamn som tidigare har behandlats i samband med finsk mytologi (se avsnitt 5.2.1.3 ovan), nämligen *Aallotar*, *Lainetar* och *Wellamo*.

5.2.5.4 Önskenamn och egenskapsbeteckningar

Önskenamnen, där egenskapsnamn ingår, är den största gruppen inom kategorin namn ur lexikonet. Gruppen består av 288 belägg och 121 olika namn. Namnen har jag delat upp i "allmänna önskenamn" som t.ex. *Hoppet*, namn som uttrycker abstrakta begrepp som *Freden,* namn som uttrycker önskan om lönsam handel och affärsintressen som *Försöket* och namn som betecknar önskvärda egenskaper hos fartyget som *Solide.* Hur antalet belägg och antalet olika namn fördelar sig på de fyra grupperna framgår av tabell 33.

Tabell 33. Önskenamnen fördelade på underavdelningar 1838–1938.

Namntyp	Antal belägg	Antal olika namn
Allmänna önskenamn	86	23
Abstrakta önskenamn	60	17
Affärsnamn	58	33
Egenskapsbeteckningar	84	48
Summa	288	121

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; namn ur lexikonet 563 belägg, 282 olika namn.

Av de enskilda namnen är följande oftast använda.

Tabell 34. De populäraste önskenamnen som fartygsnamn 1838–1938.

Namn	Antal belägg
Hoppet	22
Onni	17
Toivo	17
Alku	13
Rauha	12
Freden	9
Wänskapen	9
Sovinto	8

Jämförelsetal: totalt 2 066 belägg, 1 118 olika namn; önskenamn 288 belägg, 121 olika namn.

I mitt material intar *Hoppet* en särställning. Beläggen är många, liksom för den finska motsvarigheten *Toivo*.[29] Beläggen för *Lyckan* och *Wälgång* är inte lika många (2 belägg per namn), men finskans *Onni* 'lycka' är rikligt företrätt. Bland namn som står för abstrakta begrepp är speciellt *Freden*, *Rauha* av fi. *rauha* 'fred' och *Sovinto* av fi. *sovinto* 'enighet' populära. Bland de namn som mera explicit har med rederirörelsen att göra kan nämnas *Alku* av fi. *alku* 'början', *Försöket* och *Ansio* av fi. *ansio* 'förtjänst. De populäraste egenskapsbeteckningarna är *Active*, *Jalo* av fi. *jalo* 'ädel, nobel' och *Wilpas* av fi. *vilpas* 'frisk, t.ex. om vind' (5 belägg per namn).

5.2.5.5 Artefakter och för samtiden aktuella namn

Bland fartygsnamn som inte passar in i de ovan behandlade grupperna (sammanlagt 17 belägg på 10 olika namn) kan nämnas ett par med anknytning till samtida händelser. Den stora betydelse som tillmättes lantdagen 1863 framhålls av Klinge (1996: 220) som menar att upplivandet av lantdagsinstitutionen, efter en paus om mer än ett halvt sekel, innebar att Finlands självständiga politiska historia då egentligen inleddes. Klinge beskriver (a.a.: 216–218) hur lantdagens öppnande med kejsaren och den kejserliga familjen närvarande omgavs av parader, baler och jakter. Den uppmärksamhet som lantdagen väckte fick genklang i att ett segelfartyg, byggt just 1863, gavs namnet *Lantdagen*.

En uppfinning som hade stor praktisk betydelse för sjöfarten var telegrafen. Den första telegrafförbindelsen upprättades i Finland mellan Helsingfors och S:t Petersburg

[29] Dessutom förekommer *Apparance/Apparancen* (4 belägg), som betyder 'hopp', och *Providence* (2 belägg) som har den ungefär besläktade betydelsen 'omsorg', 'försyn'.

år 1855 och linjen drogs följande år över Tavastehus till Åbo. År 1860 nådde telegrafen städerna på västkusten upp till Torneå och år 1869 fick Finland förbindelse med Västeuropa. (Uppslagsverket Finland 1985, Band 3: 342.) Tidigare hade fartyg som seglade på världshaven kunnat vara borta i ett år eller mer, utan kontakt med sina redare och kaptenerna fick mer eller mindre på eget bevåg fatta beslut om frakter och rutter. Telegrafen förändrade i ett slag fraktfartens villkor, då det nu blev möjligt att snabbt få kontakt med redare i Finland och med handelshus och mäklare runt om i världen. Det är därför föga förvånande att fartyg mellan 1857 och 1873 döptes till *Telegraf*, *Lennätin* av fi. 'telegraf' eller *Lennätär* av *lennätin* + den feminina könsmarkören *-tär*. Många andra fartygsnamn betonar ju också snabbheten. *Fäderneslandet* och den latinska motsvarigheten *Patria* (5 belägg) speglar tidens fosterländska stämningar (jfr avsnitt 5.2.3 ovan och 10.5 nedan). Några benämningar på artefakter har fogats till gruppen: *Waaja* 'vigg', *Waltikka* av fi. *valtikka* 'kongsspira' (Lönnrot 1958: 886) och *Wasama* av fi. *vasama* 'pil med knopp i ändan' (Lönnrot 1958: 907).

5.2.6 Nybildningar

En liten grupp fartygsnamn (1 %) är nybildningar, d.v.s. sammansättningar och namn bildade med suffix. Namnen förekommer strövis under hela perioden, mest dock vid det sista skärningsåret 1938. Sammanlagt är det fråga om 30 belägg på 24 olika namn.

Suffixbildningarna innehåller modifierande tillägg i svenska, latinska och finska namn. Suffixen tjänar oftast som kvinnliga könsmarkörer, t.ex. *Elect**a*** av *electus* och *Laine**tar*** av *laine* 'våg'. Samtliga suffixbildningar behandlas i kapitlet Morfologisk analys, se 8.5 nedan. Namngivningsgrunden är i några fall fartygets last som i *Petrole**a*** av *petroleum* eller i *Walo-Apu* 'ljus-hjälp' d.v.s. petroleum. Ibland styrs namngivningen av behovet att med namnets form anknyta fartyget till rederiets övriga fartyg som i namnen *Hectos*, *Marieborg*, *Olivebank* och *Rolfsborg* (se om systembunden namngivning i avsnitt 7.4.2 nedan). En sammansättning som väcker positiva associationer finns i ett gammalt fartygsnamn: galeasen *Äreland* är byggd 1810.

5.3 Sammanfattning

Den kvantitativa analysen av materialet visar att vissa kategorier av fartygsnamn är vanligare än andra. Ungefär vart tredje fartygsnamn är ett personnamn, antingen ett kvinnonamn eller mansnamn, ibland namnet på en känd person. I synnerhet kvinnonamnen är vanliga, något som överensstämmer med den allmänna uppfattningen

att fartygsnamn, i synnerhet segelfartyg, bär kvinnonamn. Mansnamnen är färre än kvinnonamnen, men vart tredje personnamn är ändå ett mansnamn. Därtill kommer att en stor del av de namn som har kategoriserats som kända personers namn ju också är manliga namn, till exempel *Furst Menschikoff* och *Pehr Brahe*.

En stor del fartygsnamn har mytologiskt ursprung – över en femtedel av totalantalet. Speciellt kraftigt dominerar namnen ur antik mytologi, som är närmare 70 procent av de mytologiska namnen. Namnen ur finsk mytologi, främst Kalevala-namn, är ca 25 procent, medan de fornnordiska namnen står för återstoden. De mytologiska namnen avspeglar olika kulturströmningar i det samtida samhället (se kap. 10 nedan).

Ortnamnen som namn på fartyg signalerar samband av olika slag med geografiska orter. Sammanlagt är de ca 15 procent av totalantalet. Ortnamn är således allmänt taget inte lika vanliga som personnamn och mytologiska namn, men som den noggrannare analysen visar mycket vanliga på fartyg i närtrafik.

En ungefär lika stor kategori som ortnamnen är önske- och egenskapsnamnen bildade av icke-propriella ord. Tillsammans med person-, djur- och växtbeteckningar, namn på naturfenomen och artefakter bildar de en större grupp (närmare 30 procent av totalantalet) där den gemensamma nämnaren är bildningssättet. Indelningen i undergrupper utgår i detta fall från ordsemantiska kriterier. Namnen ur lexikonet är även den grupp av fartygsnamn som tack vare sin genomskinlighet har lagt grunden för den kognitiva analysen i kapitel 11. Slutligen kan man konstatera att andelen nybildningar i materialet är liten, ca 1 %.

Spridningen är stor inom kategorierna personnamn och ortnamn (1,7 resp. 1,5) där det alltså är mindre vanligt att samma namn upprepas. Inom kategorierna mytologiska namn och namn ur lexikonet är variationen mindre (2,5 resp. 2,0). Speciellt liten är variationen inom gruppen Kalevala-namn (3,3) där urvalet av namn är snävare än inom gruppen klassiska namn.

Kategoriindelningen skiljer mellan uppkallelsenamn (ca 70 %) och namn bildade till icke-propriella ord (ca 30 %) samt nybildningar. Resultatet utgör basen för en närmare undersökning av fartygsnamnens struktur och morfologi nedan i kapitel 8 samt delvis av namnens språkliga tillhörighet i kapitel 9. Den detaljerade helhetsbild som den kvantitativa analysen har skapat ligger också till grund för diskussionen i kapitlen 7, 10 och 11.

Här har lyfts fram vissa kategorier av fartygsnamn som speciellt vanliga. Man kan avslutningsvis konstatera att även vissa enskilda namn inom kategorierna är vanligare än andra. Ett urval presenteras i tabellen nedan.

Tabell 35. Ofta förekommande enskilda fartygsnamn 1838–1938.

Typ av namn	Namn				
Antik mytologi	*Neptunus*	*Ceres*			
Kalevala-namn	*Wellamo*	*Ahti*	*Aino*		
Kvinnonamn	*Sofia*	*Anna*	*Helmi*	*Maria*	
Mansnamn	*Johannes*	*Usko*	*Toimi*		
Ortnamn	*Suomi*	*Finland*			
Önskenamn	*Hoppet*	*Onni*	*Toivo*	*Alku*	*Rauha*
Naturfenomen	*Delphin*	*Tähti*			

I tabellen är medtaget de namn som sammanlagt förekommer tio eller fler gånger (se närmare i avsnitten för respektive namntyp).

5.4 Jämförelse med andra länder

Var den namngivningsprofil som kännetecknade de finländska städernas flottor 1838–1938 och som har beskrivits i avsnitt 5.1–3 ovan gemensam för Finland och andra länder eller hade egna mönster utvecklat sig i det finländska nautonomastikonet? Var till exempel det stora antalet mytologiska namn, det relativt stora antalet mansnamn och det stora antalet önskenamn gemensamma drag i samtiden? Hur stort var det internationella inflytandet, hur stort inflytandet från det forna moderlandet Sverige? Dessa frågor kan besvaras genom en jämförelse med tillgängliga data från andra länder.

Mytologiska namn

Sammanlagt är som nämnt andelen mytologiska namn i städernas flottor stor (21 %) och bland dem överväger namnen ur klassisk mytologi (14 % av hela materialet). Bruket av namn ur den klassiska mytologin kan till en del förklaras med impulser från andra länder. Sjöfarten var den mest internationella av alla näringar och klassiska namn användes som fartygsnamn ute i världen. Kennedys (1974: 48–49) genomgång av amerikanska och brittiska skeppsregister över moderna handelsfartyg samt brittiska krigsfartyg ger nämligen ca 600 belägg för namn ur grekisk och romersk mytologi. De mest brukade namnen i frekvensordning framhåller han (a.a.: 51) är *Neptun*, *Venus*, *Poseidon*, *Jupiter*, *Minerva*, *Diana*, *Castor* och *Hermes.* I en fartygslista från Bristol 1800–1838 utgör fartygsnamnen från klassisk mytologi 16,3 % enligt Kennedy (a.a.: 49), vilket överensstämmer med frekvensen i Finland.

En jämförelse med en annan stor nordisk seglarnation, Norge, visar att bruket av klassiska namn förekom också i den norska handelsflottan. Forskningschef Bård Kolltveit vid Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo har sammanställt en förteckning över de mest använda namnen på norska segelskutor 1764–1930. (Källan omtalas i fortsättningen som Kolltveit 2003.) Listan toppas av *Fortuna*, ett namn som getts åt 70 fartyg. Det följs av *Concordia* (39 belägg), *Providentia* (34 belägg), *Flora* (30 belägg), och *Minerva* (28 belägg). Av de antika namn som finns i mitt material återfinns en stor del också i det norska materialet, som upptar namn med två eller flera belägg. Hur stor andelen klassiska namn är av det totala antalet fartygsnamn i den norska handelsflottan visar Kolltveits uppgifter dock inte.

Sedan gammalt hade de finländska handelshusen speciellt täta förbindelser med Sverige. Namn ur klassisk mytologi användes fortfarande mycket i den svenska marinen på 1800-talet (jfr avsnitt 4.1.1 ovan). Hur flitigt var bruket i de svenska handelsflottorna? Databasen Projektet Sveriges Skeppslistor,[30] som registrerar fartygen i Sveriges handelsflotta från 1837 till 1883, ger en möjlighet att söka svar på frågan.[31] För jämförelsen valde jag tre år som ligger nära skärningsåren i min egen undersökning: 1837, 1862 och 1883. Jag kunde då konstatera att andelen namn ur klassisk mytologi i Sverige utgör mellan ca 5 och drygt 10 % av hela materialet. I Finland är andelen dubbelt så stor 1838 och 1863 och 1887 fortfarande större än i Sverige. Inte heller i Danmark var de klassiska namnen så dominerande som i Finland. Enligt Dansk søfarts historie (1998: 53, 2000: 58) utgjorde fartygsnamnen ur antik mytologi i handelsflottan vid skärningsåren 1870 och 1919 endast 6 %. Andelen klassiska namn i den finska handelsflottan är alltså anmärkningsvärt stor i jämförelse med andra nordiska länder. Den tydliga skillnaden måste ha andra orsaker än tillfälliga lokala modetrender.

Medan andelen namn ur antik mytologi är stor, är gruppen namn ur nordisk mytologi i Finland påfallande liten (2 % av hela materialet). I den svenska marinen användes fornnordiska namn ymnigt, men i Sveriges skeppslistor växlar andelen fornnordiska namn mellan 2 och 5 % vid skärningsåren 1837, 1862 och 1883. Namn som användes i den svenska handelsflottan är *Balder, Ellida*, *Frej*, *Frithiof*, *Niord*, *Oden, Ran*, *Thor* och *Vikingen*. Vissa av de fornnordiska fartygsnamnen användes också i länder utanför Norden. De brittiska och amerikanska skeppsregister som Kennedy (1974: 51) har utnyttjat innehåller 134 belägg för nordgermanska mytologiska namn. Av dem är *Thor* det näst mest använda av alla mytologiska namn, inklusive namn från den klassiska mytologin. På god tionde plats kommer *Odin*, framhåller Kennedy (ibid.).

[30] <http:www.ddss.nu/Sveriges_skeppslistor.htm> september 2005.
[31] Avsikten är att digitalisera Sveriges skeppslistor fram till 1939, men för närvarande finns endast uppgifter fram till 1885.

I Danmark var andelen namn ur nordisk mytologi ungefär lika stor som i Sverige (4–6 %), men de fornnordiska namnen blev småningom populärare än de klassiska (Dansk søfarts historie 1998: 53, 2000: 55). Kolltveits förteckning (2003) över norska segelskutor 1764–1930 visar att de fornnordiska namnen nog var populära i Norge. Inte mindre än 43 fartyg bar namnet *Ellida* och andra populära namn var *Freyr/ Frøy/ Frøyr* (18 belägg), *Freja* (36 belägg), *Idun* (11 belägg), *Iduna* (5 belägg), *Niord* (18 belägg), *Oden* (15 belägg) och *Thor* (17 belägg). Enligt Kolltveit (intervju 29.10.2004) hade de norröna fartygsnamnen samband med den nationella väckelsen i landet i mitten av 1800-talet. Bruket av Kalevala-namn i Finland utgör en parallell till bruket av norröna namn i Norge. Jämförelsen med de andra nordiska länderna visar att användningen av fornnordiska namn var mera utbredd i dem än i Finland.

Kvinno- och mansnamn

I Finland är kvinnliga förnamn 16 % av hela materialet och manliga förnamn 11 %. Att bruket av kvinnonamn följde ett internationellt mode visar Kennedys (1974: 48–49) undersökning tydligt. I ett fartygsregister i Boston–Charlestown 1789–95 utgör de kvinnliga förnamnen 40 % av hela materialet och i Bristol 1800–1838 är de 17 %. Kennedy framhåller (a.a.: 48–49) att kvinnonamnen var enormt populära under 1700-talet, men förlorade i popularitet på 1800-talet. Förnamnen ersattes emellertid av kvinnliga förnamn kombinerade med släktnamn, så sammanlagt rörde sig kvinnonamnen i Förenta staternas flottor kring 23 % ända till 1900-talets senare hälft. De manliga förnamnen i de amerikanska registren är enligt Kennedy (ibid.) aldrig särskilt populära och deras andel sjönk under förra hälften av 1800-talet till 2–3 %. Motsvarande källor i England visar en andel för mansnamnen om 4 % framgår det av Kennedys (ibid.) material.

De källor som berör kvinno- och mansnamn som fartygsnamn gör alla gällande att kvinnonamnen dominerar. I den namntabell som Dansk søfarts historie (1998: 53, 2000: 58) presenterar uppgår kvinnonamnen till 44 % och mansnamnen till 6 % för år 1870. Kvinnonamnen har tydligen varit mycket populärare än mansnamnen ute i världen. Så var inte fallet i Finlands handelsflottor. Kvinnonamnen är sammanlagt fler, men skillnaderna är inte så stora som i andra länder. Andelen mansnamn är sett ur internationellt perspektiv betydande.

Ortnamn

Även ortnamn användes som fartygsnamn internationellt. I de amerikanska fartygsregistren från samma tid var enligt Kennedy (1974: 48) ortnamnen ca 6 % och i den danska statistiken (Dansk søfarts historie 1998: 53) utgör de 7 % år 1870. Båda källorna visar dock att det låga antalet ortnamn var kännetecknande för äldre tider. Senare ökade antalet, till exempel i Danmark var ortnamnen år 1920 på andra plats efter kvinnonamnen med 25 % (Dansk søfarts historie 2000: 58). Genomsnittet i Finland 1838–1938 var 14 %.

Namn ur lexikonet

Större delen av fartygsnamnen i många länder är lån ur andra egennamnskategorier, främst person- och ortnamn. Så är det i de amerikanska och engelska register som Kennedy (1974: 49–50) utnyttjar och så är det enligt tabellerna i Dansk søfarts historie (1998: 53, 2000: 58). Men det finns också i dessa källor namn som återgår på icke-propriella ord som djur- och växtbenämningar, namn som uttrycker framgång och abstrakta dygder, egenskaper, astronomiska namn och namn med anknytning till hav, himmel och vindar. I Finland är namnen ur lexikonet den näststörsta gruppen efter personnamnen (28 % av det totala antalet namn). Bland dessa är mer än hälften önske- och egenskapsnamn, vilket i jämförelse med andra länder är mycket. I Danmark (Dansk søfarts historie 1998: 53, 2000: 58) utgjorde önskenamnen först 3 % och egenskapsnamnen 4 % år 1870 för att senare minska och nästan helt försvinna. Kennedys (a.a.: 48–49) siffror för England och USA visar även på en lägre andel önskenamn. Den stora andelen i Finland är ett ålderdomligt drag som är förbundet med segelsjöfarten i äldre tid (se avsnitt 6.1.4 nedan).

Det är inte bara typerna av namn som är gemensamma för Finland och andra länder, utan också enskilda namn överensstämmer. På 1800-talet användes i Finland och Sverige delvis samma svenska namn, något som en jämförelse mellan namnen ur lexikonet i mitt material och i databasen Sveriges Skeppslistor tydligt visar.

Tabell 36. Personbeteckningar i Finland 1838–1938 och Sverige 1837–1885.

Förekommer i både Finland och Sverige	Förekommer enbart i Finland
Bonden	*Barden*
Couriren	*Bondesonen*
Dockan	*Dragon*
Express	*Favoriten*
Familjen	*Förstlingen*
Femman	*Imperator*
Fursten	*Kosack*
Kurir/Kuriren	*Pilten*
Primus	*Prinsessan*
Storfursten	*Protector*
Sultan	*Trader*
Tre Bröder	*Turisten*
Tre Vänner	*Syskonen*
Trio	*Transportören*
Två Bröder	*Wandringsman*
Två Systrar	
Två Vänner	
Viking	

I Sverige är de vanligaste namnen bland personbeteckningarna *Två bröder* (241 belägg), *Tre Bröder* (158 belägg), *Familjen* (172 belägg), *Två Systrar* (57 belägg)[32], *Trio* (91 belägg), *Primus* (77 belägg), *Viking* (87 belägg), *Couriren* (57 belägg) och *Kurir/Kuriren* (22 belägg). Man kan notera att både *Fursten* (12 belägg) och *Storfursten* (15 belägg) återfinns även i Sveriges handelsflotta. *Furste* (SAOB 1926: F 1844) avser rent allmänt en monark medan ordet *storfurste* (SAOB 1991: S 12174) ingick i den svenska kungatiteln ända till 1809 då den övertogs av den ryske kejsaren.

Sveriges Skeppslistor ger även talrika belägg på djur- och växtbenämningar 1837–1885. En sökning på djurbenämningar visar att större delen av de finländska fartygsnamnen av denna typ även återfanns i Sverige.

[32] Också i Norge förekom ofta namn som syftade på familjen (Kolltveit 2003): *Familien* (29 belägg), *Brødrene* (22 belägg), *De 2de Søstre* (11 belägg), *De 3de Brødre*.

Tabell 37. För Finland och Sverige gemensamma djur- och växtbenämningar, 1800-talet.

Delphin	*Svalan*
Falken	*Svan/Svanen*
Gaselle	*Tuppen*
Lärkan	*Tärnan*
Myran	*Valen*
Primula	*Örn/Örnen*
Sjöfågeln	

Vissa djurbenämningar var ytterst populära i Sverige: *Delphin* (189 belägg)*, Svalan* (223 belägg)*, Svan* (158 belägg) och *Örn* (145 belägg), samma namn som är vanliga i Finland. I några fall skiljer sig emellertid de båda listorna åt. Bland annat förekommer enbart i Finland olika motsvarigheter för *björn*. Björnen är ju i Finland ett mytiskt djur, vilket avspeglas bland annat i Kalevala. Bland växtbenämningar i den finländska handelsflottan kan trädnamnen *Alm, Ek* och *Linden* nämnas.

En sökning i databasen Sveriges Skeppslistor visar vidare att de mest använda önskenamnen i Finland också var populära i Sverige. Det överlägset vanligaste i Sverige var *Hoppet* (400 belägg), men också *Enigheten* (271 belägg), *Freden* (139 belägg), *Lyckan* (71 belägg) och *Vänskapen* (71 belägg) förekommer ofta. Till önskenamnen har räknats de egenskapsbetecknande namnen, som likaså är väl företrädda i Sverige. I tabellen nedan ingår de vanligaste egenskapsnamnen, som också förekommer i Finland.

Tabell 38. Egenskapsbetecknande fartygsnamn i Sveriges skeppslistor 1837–1885.

Namn	Antal belägg
Solide	78
Superbe	78
Flink/Flink och färdig	69
Active	45
Alert/Alerte	39
Rapide	23
Snabb	18

Namnen i Sverige hade förmodligen i sin tur utländska förebilder; *Active*, *Alert* och *Superb* nämns också av Kennedy (1974: 58, 93, 92). De här upptagna namnen ur lexikonet i Finland och Sverige har samma språk som grund, svenskan. Under perioden 1838–1938 togs finska motsvarigheter i bruk hos oss (se avsnitt 9.4 nedan). Namn med samma innebörder användes på olika språk också internationellt.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att särdragen i det finländska nautonomastikonet förstärks av jämförelsen med andra länder. Samma kategorier av namn förekommer i de andra länderna och många svenska namn är gemensamma för Sverige och Finland. Ändå framträder klara skillnader som förstärker den bild som den kvantitativa undersökningen har åskådliggjort (se till exempel avsnitt 5.3 ovan). Fartygsnamnen i Finland har oftare sitt ursprung i klassisk mytologi, är oftare mansnamn eller önskenamn. Enbart i Finland förekommer Kalevala-namn och namn i finsk språkdräkt som fartygsnamn.

6 KRONOLOGISK, REGIONAL OCH SOCIAL VARIATION

Hittills har jag gett en helhetsbild av finländskt nautonomastikon på basen av namnen i primärmaterialet (städernas fartyg). Om helhetsbilden förändras under den hundraårsperiod som undersökningen omfattar har däremot inte framgått och inte heller om det finns regionala skillnader i materialet. I det följande undersöker jag kronologisk och regional variation i primärmaterialet. Därefter jämför jag namnen i primärmaterialet med namnen på lantmannafartyg (2 535 belägg) vid samma tid. Jämförelsen för in ett socioonomastiskt perspektiv i undersökningen.

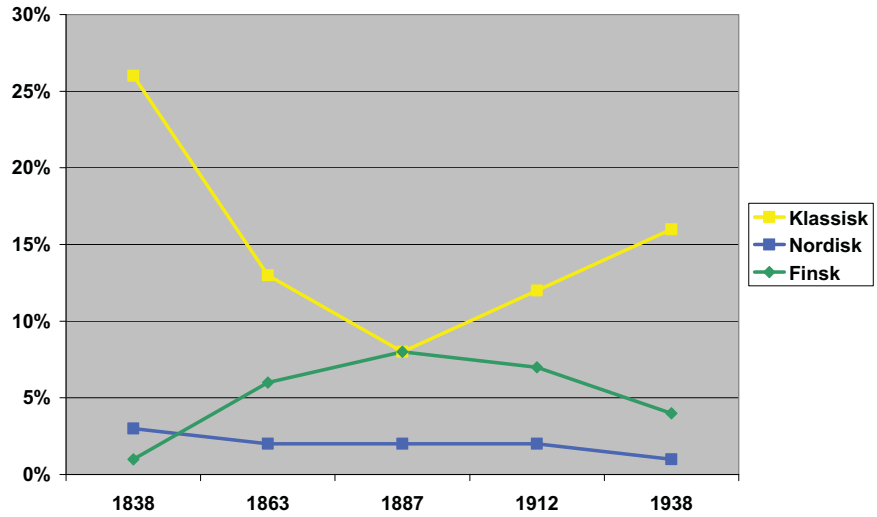
6.1 Kronologisk variation

Perioden 1838–1938 är tillräckligt lång för att man skall kunna se utvecklingstendenser i materialet. Ökar användningen av en viss namnkategori eller minskar den? Vilka fartygsnamn är populära under olika tider?

6.1.1 Mytologiska namn

Intresset för mytologiska namn var störst i början av undersökningsperioden, sjönk sedan, men var hela tiden betydande. Skärningsåret 1838 utgjorde de mytologiska namnen ca 30 % av hela materialet, minskade sedan till något över 20 % och höll sig under resten av perioden på ungefär samma nivå. Klassisk, nordisk och finsk mytologi visar dock olika utvecklingskurvor, vilket åskådliggörs i figur 9.

Figur 9. Andelen namn ur antik, nordisk och finsk mytologi vid fem skärningsår 1838–1938, procentuell andel.

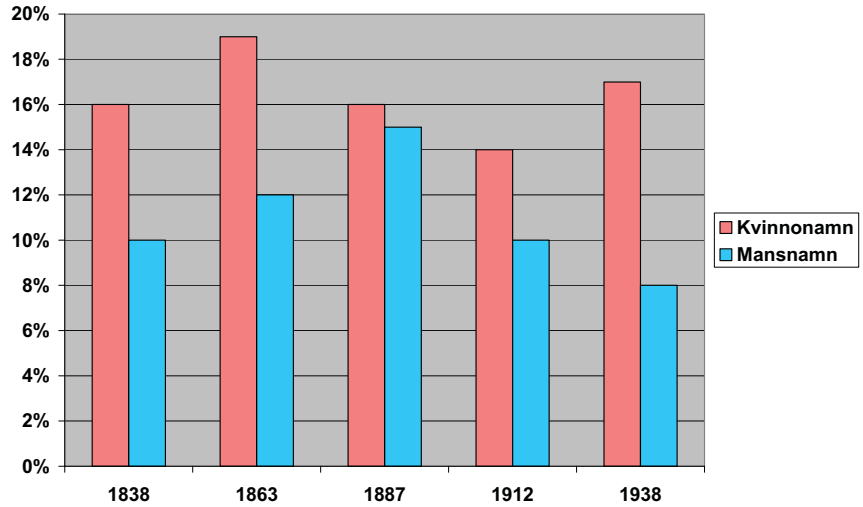


Andelen namn ur klassisk mytologi är som störst 1838, minskar fram till 1887 men ökar därefter på nytt. Andelen namn ur finsk mytologi beskriver en omvänd kurva. År 1838 finns endast ett par namn, men andelen ökar kraftigt till år 1887, varefter den långsamt minskar. Kalevala-namnen ökar alltså på bekostnad av namnen ur klassisk mytologi fram till 1887, varefter de minskar och de klassiska namnen ökar igen. Namnen ur nordisk mytologi befinner sig under största delen av perioden på en jämnt låg nivå (ca 2 % av alla namn), för att 1938 bara bestå av tre namn. Om bakgrunden till utvecklingen av de mytologiska namnen se kapitel 10 nedan.

6.1.2 Personnamn

Personnamnen består som tidigare framkommit av kvinnliga förnamn, manliga förnamn och kända personers namn. I andra länder, t.ex. Danmark, hörde kvinnonamnen men däremot inte mansnamnen till de överlägset populäraste fartygsnamnen vid motsvarande tid (se avsnitt 5.4 ovan). I Finland är fördelningen mellan kvinno- och mansnamn jämnare, vilket framgår av följande figur.

Figur 10. Andelen kvinno- och mansnamn vid fem skärningsår 1838–1938, procentuell andel.



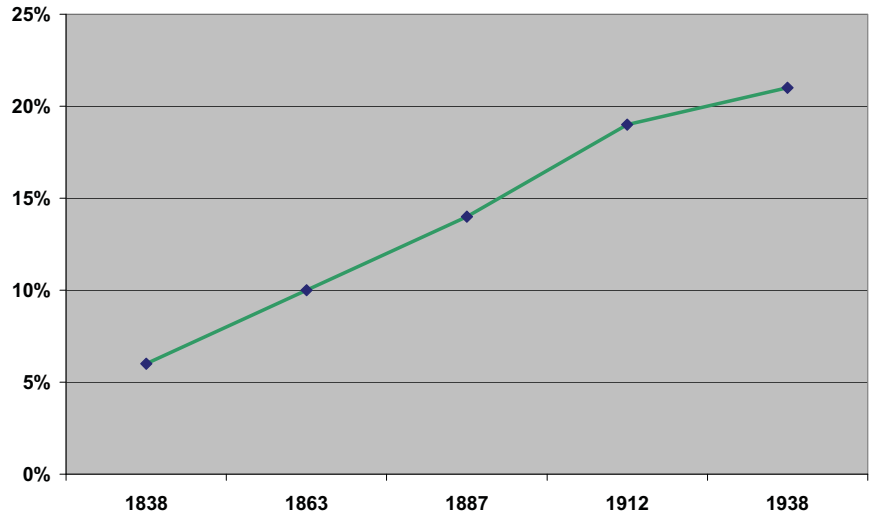
Kvinnliga förnamn användes mest 1863 och minst 1912, men höll sig under hela perioden på en ganska stabil nivå. För mansnamnens del var förändringarna något större. Här kan man se en kontinuerlig ökning fram till 1887 och därefter en markant minskning. År 1887 var kvinnliga och manliga förnamn nästan lika vanliga, vilket är anmärkningsvärt jämfört med förhållandena på andra håll i världen.

Kända personers namn är ungefär lika vanliga (ca 6 % av alla namn) under hela perioden. Kategorin består dock av sinsemellan rätt olika namn, som dessutom ändrar karaktär med tiden. Fartyg som var uppkallade efter historiska gestalter, samtida regenter, hjältar och andra kända personer var rätt många under 1800-talet, men minskade senare relativt sett. I början av perioden hedrades dessutom politiska makthavare – ofta med direkt inflytande på sjöfartens utveckling – med att fartyg uppkallades efter dem: kejsare, storfurstar, generalguvernörer, ministerstatssekreterare och finanschefer. Under senare delen av 1800-talet fick de nationella hjältarna J. L. Runeberg och Elias Lönnrot låna sina namn åt fartyg och Runebergskulten tog sig också uttryck i att många fartyg namngavs efter gestalter i Runebergs diktning, framför allt ur Fänrik Ståls sägner. I det självständiga Finland praktiserades inte mera namngivning av denna typ, även om tidigare döpta fartyg fortfarande fanns kvar i registren. År 1938 förekom i stället redare som namngav fartygen efter familjemedlemmar, till exempel i Thordénrederierna (se avsnitt 7.4.2 nedan). Det var inte mera fråga om allmänt kända personer, utan till namnet kända.

6.1.3 Ortnamn

De mest dramatiska förändringarna under perioden gällde ortnamnen, vilkas andel ökade från 6 % av alla namn i början till 21 % i slutet av perioden, då de utgjorde den största gruppen. Utvecklingen åskådliggörs i figur 11.

Figur 11. Andelen ortnamn vid fem skärningsår 1838–1938, procentuell andel.



Den kontinuerliga ökningen av ortnamn som fartygsnamn hänger samman med att sjöfarten som näring förändrades. Från mitten av 1800-talet färdades finländska fartyg allt längre ut på världshaven. Efter att tidigare mest ha seglat på Östersjön, Nordsjön och Medelhavet, sökte man sig nu över Atlanten till Nord- och Sydamerika, Fjärran Östern och Australien eller seglade mellan ryska Alaska och asiatiska hamnar.[33] Med namnet annonserade man var fartygen hörde hemma eller uppkallade fartygen efter fjärran hav, världsdelar och orter som fartygen besökte.

Det som dock framför allt stimulerade användningen av ortnamn var de tekniska innovationerna. I takt med att ångfartyg togs i bruk och segelfartyg försågs med hjälpmotor kunde både passagerartrafiken och fraktfarten göras regelbunden. Trafik med fasta tidtabeller bedrevs i början lokalt i närheten av de större städerna och mellan kuststäderna, medan regelbunden linjetrafik till utländska hamnar först senare blev

[33] Ryssland sålde 1867 Alaska till Förenta Staterna för 7,2 miljoner dollar.

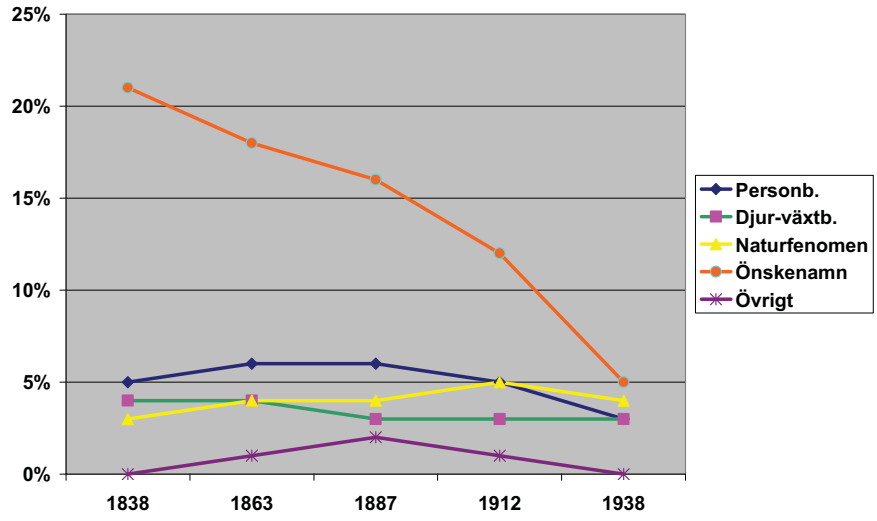
vanlig. I detta regelbundna, organiserade trafiksystem föreföll det både naturligt och praktiskt att ange destination och färdrutt med fartygets namn. Det ökande bruket av ortnamn som fartygsnamn sammanhänger framför allt med strukturförändringarna i sjöfarten (se avsnitt 5.2.3 punkt 11 ovan).

6.1.4 Namn ur lexikonet

Många av namnen som är bildade av icke-propriella ord hade sin glanstid under segelsjöfartens högkonjunktur i mitten av 1800-talet. År 1838 utgjorde de 33 % av hela materialet, men hundra år senare endast 16 %.

De kategorier som ingår i huvudgruppen utvecklades emellertid olika. Det var framför allt önskenamnen som blev mindre populära, medan andra mindre grupper kvarstod rätt oförändrade. Utvecklingen åskådliggörs i figur 12.

Figur 12. Antalet namn ur lexikonet vid fem skärningsår 1838–1938 fördelade på undergrupper, procentuell andel.



Önskenamnen var populärast i början av perioden, men andelen minskade mellan alla skärningsår. I början var önskenamnen 21 %, men i slutet bara 5 % av alla namn. Personbeteckningar, djur- och växtnamn samt namn på naturfenomen är gamla kategorier av namn, som under hela hundraårsperioden hade en andel om ca 4–5 % av hela materialet.

Önske- och förhoppningsnamnen är den grupp där den rituella aspekten är tydligast. Namnen har karaktären av besvärjelse; det som namnet uttrycker hoppas namngivaren att skall inträffa. Den stora mängden ”besvärjelsenamn” i början av perioden kan förknippas med de risker som sjöfarten då innebar. I takt med att säkerheten till sjöss ökade, minskade behovet av dessa namn. Naturvetenskapernas genombrott på 1700-talet hade dessutom lagt grunden för en ny världsbild, som allt mer innebar sekularisering och ökad tilltro till vetenskapen och dess tekniska tillämpningar. Vetenskapen och tekniken ansågs säkra en framgångsrik trafik, inte de högre makter som tidigare generationer hade satt sin tillit till. Tilltron förflyttades från gudamakter till mänskliga uppfinningar. Önskenamnens försvinnande var ett uttryck för den moderna tidens genombrott (se avsnitt 10.8 nedan).

6.2 Regional variation

För att undersöka den regionala variationen har jag sammanfört städerna i fem större regioner: Österbotten, Egentliga Finland, Åland, Nyland och Östra Finland. Regionerna är olika stora och även städerna inom regionerna har olika stora flottor, varför vissa städer i högre grad än de andra kommer att bestämma särdragen i regionen. Städerna i varje region och antalet belägg för varje stad är följande:

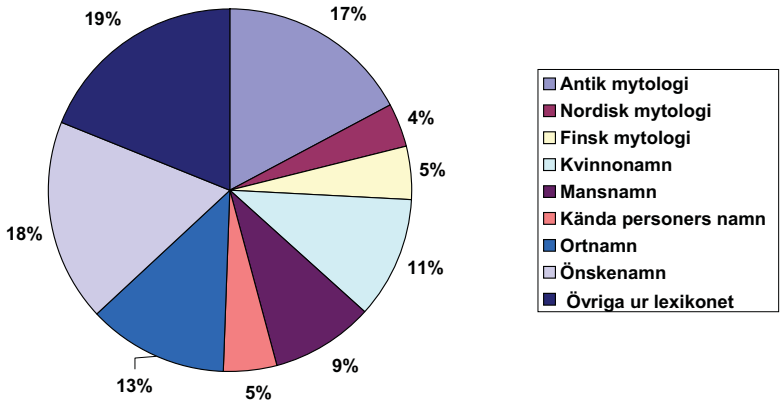
Tabell 39. Regionerna: Antalet fartygsnamn i kuststädernas flottor 1838–1938.

Österbotten		**Egentliga Finland**		**Nyland**	
Brahestad	99	Björneborg	99	Borgå	71
Gamlakarleby	59	Nystad	147	Ekenäs	15
Jakobstad	56	Nådendal	8	Hangö	38
Kaskö	7	Raumo	170	Helsingfors	344
Kemi	6	Åbo	232	Lovisa	45
Kristinestad	62				
Nykarleby	34	**Åland**		**Östra Finland**	
Torneå	28	Mariehamn	90	Fredrikshamn	29
Uleåborg	125			Kotka	42
Vasa	104			Viborg	156

I fråga om antalet belägg domineras Nyland klart av huvudstaden Helsingfors och Östra Finland av Viborg. I Egentliga Finland har Åbo flest belägg men är inte på samma sätt dominerande. Även i Österbotten finns några större städer: Uleåborg, Vasa och

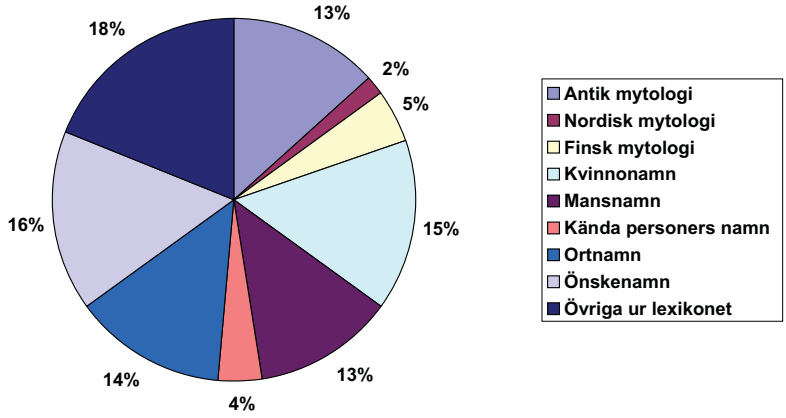
Brahestad. I det följande beskriver jag regionernas särdrag genom att jämföra den procentuella andelen namn ur olika kategorier.

Figur 13. Fartygsnamnen i Österbotten 1838–1938 fördelade på kategorier, procentuell andel.



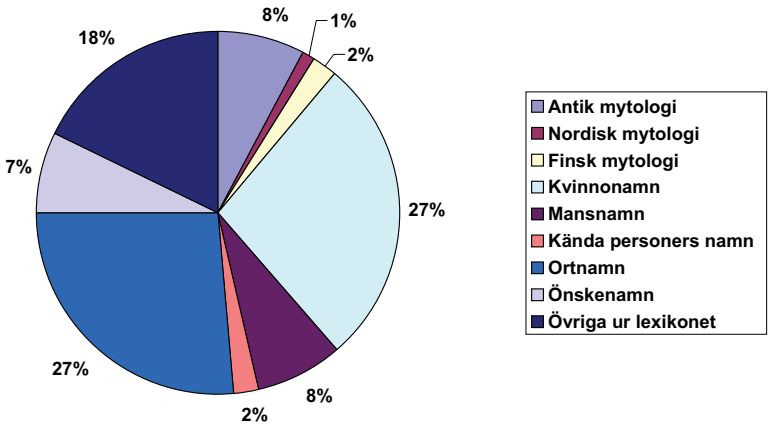
I Österbotten är andelen mytologiska namn större än i någon annan region. *Ceres, Concordia, Ellida, Najaden* och *Neptunus* är vanliga under förra delen av perioden. Värt att notera är att namnen ur finsk mytologi är rätt många framför allt i Brahestad och Uleåborg (ca 10 % av alla namn). Här förekommer de mytologiska namnen *Kaleva* och *Wellamo*, men också andra finska namn som *Aalto* 'bölja'*, Alku* 'början' och *Tähti* 'stjärna'. Önskenamnen är betydligt fler än i andra regioner. Bland dem kan speciellt nämnas *Active, Försöket*, *Freden, Hoppet* och *Vänskapen*. Andra vanliga namn är *Delphin, Fortuna* och *Primus* och bland personnamnen *Catharina*, *Elisabeth, Mathilda, Karl, Johannes* och *Toimi*. Sammanlagt speglar namnen i Österbotten ett äldre namnskick eftersom namnen till närmare 90 % är givna under förra delen av perioden, nämligen 1838–1887. Mot slutet av 1800-talet och början av 1900-talet kom sjöfartens tyngdpunkt att förskjutas söderut (se Kaukiainen 1993: 104–106, kapitel 3 ovan).

Figur 14. Fartygsnamnen i Egentliga Finland 1838–1938 fördelade på kategorier, procentuell andel.



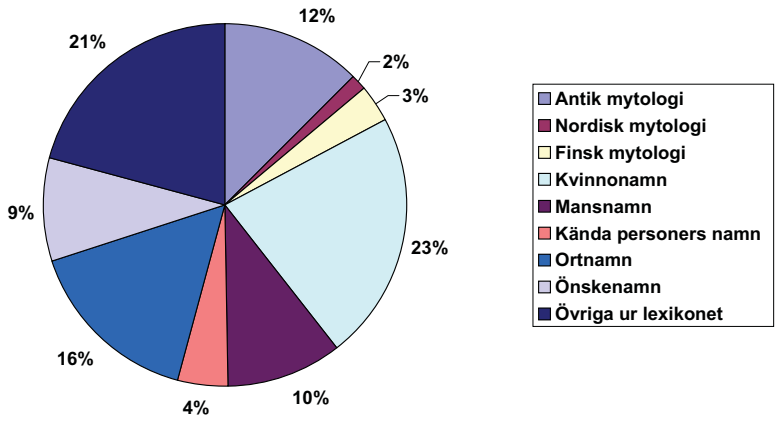
Namnprofilen i Egentliga Finland påminner om den i Österbotten. Andelen mytologiska namn är rätt stor och likaså andelen önskenamn. Andelen kvinno- och mansnamn är större än i Österbotten, men kvinnonamnen är färre än i Nyland. Början av perioden präglas av mytologiska namn och namn ur lexikonet som *Delphin, Ellida, Freden, Hoppet, Juno, Minerva, Nordstjernan, Rauha* ’fred’ och *Vänskapen* samt personnamn som *Johannes* och *Olga*. Senare förekommer namn med tydlig lokal koppling till Åbo som *Aura, Bore, Pehr Brahe* och *Porthan*.

Figur 15. Fartygsnamnen i Åland (Mariehamn) 1838–1938 fördelade på kategorier, procentuell andel.



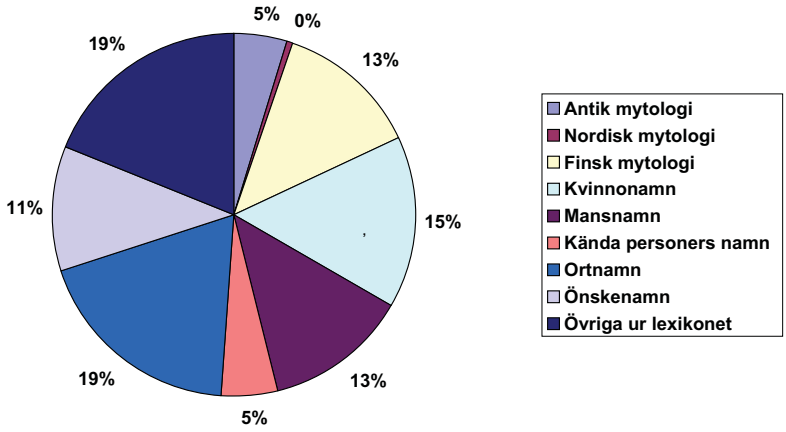
Åland, som ju i skeppslistorna enbart representeras av Mariehamn, skiljer sig mycket från de övriga regionerna. Iögonenfallande är det stora antalet kvinnonamn och ortnamn, vilket påminner om uppgifterna i Dansk søfarts historie 6 (2000: 58) där dessa tillsammans utgör över 50 % av totalantalet namn år 1920. Siffrorna för Mariehamn är emellertid inte typiska för Åland eller för perioden som helhet. Vid skärningsåret 1865 finns nämligen bara ett fartyg, närmare bestämt skonaren *Pojat* 'söner' byggd 1854. Ännu 1887 var fartygen enbart 17 och ägdes till största delen av konsul Nicolai Sittkoff. Det var barkar som *Atlantic, John, Nicolai, Pehr Brahe* och *Svea*. Det åländska materialet avspeglar alltså tillståndet det sista skärningsåret 1938 då second hand-fartygen och fartygen under finsk bekvämlighetsflagg var dominerande. Stålbarkar från Mariehamn som *Archibald Russel, Pamir. Passat, Pommern* och *Southern Belle* rörde sig då på världshaven.

Figur 16. Fartygsnamnen i Nyland 1838–1938 fördelade på kategorier, procentuell andel.



I Nyland är andelen kvinnonamn större än i andra regioner frånsett Åland. Önskenamnen och de mytologiska namnen är färre och ortnamnen flere än i västkustens städer. Dessa tendenser har att göra med att sjöfartens tyngdpunkt med tiden hade förskjutits söderut och namnskicket alltså är utmärkande för senare tider. Typiska för de två första skärningsåren 1838 och 1863 är traditionella namn som *Hoppet, Toivo* ’hopp’*, Wänskapen* och *Förstlingen* samt kvinnonamnen *Hanna, Sofia* och *Victoria*. År 1887 förekommer många ”kejserliga” namn som *Alexander, Constantin* och *Nicolai*. *Runeberg* och *Fänrik Stål* samt andra gestalter ur Fänrik Ståls sägner förekommer även bland namnen. Slutet av perioden, 1912 och 1938, domineras av storrederiet FÅA i Helsingfors med astronomiska namn, till exempel *Capella*, *Orion* och *Polaris*.

Figur 17. Fartygsnamnen i Östra Finland 1838–1938 fördelade på kategorier, procentuell andel.



I Östra Finland finns redan 1838 några finska namn som *Kointähti* 'morgonstjärna', *Sovinto* 'enighet', *Suomen Neito* 'Finlands mö' och *Suomen Poika* 'Finlands son'. De finska namnen ökar 1863 samtidigt som Kalevala-namnen dyker upp. Namn som *Aallotar, Ahti, Aino, Sampo* och *Vellamo/Wellamo* är vanliga i Östra Finland, där andelen Kalevala-namn är större än annanstans i landet. Men också andra finska namn som *Ahkera* 'flitig', *Savo* 'Savolax', *Suomi* 'Finland' och *Toivo* 'hopp' är kännetecknande för regionen. Populära kvinnonamn är t.ex. *Anna* och *Helmi*. Typiskt svenska mansnamn som *Axel, Björn, Gottfried, Gustav, Robert* och *Thure* förekommer och enstaka svenska namn ur lexikonet som *Jobb* och *Telegraf*, men huvudintrycket är finskt. Andelen ortnamn är stor, något som sammanhänger med livlig lokaltrafik och närhet till metropolen S:t Petersburg.

Sammanfattningsvis kan man peka på följande karaktäristiska drag hos de olika regionerna: den stora andelen mytologiska namn, speciellt ur antik mytologi, och önskenamn i Österbotten, den stora mängden namn ur finsk mytologi i Östra Finland och förkärleken för kvinnonamn i Mariehamn och i Nyland. Det är dock skäl att minnas att sjöfartens tyngdpunkt under hundraårsperioden försköts från Österbotten till Södra Finland, varför skillnaderna i fördelningen inom hela populationen i viss mån kan bero på att namnen i Österbotten och delvis i Egentliga Finland avspeglar en äldre tid, då bland annat namn ur antik mytologi och önskenamn var vanligare än under senare tid. Ortnamnens ökning hänger i sin tur samman med ångbåtserans genombrott och

närtrafikens utveckling i de stora städerna. Resultaten är kanske inte heller utmärkande för respektive region som helhet eftersom några städer genom sin storlek och betydelse dominerar siffrorna. Viborg präglar tydligt resultatet i Östra Finland. Den stora andelen namn ur finsk mytologi och andelen ortnamn som kännetecknar Viborg är inte så typiska för Kotka och Fredrikshamn. I Nyland har Helsingfors betydligt fler namn ur antik mytologi än de mindre städerna, som i stället har fler kvinnonamn. Städerna i Egentliga Finland är sinsemellan rätt olika, vilket förklarar att regionen visar en ”balanserad” profil som nära överensstämmer med riksmedeltalet. Inte heller i Österbotten dominerar en metropol över de andra, fastän alla städer där i viss mån har sina särdrag.

6.3 Social variation

Tillämpat på fartygsnamn kan social variation avse antingen fartygen själva eller namngivarnas sociala ställning. Bar segelfartyg och ångbåtar eller passagerarfartyg och fraktfartyg olika slags namn? Gav städernas välbärgade kommerseråd och skeppsredare andra namn åt fartygen än fiskare och skutskeppare ute i skärgården?

Vid arbetet med undersökningsmaterialet har jag inte kunnat se att typen av fartyg har inverkat i avgörande grad på namngivningen. Den tekniska revolution som ångmaskinen åstadkom inom sjöfarten lämnade i början vissa spår i namngivningen. Sveriges första ångbåt (1816) fick enligt Riimala (1994d: 27) smeknamn som *Stockholms Häxan*, *Häxan* och *Trollet* tills namnet stabiliserades till *Häxan*. De följande små svenska ångfartygen (1817) gavs namnen *Experiment* och *Lilla Ångbåt*. Finlands första hjulångare bar namnet *Ilmarinen* uppkallat efter eldens och smideskonstens gud i Kalevala. Frånsett dessa första namn på ångfartyg, som onekligen avspeglar namngivarnas förundran inför den nya eld- och röksprutande uppfinningen, är det emellertid svårt att se någon större skillnad på namngivningen av ångbåtar och segelfartyg. Riimala (ibid.) framhåller att *Lilla Ångbåt* senare döptes om till *Amphitrite,* ett namn som burits av många segelfartyg genom tiderna. Den tekniska utvecklingen hade däremot en indirekt inverkan på namngivningen. Då ångbåtarna slog igenom inrättades regelbundna rutter och antalet ortnamn som fartygsnamn ökade (jfr avsnitt 6.1.3 ovan).

För att undersöka om namngivarnas sociala ställning inverkade på valet av namn har jag excerperat ett jämförelsematerial bestående av 2 535 namn på lantmannafartyg i skärgårdskommuner vid skärningsåren 1865, 1887 och 1912 (se avsnitt 1.3 ovan). Jag skall först göra en kvantitativ analys av namnen på lantmannafartygen och sedan

jämföra med resultaten för städernas del. Som en inledning till behandlingen av jämförelsematerialet ger jag en kort karaktäristik av namn på lantmannafartyg före undersökningsperiodens början.

6.3.1 Namn på lantmannafartyg under början av 1800-talet

Några lokalhistoriska och sjöhistoriska verk[34] ger genom sina fartygsförteckningar en bild av namnen på lantmannafartygen i början av 1800-talet alltså före den undersökta perioden. Namnen är från Närpes, Åland, Nagu och Lavansaari i Östra Finland. De lokala namnförråden skiljer sig rätt mycket från varandra men inom kommunen väljer man ofta samma namn vilket gör att variationen är liten. Typer av namn och bildningssätt som senare blir ovanligare kan iakttas i materialet. Önskenamnen är till exempel en stor grupp och djurbenämningarna påfallande många. Ett särdrag är de flerledade namnen som senare är sällsynta, t.ex. *Aldrig Dess Like, Bruna Jorten, Glada Dygden, Kommer Straxt, Nya Nöjet, Simmande sjö-fågel* och *Stora Bonaparte.* Personnamnen domineras av kvinnonamnen, som är många gånger vanligare än mansnamnen. De kvinnliga förnamnen är mest kombinationer av två namn, t.ex. *Anna Beata, Anna Maja, Brita Cajsa, Cajsa Catharina* och *Maija Lena*. Detta stämmer väl överens med Blomqvists (2006: 41) iakttagelse att kombinationen av två namn i början av 1800-talet är vanligare i lägre socialgrupper än i högre. Bland skutor från senare delen av 1800-talet hör kombinationen av två namn till sällsyntheterna. I östra Finland finns bland annat flera belägg på vart och ett av namnen *Sovinto* 'enighet'*, Toivo* 'hopp'*, Honkanen* diminutivform av *honka* 'fura' och *Kiljan*, medan man i väster favoriserar *Nordstjernan, Svan, Svahn* och *Svanan*. Andra i väst flera gånger använda namn är *Bonaparte, Buffeloxen, Engelsman, Friheten, Hoppet, Laxen, Nöjet* och *Venus*. Jämfört med dessa äldre namn på lantmannafartyg ger namnen 1865–1912 ett modernare intryck, men många karaktäristiska drag lever också kvar.

6.3.2 Kvantitativ analys av namnen på lantmannafartygen 1865–1912

Namnen på lantmannafartygen omfattar som nämnt 2 535 belägg. Namnen fördelar sig på de tre skärningsåren på följande sätt.

[34] Nordlund 1931, Papp 1977, Hackman 1996, Piispa 2003.

Tabell 40. Det totala antalet namn på lantmannafartyg 1865–1912 vid tre skärningsår.

År	Antal belägg	Antal olika namn
1865	773	395
1887	750	375
1912	1 012	511
Summa	**2 535**	**1 283**

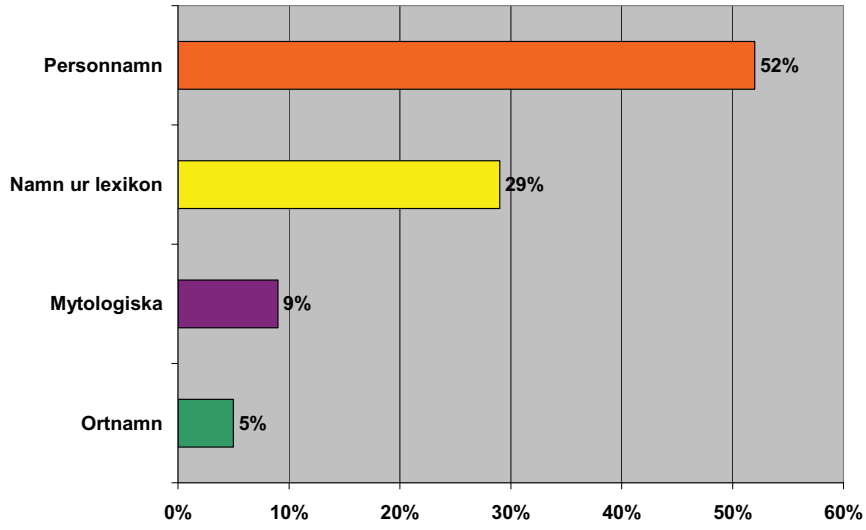
Vid den kvantitativa analysen av lantmannafartygen har jag använt samma kategorier som vid analysen av städernas fartyg. Hur materialet fördelar sig på huvudkategorierna framgår av följande tabell.

Tabell 41. Det totala antalet namn på lantmannafartyg 1865–1912 fördelade på huvudkategorier.

Huvudkategorier	Antal belägg	Antal olika namn	Procent
Mytologiska namn	221	127	9 %
Personnamn	1 330	628	52 %
Ortnamn	125	69	5 %
Företagsnamn	9	9	0,004 %
Namn ur lexikonet	746	348	29 %
Nybildningar	52	27	2 %
Okategoriserade namn	52	49	2 %
Summa	**2 535**	**1 257**	**99 %**

Tabellen visar att över hälften av namnen på lantmannafartygen (52 % av alla namn) är personnamn. De mytologiska namnen är en förhållandevis liten grupp (9 %) liksom ortnamnen (5 %). En stor grupp är däremot namnen ut lexikonet (29 %). Variationen är relativt liten (1,7–2,2) i de flesta grupperna utom i ortnamnen, där variationen naturligt nog är större (1,4). De stora gruppernas inbördes storleksförhållanden illustreras av figuren nedan.

Figur 18. Jämförelse mellan huvudkategorierna av namn på lantmannafartyg 1865–1912 i procent.



Bland namnen på lantmannafartyg är personnamnen helt dominerande. Näst störst är gruppen namn ur lexikonet, medan de mytologiska namnen och ortnamnen är påfallande små grupper.

Mytologiska namn

Bland de mytologiska namnen finns namn ur klassisk mytologi, nordisk mytologi och Kalevala-namn ur finsk mytologi. Fördelningen mellan de olika mytologierna framgår av följande tabell.

Tabell 42. Mytologiska namn på lantmannafartyg 1865–1912 fördelade på kategorier.

Kategorier	Antal belägg	Antal olika namn	Procent
Antik mytologi	111	75	50 %
Nordisk mytologi	33	22	15 %
Finsk mytologi	77	30	35 %
Summa	**221**	**127**	**100 %**

Jämförelsetal: totalt 2 535 belägg, 1 257 olika namn.

I tabellen kan man se att hälften av namnen är ur antik mytologi, den näststörsta gruppen ur finsk mytologi (35 %) och resten ur nordisk mytologi (15 %). Vissa namn var speciellt ofta använda: *Fortuna, Juno* och *Neptun/Neptunus* ur den klassiska mytologin, *Elida/Ellida* ur den nordiska mytologin och *Ahti, Aino, Ilma* och *Wellamo* ur finsk mytologi.

Personnamn

Personnamnen är kvinnliga förnamn, manliga förnamn och kända personers namn. Fördelningen mellan kategorierna framgår av följande tabell.

Tabell 43. Personnamn på lantmannafartyg 1865–1912 fördelade på kategorier.

Kategori	Antal belägg	Antal olika namn	Procent
Kvinnonamn	871	358	65 %
Mansnamn	399	217	30 %
Kända personers namn	60	53	5 %
Summa	**1 330**	**628**	**100 %**

Jämförelsetal: totalt 2 535 belägg, 1 257 olika namn.

Tabellen visar att kvinnliga förnamn är den vanligaste typen av personnamn på lantmannafartyg, hela 65 % av det totala antalet personnamn. En förhållandevis stor grupp (30 %) är manliga förnamn. Kända personers namn (5 %) innehåller allmänt kända personers namn och släktnamn som jag tolkar som ägarnamn. De oftast använda kvinnonamnen är *Maria* (50 belägg) och *Olga* (37 belägg), men populära är också *Alma, Anna* och *Mathilda* med över 20 belägg var. Bland mansnamnen är *Johannes* (35 belägg) vanligare än alla andra namn, men populära även *John, Konstantin* och *Leo* med över 10 belägg var. Bland allmänt kända personers namn kan nämnas: *Alexis Kivi, Furst Menchikoff, Jenny Lind, Kolumbus* (3 belägg), *Mårten Luther, Nordenskjöld* (3 belägg) och *Pehr Brahe*.

Ortnamn

Ortnamnen som namn på lantmannafartyg är 125 och 69 olika namn d.v.s. endast 5 % av totalantalet. Namnen anger hemort eller byggort, men det populäraste namnet är *Suomi* 'Finland' med 17 belägg. Vidare finns *Finland* (3 belägg), *Fennia* (4 belägg) och *Stora Finland* (1 belägg) som också de indikerar nationella stämningar. *Norden* (8 belägg) är ett annat populärt namn som används på Åland och i Egentliga Finland.

Namn anknutna till företag

Även i skärgårdssocknarna fanns enstaka fartyg som betjänade företag, bland annat *Dalsbruk*, *Fiskars* och *Pargas Kalkberg*, och som döptes efter företagen.

Namn ur lexikonet

Namnen ur lexikonet och bland dem särskilt önskenamnen hör till de vanliga namnen på lantmannafartygen. De är 746 belägg på 348 olika namn (ca 29 % av alla namn). Variationen inom gruppen är liten (2,2) vilket innebär att många fartyg bar samma namn. Hur namnen fördelar sig på undergrupper framgår av följande tabell.

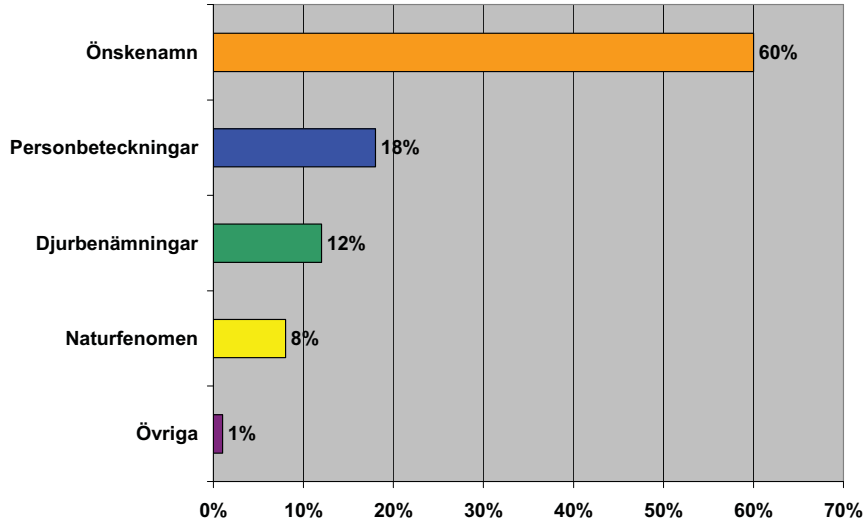
Tabell 44. Namn ur lexikonet, lantmannafartyg 1865–1912 fördelade på kategorier.

Kategori	Antal belägg	Antal olika namn	Procent
Personbeteckningar	137	82	18 %
Djurbenämningar	91	56	12 %
Naturfenomen	58	31	8 %
Önskenamn	449	169	60 %
Övrigt	11	10	1 %
Summa	**746**	**348**	**99 %**

Jämförelsetal: totalt 2 535 belägg, 1 257 olika namn.

Tabellen visar att önskenamnen, där egenskapsnamnen ingår, är den dominerande namntypen inom gruppen. Personbeteckningarna är den näststörsta gruppen, men ändå inte ens en tredjedel av önskenamnen. Storleksförhållandena illustreras av följande figur.

Figur 19. Namn ur lexikonet, lantmannafartyg 1865–1912 fördelade på kategorier, procentuell andel.



Gemensamt för hela gruppen är att namnen är bildade av icke-propriella ord i svensk eller finsk språkdräkt (ytterst få belägg på andra språk som engelska, franska och latin förekommer). Skillnaderna mellan namnen i gruppen önskenamn och i gruppen personbeteckningar är många gånger hårfina, så indelningen i underkategorier bör bara uppfattas som riktgivande. Inte överraskande återfinns här många av önskenamnen bland städernas fartyg. Det vanligaste namnet är *Toivo* 'hopp' med 69 belägg och ekvivalenter som *Hoppet* (19 belägg), *Hoppets ankare* (2 belägg), *Onnen Toivo* 'hopp om lycka' (8 belägg) och *Toive* 'önskan'(4 belägg). Namnet *Onni* är mycket vanligt med 56 belägg och även *Lyckan* (5 belägg) förekommer. Andra vanliga namn är *Sovinto* 'enighet' (15 belägg), *Enigheten* (7 belägg), *Rauha* 'fred' (13 belägg) och *Freden* (7 belägg). Redan exemplen visar att många namn återanvänds och att variationen är liten (2,8) bland önskenamnen.

Det frekventaste namnet bland personbeteckningarna är *Primus* (11 belägg), *Neito* 'jungfru' (9 belägg) och *Mamsell* (6 belägg). De två senare förekommer nästan bara i Östra Finland. Bland djurbenämningarna är *Svan/Svahn/Svanen* vanligast med 20 belägg och även *Joutsen* (4 belägg) förekommer. Nästvanligast är *Delfin/Delphin* med 12 belägg. Typiska för lantmannafartygen är de ospecificerade benämningarna *Blomman* (2 belägg), *Lintu* 'fågel' (7 belägg), *Fogel* och *Tippan*. Bland namn på

naturfenomen förekommer visserligen *Nordstjernan*, *Otava* 'Karlavagnen' och *Österstjernan*, men långt vanligare är *Tähti* 'stjärna' (13 belägg) och även *Stjernan* förekommer. Till de frekventaste namnen i denna kategori hör vidare de finska motsvarigheterna *Aalto* 'bölja' (8 belägg) och *Laine* 'våg' (10 belägg). Exempel på den lilla gruppen övriga namn ur lexikonet är *Fjeder, Krona* och *Telegraf*.

Nybildningar

Nybildningar med hjälp av sammansättningar eller suffix är rätt få, sammanlagt 52, vilket motsvarar 2 % av alla namn. I östra Finland har dock några finska namnbildningar med suffixen *-nen* och *-va/-vä* varit populära, *Honkanen* (7 belägg) diminutiv av *honka* 'fura' med betydelsen 'den lilla furan' och *Pyytävä* (21 belägg) av *pyytää* 'begära' med betydelsen 'den som begär' (om suffixbildningarna se avsnitt 8.5 nedan).

Kronologisk och regional variation bland lantmannafartygen

Perioden 1865–1912 innebar stora omställningar inom sjöfarten som helhet. Skärgårdsskutorna seglade emellertid på rätt oförändrade villkor. Inte heller inom namngivningen sker stora förändringar. Kvinnonamnens dominans ökade från 1865 till 1887 från 29 % till 38 % av totalantalet namn och ortnamnen blev någon procentenhet vanligare mellan skärningsåren. Namnen ur finsk mytologi ökade på bekostnad av klassiska namn med några procent. Önskenamnen minskade med ca 5 % under perioden. Förändringarna måste ändå bedömas som obetydliga.

Regionala skillnader är tydliga i synnerhet mellan östra och västra Finland. Under perioden 1865–1912 var skutorna många i östra Finland, Egentliga Finland och på Åland, men inte så många i Österbotten. Den regionala förekomsten syns i följande tabell.

Tabell 45. Namn på lantmannafartyg i olika regioner av Finland 1865–1912.

Region	Antal namn	Procent av totalantalet
Österbotten	113	4 %
Egentliga Finland	664	26 %
Åland	523	21 %
Nyland	328	13 %
Östra Finland	907	36 %
Summa	**2 535**	**100 %**

Namnen i Österbotten kännetecknas framför allt av det relativt sett stora antalet manliga förnamn. Kvinnliga förnamn är 13 % av alla namn och manliga förnamn är 12 %. De släktnamn som förekommer kanske avser manliga ägare och personbeteckningarna är till sin typ övervägande manliga, som *Jätkä* 'buse, grabb'*, Pilten, Poika* 'pojke'*, Poiken, Pomo* 'bjässe, boss' och *Äijä* 'gubbe' mot en enda *Tyttö* 'flicka'. Önskenamnen är många (23 %), men det gäller även andra regioner. Däremot är ett särdrag den stora andelen personbeteckningar (19 %) av den typ som exemplifieras här ovan. Svenskan används i svenskspråkiga kommuner och finskan i finskspråkiga.

Namnen i Egentliga Finland är i stor sett av samma typ som i landet som helhet, det vill säga att kvinnonamnen dominerar medan mansnamnen och önskenamnen är andra stora grupper. Man kan dock notera en något större andel (11 %) mytologiska namn, speciellt många ur antik mytologi och rätt många ur finsk mytologi. Namnen är både svenska och finska. Namnen på Åland kännetecknas av många kvinnonamn (39 %), men relativt sett få önskenamn (8 %). Bland namnen återfinns flera belägg på gamla traditionsnamn som *Delfin, Dygden, Ellida, Finland, Fursten, Svan* och *Nordstjernan*. Flera skutor heter *Nordenskjöld* och även *Jenny Lind* förekommer. Namnen ger ett över lag svenskspråkigt intryck, men enstaka finska namn som *Rauha* 'fred' (används även som kvinnonamn) och *Suomi* 'Finland' förekommer.

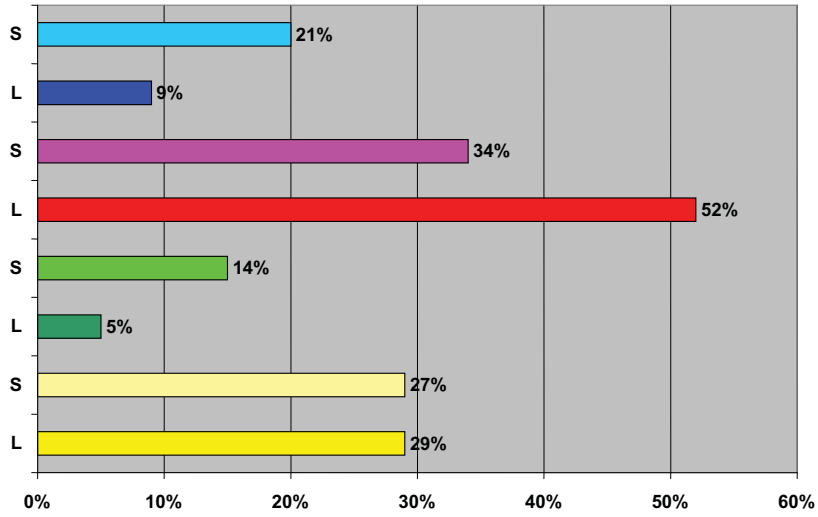
I Nyland är kvinnonamnen många (42 % av alla namn) och andelen önskenamn är ungefär lika många som i landet i genomsnitt. Bland de mytologiska namnen finns få Kalevala-namn. Huvudsakligen ger namnen ett svenskt intryck. Östra Finland är däremot utpräglat finskt. Andelen mytologiska namn är inte större än annanstans men de mytologiska namnen är till ca 80 % Kalevala-namn ur finsk mytologi. Även här är kvinnonamnen en stor grupp (34 %), men önskenamnen är liksom i Österbotten flera än i andra delar av landet, nämligen en fjärdedel av alla namn. Själva namnen är till stor del finska och innehåller några som bara finns här, bland annat *Mamsell, Honkanen/Honganen/Honkunen* diminutiv av fi. *honka* 'fura' med betydelsen 'den lilla furan'*, Pyytävä* 'den som ber om ngt' och *Sorsa* 'and'. Vanligare än annanstans är också den ospecificerade benämningen *Tähti* 'stjärna'.

6.3.3 Jämförelse mellan namnen på städernas fartyg och namnen på lantmannafartygen

För att göra jämförelsen mellan namnen på lantmannafartygen och namnen på städernas fartyg så exakt som möjlig har jag jämfört lantmannafartygen 1865–1912 med städernas fartyg under motsvarande period, alltså 1863–1912. Skillnaderna är tydliga både om man ser på olika kategorier av namn och namnvariationen. Redan om man granskar

fördelningen på huvudkategorierna mytologiska namn, personnamn, ortnamn och namn ur lexikonet kan skillnader märkas, vilket sammanfattas i figuren nedan.

Figur 20. Jämförelse mellan namnen på städernas fartyg och lantmannafartygen 1863–1912, huvudkategorier.



Koder: S = städernas fartyg, L = lantmannafartyg; blå färg = mytologiska namn, röd = personnamn, grön = ortnamn, gul = namn ur lexikonet.

Figuren visar att namn som återgår på icke-proprier används lika mycket i städerna och landskommunerna, även om önskenamnen är flera i landskommunerna, något som framgår vid en noggrannare granskning. Önskenamnen representerar en typ av fartygsnamn som var vanliga i äldre tider och som bland stadsfartygen hade gått tillbaka (jfr figur 12 i avsnitt 6.1.4 ovan). I landskommunerna finns de alltså i högre grad kvar. Om man ser på de andra huvudkategorierna är skillnaderna stora. Mytologiska namn används dubbelt så mycket i städerna som i landskommunerna och i städerna favoriseras i högre grad namn ur antik mytologi, medan fördelningen mellan antik, nordisk och finsk mytologi är jämnare i landskommunerna. Det större antalet mytologiska namn i städernas flottor kan förklaras med att städernas redare i högre grad var påverkade av tidens politiska och ideologiska strömningar (se kap. 10 nedan). Resultatet styrker antagandet att ideologiska strömningar bättre kommer till synes i namngivningen av städernas handelsfartyg. För ortnamnens del är skillnaden mellan

stad och landsbygd ännu större, så att ortnamnen är tre gånger vanligare i städerna, vilket hänger samman med att regelbunden linjetrafik med ångbåtar utvecklades där.

Den största gruppen i båda fallen är personnamnen, men personnamnen är vanligare som namn på lantmannafartyg där de utgör över hälften av alla namn. Det är framför allt i fråga om kvinnonamnen som skillnaderna är stora. Dubbelt så ofta bär lantmannafartygen kvinnonamn som städernas fartyg, vilket har med ägarstrukturen att göra. Städernas handelsfartyg innebar ofta större ekonomiska satsningar som förutsatte flera ägare och bolagsform, medan lantmannafartygen mestadels hade en eller ett par ägare oftast ur samma familj. Det var alltså i det senare fallet naturligare att söka fartygets namn ur familjekretsen. Att andelen kända personers namn är betydligt mindre bland lantmannafartygen är inte förvånande. Villkoren för skärgårdsskutorna påverkades litet av makthavare och beslutsfattare och tidens stormän, idoler och konstens fiktiva gestalter kändes avlägsna. De hörde inte till den lokala kulturen. Nybildningarna är i båda grupperna få, 1–2 % av totalantalet, men bland lantmannafartygen är de dock dubbelt så vanliga.

Namnvariationen är större i städerna (1,7 mot 2), vilket innebär att lantmannafartygen oftare bär samma namn. Skillnaderna uppstår av att personnamnen och de mytologiska namnen är mer varierade i städerna. I landskommunerna är dessutom frekvensen av populära namn som *Johannes, Maria, Olga*, *Onni* och *Toivo* hög, mellan 35 och 70 belägg per namn.

De flesta namnen på städernas fartyg användes också på lantmannafartygen. Endast en handfull av de i avhandlingen nämnda vanliga namnen, bland annat de klassiska *Helios*, *Minerva* och *Pallas*, återfinns inte bland lantmannafartygen vid skärningsåren. Däremot finns nyskapande och originella namn som inte förekommer i städernas flottor: *Bullerbas, Chieftain, Guido, Gylleskepp, Förgät-mig-ej, Första Maj, Naisnigel* (Nice Eagle), *Navigatio nova* och *Skyndahem*. Namnen på lantmannafartygen utgår ibland från samma namnidé som stadsfartygens, men namnen har en inhemsk bas. Lånorden är färre, namnen är enklare, rakare eller mer humoristiska. Medan städernas borgare döper fartygen till *Enigheten* eller *Concordia* väljer skutskepparen namnet *Enig*. Vid sidan om *Lyckan* och *Onni* ’lycka’ förekommer i skärgården *Fröjd/Fröjden, Nöjet, Nöjsam* eller *Roligheten*. I stället för *Tapperheten* väljer man *Oredd*, *Rapide* blir *Hastigheten*, *Sylfide* blir *Fjeder* eller *Kepiä* ’lätt’, *Alerte* blir *Liukas* ’flink, färm’, *Superbe* blir *Kaunis* ’vacker’ eller *Skön*, *Solide* blir *Säkerheten*, *Union* blir *Föreningen* och *Preciosa* blir *Smaragd*. Visserligen finns vid sidan om de mera svenska eller finska namnen också bland annat *Concordia, Rapide* och *Solide*, men tendensen att uttrycka namnidén på ett för namngivaren naturligare idiom är tydlig. Här kunde en parallell dras till socioonomastisk forskning om personnamn. Linnea Gustafsson (2002: 220) konstaterar

att då nya dopnamn upptogs i de agrara skikten skedde det utan alltför stor respekt för namnen. ”Det är högt i tak och skaparglädjen är stor.”

Analysen av mitt material visar att orsakerna till skillnaderna mellan städernas och skärgårdens nautonomastikon kan sammanfattas i några punkter.

1. Själva sjöfartens struktur. Skärgårdens fartyg var under perioden 1865–1912 segelskutor, medan städernas flottor mot periodens slut innehöll alltfler ångbåtar och segelfartyg med hjälpmotor som möjliggjorde närtrafik enligt fastställd tidtabell. Fartygsnamn som angav destinationsort och rutt ökade därför i städerna men inte i skärgården.

2. Ägarstrukturen. Skärgårdens fartyg var oftast familjeföretag, varför namn hämtade ur familjekretsen dominerade. Detta förklarar den stora andelen personnamn, i synnerhet kvinnonamn som användes på lantmannafartygen.

3. Namnspridningen. Eftersom fartygsnamnen först användes i städernas flottor och sedan spreds till skärgården, framstår skärgårdens namn som ålderdomligare. Man använde längre önskenamn där och när finskan i namnen väl hade slagit igenom (se figur 21 nedan) fortsatte man i motsats till städerna att använda de finska namnen perioden ut. Enskilda namn (se *Eläköön* i avsnitt 7.1 nedan) visar tydligt spridningsvägarna.

4. Skillnader mellan socialgrupperna. Kaukiainen (2008: 253–254) framhåller hur grundligt utbildade städernas redare var redan i mitten av 1800-talet. De hade ett brett utländskt kontaktnät till handelshus runt om i världen och 40 % av dem kunde åtminstone två främmande språk. Ägandet var också koncentrerat, då samma storredare hade andelar i många olika fartyg påpekar Kaukiainen (ibid.) Även om skeppsbyggeriet i skärgården var utbrett och man enligt Kaukiainen (2008: 214) vid sidan om mindre skutor även byggde briggar och skonare som var lika stora som städernas fartyg, var skutskepparnas bildnings- och erfarenhetsvärld mindre.

De sociala skillnaderna förklarar att de mytologiska namnen över huvud är färre i skärgården och att i synnerhet de klassiska namnen är dubbelt fler i städerna. Att de flesta av de i städerna använda klassiska namnen ändå förekom också i skärgården, tyder på att de schabloniserats och uppfattats som prototypiska fartygsnamn. Urvalet av namn är mindre i skärgården: det förekommer få namn i utländsk språkdräkt och namnvariationen är i genomsnitt mindre. Vissa populära namn har allmänt hög frekvens och lokalt kan ett namn förekomma mycket frekvent. I skärgården saknas nästan helt fartyg med namn lånade av makthavare och fiktiva gestalter ur konstens värld. Man väljer också enklare namnformer och är mera öppen för att fritt skapa egna namn.

6.4 Sammanfattning

Primärmaterialet (2 066 belägg) bestående av städernas fartyg under perioden 1838–1938 varierar i viss utsträckning både kronologiskt och regionalt eller lokalt. Hundra år är en lång period som innehåller samhälleliga förändringar av olika slag. Idéströmningar växte fram eller avmattades, det politiska klimatet förändrades, den ekonomiska grunden utvecklades och även sjöfarten genomgick stora förändringar. Mot den bakgrunden förefaller det märkligt att förändringarna inom namngivningen av fartygen var rätt små. Den enda kategori av namn som tydligt minskade, som en följd av att den upplevdes som ålderdomlig, var önskenamnen. En kategori som däremot ökade var ortnamnen, något som hade med strukturförändringarna inom sjöfarten att göra. Inom kategorin mytologiska namn skedde förskjutningar mellan klassiska och finska namn, men den stora kategorin personnamn och de mindre grupperna personbeteckningar, namn som betecknar naturfenomen och djur- och växtnamn var stabila perioden igenom.

De regionala skillnaderna i namngivningen visar på en uppdelning i mera ”svenska” och mera ”finska” regioner. Svenska drag har Nyland, som i likhet med Åland har ett stort antal kvinnonamn. Södra Österbotten, speciellt Gamlakarleby, Nykarleby och Vasa avspeglar också svensk kultur genom bland annat många namn ur nordisk mytologi. Ett finskt intryck ger däremot norra Österbotten, i synnerhet Brahestad och Uleåborg, och östra Finland, vilka särskilt kännetecknas av en stor mängd namn ur den finska mytologin. Dessa trakter hade sedan gammalt kontakter med det finska inlandet genom tjärhandeln, medan de övriga kuststäderna i högre grad bedrev handel med Sverige. Det förefaller alltså som om namnvalen i kuststäderna skulle avspegla en svensk respektive finsk orientering, så att en sneddiagonal kunde dras som förenar norra Österbotten och östra Finland på ena sidan och södra Österbotten, Åland och Nyland på andra sidan. Man tycker sig se två olika kulturer avspeglade, en västlig och en östlig.

Jämförelsen mellan fartygsnamnen i städerna och skärgårdssocknarna visar på likheter som gäller både namntyper och enskilda namn. Vissa drag i skutskepparnas namngivning ger dock ett traditionsbundet och något ålderdomligt intryck. Den kronologiska utvecklingen är liknande i städer och på landsbygd, till exempel minskningen av önskenamn och ökningen av ortnamn, men takten är långsam och förändringarna obetydliga på landsbygden. Några enskilda namn ger också ett ålderdomligt intryck, bland annat de flerledade namnen *Lilla Öland, Stora Finland, Stora Åland* och *Nya Hoppet*. Resultaten styrker antagandet att spridningen av fartygsnamn i långsam takt skedde från städerna till landskommunerna. Riktningen för namnspridningen är densamma som socioonomastisk forskning har visat för

spridningen av förnamn, nämligen från högre socialgrupper till lägre och från centrum till periferin (se avsnitt 1.3 ovan). Sammanfattningsvis kan man konstatera att namngivarna i skärgårdssocknarna hade en stark känsla för vad fartyg lämpligen borde heta, alltså ett utvecklat abstrakt nautonomastikon, som till stora delar är gemensam finländsk egendom. Den namngivning som städernas redare praktiserade färgas mera av tidens ideella och politiska strömningar och vittnar om namngivarnas större språkkunskaper och högre skolutbildning. Lokala och internationella kulturkretsar ställs mot varandra.

7 NAMNGIVNINGEN, DESS GRUNDER OCH FUNKTIONER

7.1 Namngivningen

I kapitel 2 presenterades olika typer av namngivning utgående från Anderssons generella modell för namngivning (Andersson 1996: 29, se figur 1, avsnitt 2.2.2 ovan). Modellen skiljer mellan namnval ur ett abstrakt onomastikon och namnbildning med hjälp av ett icke-propriellt ordförråd och uppkallelse (lån av proprier). Analysen i kapitlen 5 och 6 har visat att fartygsnamnen till ca 98 % är sekundärt bildade till proprier och ord ur lexikonet. Endast ca 2 % är nybildningar. I fråga om uppkallelse har Andersson (1994: 29) framhållit den tydliga skillnaden mellan ortnamn och personnamn å ena sidan och ”övriga namn” å den andra sidan. Ortnamn och personnamn hämtas vanligen ur den egna namnkategorin, medan ”övriga namn” lånar friskt från andra egennamnskategorier. Den kvantitativa analysen av fartygsnamnen i kapitel 5 och 6 (se t.ex. tabell 5 och tabell 41) visar att namnlånen ur andra egennamnskategorier verkligen är många, ca 70 %. De långivande kategorierna för fartygsnamnen i städerna är personnamn (34 %), mytologiska namn (21 %), ortnamn (14 %) och företagsnamn (1 %). Bland lantmannafartygen är den långivande kategorin framför allt personnamn (52 %).

Man kan fråga sig varför de långivande namnkategorierna framför allt är personnamn, mytologiska namn (vanligen namn på fiktiva personer) och ortnamn. Andersson (1994: 29) förklarar ortnamnens och personnamnens framträdande ställning som långivare för ”övriga namn” med att dessa egennamn har en så dominerande ställning. Van Langendonck (2007: 254) framhåller att personnamn och ortnamn är de mest prototypiska proprierna i den meningen att de i högre grad uppvisar för proprierna typiska kännetecken än andra kategorier av egennamn. De kan t.ex. inte användas allmänt (som substantivet *människor* i exemplet *Människor är dödliga*) och de kan kombineras med bestämningar, t.ex. *the poet Burns* eller *briggen Olga*.

Uppgifter om att fartyg uppkallas efter andra fartyg förekommer i den sjöhistoriska litteraturen (se avsnitt 7.4 punkt 7 nedan). Då ett lyckosamt fartyg tas ur trafik, väljer redarna samma namn för följande fartyg. Lån ur den egna namnkategorin förekommer alltså också. Man kan här dra paralleller till namngivningen av personer där Otterbjörk (2000: 4–5) skildrar uppkallelse efter släktingar och till namngivningen av kreatur där Leibring (2000: 312) visar att djur emellanåt uppkallats efter ett djur som tidigare funnits på gården.

Andersson (1994: 29) ser dopet som en orsak till att uppkallelsenamnen är vanliga bland ”övriga namn”. Nyström (1996: 141–146) diskuterar med utgångspunkt i ortnamn den teoretiska förekomsten av ett onomastiskt system styrt av medvetna eller omedvetna konventioner. Ju mer medveten namngivningen är, ju mer dopakten fokuseras, desto mer aktiveras det abstrakta onomastikonet. Namngivaren väljer i först hand bland de kända namn som har för ändamålet lämpliga och passande egenskaper, menar Nyström (a.a: 146). Andersson (1994: 22, 1996: 24) antar att det bland fartygsnamnen finns prefabricerade namn, en standarduppsättning av traditionella namn, både godtyckliga och karaktäriserande, som är färdiga att återanvända. Sättet att namnge fartyg vid en dopceremoni (se avsnitt 4.3 ovan) bidrar, enligt resonemangen ovan, till att välja fartygsnamnen ur ett abstrakt nautonomastikon.

I kapitel 4 har jag visat hur lån ur kategorierna mytologiska namn, personnamn och ortnamn kan spåras till forntiden och medeltiden samt att namnbildningar som återgår på icke-propriella ord har funnits lika länge. Jag har också visat (avsnitten 4.2 och 6.3.1) att de karaktäristiska dragen i det finländska nautonomastikonet rätt långt var färdigt utformade redan före perioden 1838–1938. Samma typer av namn och även i viss mån samma enskilda namn förekom redan då. Den stora spridningen i Finland under en lång tidsperiod tyder på förekomsten av ett abstrakt finländskt nautonomastikon, en standarduppsättning av traditionella namn, ur vilket val gjordes då nya namnbärare namngavs. Också Leibring (2000: 311–312) menar att många kreatursnamn, som har stor spridning i hela det nordiska språkområdet och också semantiska motsvarigheter i utomnordiska språk, bildat ett abstrakt buonomastikon med lämpliga, valbara namn. Det abstrakta nautonomastikonet växlar från namngivare till namngivare, men det finns kan man förutsätta i språkgemenskapen en konsensus som grundar sig på tidigare namngivares namnval och namnidéer. Genomgången av mitt material och jämförelsen mellan fartygsnamnen i städerna och i skärgården ger intryck av ett slags kognitivt system, som inte enbart består av en standarduppsättning av traditionella namn att återanvändas (abstrakt nautonomastikon), utan även innefattar namnidéer, d.v.s. abstrakta generaliseringar, enligt Leino (1989; 177–178, se avsnitt 2.1.2.4 ovan) schematiska enheter som styr namngivningen.

Min undersökning har visat att en del av fartygsnamnen har använts under flera århundraden i Finland men också på ett större skandinaviskt område (se avsnitt 5.4 ovan). En del namnidéer återkommer i västvärldens och Nordamerikas flottor. Den höga åldern och vidsträckta spridningen tyder inte bara på förekomsten av ett abstrakt nautonomastikon, utan också på att de ofta återkommande namnen har schabloniserats (se Leibring 2000: 31–32), d.v.s. småningom förlorat kontakten med sitt sakliga innehåll och börjat uppfattas som prototypiska fartygsnamn. Med tiden försvinner

vetskapen om att barkskeppet *Carl* (byggt 1856) från Kristinestad är uppkallat efter ägaren och att det åländska skonertskeppet *Amalia* är uppkallat efter dotterdottern till redaren. (Se 7.2 nedan.) Namnen upplevs av namnbrukarna bara som vackra och passande fartygsnamn. *Furst Menschikoff* var en av de tidigaste ångbåtarna för passagerartrafik från Stockholm till S:t Petersburg, men namnbrukarna associerade nödvändigtvis inte i första hand till namnlåtaren.

Jag ger i fortsättningen exempel på enstaka fartygsnamn som har använts vidsträckt under långa tidsperioder och sannolikt därför har schabloniserats. Sådana finländska fartygsnamn som redan fanns på 1600-talet är *Nordstjernan* och *Swan*. *Enigheten*, *Fortuna*, *Freden, Hoppet* och *(Sankt) Johannes* hörde till den finländska flottan på 1700-talet. Alla dessa namn förekommer fortfarande under perioden 1838–1938 både i städerna och i skärgårdskommunerna. Många fartygsnamn ur klassisk mytologi förekom i hela västvärlden, bland annat *Hercules, Juno*, *Jupiter, Mars, Minerva* och *Neptunus*. Samma namn återfinns bland de finländska fartygsnamnen både i städerna och i skärgården. Det är osannolikt att namngivarna i finländska skärgårdskommuner närmare kände till den klassiska litteraturens myter och gudavärld, nordisk mytologi eller Kalevala. Ändå använde de samma mytologiska namn som förekom i städernas flottor. Namnen har ofta återanvänts och blivit delar av det finländska abstrakta nautonomastikonet.

Motsvarigheter till många av våra fartygsnamn finns även i andra språk, förutom i nordiska språk t.ex. i engelska och ryska. Här följer några exempel på detta: *Enigheten*, *Hoppet* och *Örnen* i mitt material motsvaras hos Kennedy (1974: 161, 164, 167,173) av *Alliance, Hope, Spes, Aquila* och *Eagle* och hos Ekman (1956: 668) av *Nadezjda* ’hopp’ och *Orjol* ’örn’. Spridningsvägarna har säkerligen varit från centrum till periferin, från centra för världshandeln till nordiska handelscentra, och med tiden har namnen och namnidéerna nått också avlägsna skärgårdskommuner i Finland. Paralleller kan sökas i de socioonomastiska undersökningar som visar hur förnamn har spridits från högre samhällsskikt nedåt och från centrum till periferin (Valtavuo-Pfeifer 1985, Utterström 1995, Gustafsson 2003). Ett konkret exempel på vilka vägar namnen har gått i det finländska nautonomastikonet är namnet *Eläköön* ’leve, hurra’. Namnet gavs först åt ett statligt representationsfartyg som Klinge (1996: 306) framhåller att var under byggnad vid den kejserliga familjens besök i Finland år 1885. Under de följande två decennierna kan man i Finlands skeppskalender (1892, 1912, 1920) följa hur fyra galeaser, ett skonertskepp och en bark i städernas flottor fick samma namn. Bland lantmannafartygen fanns år 1912 tre fartyg med namnet *Eläköön* visar Finlands handelsflotta (1912). Spridningen har då nått skärgårdskommunerna.

7.2 Grunderna för namngivningen

Begreppet *namngivningsgrund* kan definieras som den sakliga grunden för namngivningen. Begreppet har använts för analysen av ortnamn (Zilliacus 1966: 48–49) och då huvudsakligen getts en konkret innebörd som avser till exempel platsens läge, användning eller utseende. Zilliacus betecknar (2002: 143) namngivarens sakliga motiveringar som ”ett synnerligen svåranalyserat komplex av motiv på olika plan” och föreslår (a.a.: 144) som ett mera omfattande begrepp *namngivningsmotiv.* Vid sidan om de rent konkreta grunderna för namngivningen finns det andra motiv som kan analyseras och vara betydelsefulla för också andra namnkategorier än ortnamn. Kreatursnamnen har så som Leibring (2000: 347–348) visat vid sidan om konkreta namngivningsgrunder, d.v.s. namnen beskriver faktiska egenskaper hos namnbäraren, också schablonmässigt givna berömmande namn, namn som är sekundära namnbildningar ur lexikonet och namnlån (uppkallelsenamn). De senare nämnda grunderna för namngivningen kan även iakttas hos fartygsnamnen. I det följande görs ett försök att undersöka motiven för namngivningen ur namngivarens synvinkel. Indelning av namngivningsmotiven nedan utgår från den kategoriindelning som genomgående använts i arbetet (se avsnitt 2.2.5 ovan) och uppställningen utgår ifrån frekvens, d.v.s. lån av personnamn är sammanlagt den största gruppen och inom denna är lånen av kvinnliga förnamn den största gruppen. Grupperna är:

1. Lån av eller bildningar till kvinnliga förnamn.
2. Lån av eller bildningar till manliga förnamn.
3. Lån av eller bildningar till kända personers namn.
4. Lån av eller bildningar till mytologiska namn.
5. Sekundära namnbildningar ur lexikonet.
6. Lån av eller bildningar till ortnamn.
7. Lån av eller bildningar till företagsnamn.
8. Nyskapade namn.

1. Lån av eller bildningar till kvinnliga förnamn

Som tidigare framgått (se avsnitt 5.2.2.1 ovan) sammanfaller dessa fartygsnamn rätt långt med de kvinnonamn som vid samma tid var frekventa, t.ex. *Sofia, Anna, Helmi* och *Maria*. Ett par av dem, nämligen *Alexandra* och *Olga* kan förknippas med den kejserliga familjen. Modéer (1935: 141) och Karlsson (1970: 109) antar att de nordiska

fartygen med kvinnonamn mestadels var uppkallade efter redarnas kvinnliga familjemedlemmar. Den sjöhistoriska litteraturen innehåller uppgifter som för Finlands del styrker hypotesen. Till exempel segelskeppen *Catharina*, *Elise*, *Elisabeth* och *Maria* från Kristinestad (byggda 1839, 1833, 1843 och 1836) nämner Norrvik (1999: 22, 51, 53, 58, 63, 215) att fick namn efter redarens hustru medan *Rebecka* (1700-tal) och *Olga* (1868) döptes efter två av redarens döttrar. Det åländska skonertskeppet *Amalia* (1870) döptes enligt Kåhre (1940: 169) efter skeppsredarens dotterdotter.[35]

Jag har även prövat hypotesen, d.v.s. att fartygen uppkallades efter redarnas familjemedlemmar, på undersökningsmaterialet (städernas fartyg). I de skeppskalendrar som jag använt (1838, 1863, 1887, 1912, 1938) framgår redarnas namn, vilket i vissa fall gör det möjligt att få uppgifter om familjemedlemmars namn. Genealogiska samfundet i Finland har på nätet lagt ut äldre kyrkböcker, de s.k. historieböckerna, som i allmänhet går fram till mitten av 1800-talet (www.genealogia.fi). Uppgifter om redarna och deras familjemedlemmar kan alltså för den äldre delen av undersökningsperioden uppsökas i denna källa, där de två första skärningsåren, 1838 och 1863, täcks av kyrkboksmaterialet. I över hälften av fallen har dock redarna inte stått att finna i kyrkböckerna för den stad där fartyget hör hemma. Av de 45 redare som återfunnits har hela 31 gett hustruns eller dotterns namn åt sitt fartyg.[36] Man får givetvis även räkna med att det kan ha funnits andra kvinnliga familjemedlemmar som har fungerat som namnlåtare men som i kyrkböckerna inte upptas i samband med redaren.

En omständighet som styrker sannolikheten för att fartygen döpts efter familjemedlemmar är ytterligare att kvinnonamnen är desamma som var vanliga kvinnliga dopnamn under motsvarande period både på svenska och finska. Det finns alltså mycket som talar för att fartygen med kvinnonamn ofta var uppkallade efter redarnas kvinnliga familjemedlemmar. Namnen *Alexandra* och *Olga* syftar antagligen i en del fall på den kejserliga familjen.

2. Lån av eller bildningar till manliga förnamn

Tidigare har visats (se avsnitt 5.2.2.2 ovan) att fartygsnamnen som återgår på manliga förnamn i många fall sammanfaller med de mansnamn som var frekventa vid samma tid, speciellt *Johannes* och *Carl/Karl*. Två av namnen, nämligen *Alexander* och *Nikolai*, är kejserliga namn. I finländsk sjöhistorisk litteratur kan man då och då påträffa

[35] Fregatten *Favell* (1895) var uppkallad efter dottern till ägaren av varvet Albion i Bristol (Aarniala 1993: 328).

[36] För 1838 fann jag att av de 20 redare som återfinns i kyrkböckerna hade 13 uppkallat fartyget antingen efter hustrun (8 fall), en dotter (4 fall) eller efter både hustrun och en dotter (1 fall). För 1863 konstaterade jag att av de 25 redare som återfanns 18 hade gett fartyget namn efter hustrun (15 fall), en dotter (2 fall) eller både hustrun och en dotter (1 fall).

upplysningar om att fartyg med mansnamn döpts efter ägaren eller ägarens son. Det gäller enligt Gustafsson (1977: 143) galeasen *Axel* från Hitis (byggd på 1890-talet), och enligt Norrvik (1999: 153, 97, 151, 172) barkskeppen *Carl*, *Erik* och *Oscar* (byggda 1856, 1848 och 1857) och skonerten *Ludvig* (byggd 1857), de fyra senare från Kristinestad.

Kyrkböckerna (www.genealogia.fi) ger stöd för antagandet att fartygen med mansnamn uppkallats efter redaren eller hans manliga familjemedlemmar. Jag har bland de 45 redare som återfanns i kyrkoböckerna hittat 9 belägg som tyder på uppkallelse efter redaren eller hans son.[37] De namn som är gemensamma för fartyget och redarfamiljen är följande: *Adolph, Carl, Johan, Fredric, Fredrik, Gustaf, Herman, Johannes, John, Otto* och *Sixtus*. Det förefaller alltså sannolikt att många fartyg med vanliga svenska mansnamn var uppkallade efter medlemmar av ägarfamiljen. En del av fartygen med namnen *Alexander* och *Nikolaj* har förmodligen namngetts för att hedra kejsarna.

Varför var de kvinnliga förnamnen vanligare som fartygsnamn än de manliga? Etnologisk-folkloristisk forskning (Rosenberg 1996: 112, 124) har visat att finländska sjömän under segelsjöfartens epok betraktade fartyget som ett kvinnligt väsen och kallade det för ”hon”. Sjömännens värld var en maskulin värld och sjömännen tillskrev fartyget feminina egenskaper framhåller Rosenberg (a.a.: 124). Kennedy (1974: 60–61) diskuterar frågan och konstaterar att orden för olika fartyg i många språk är feminina bl.a. i grekiska, latin, italienska, franska och spanska. Sedan flera århundraden refererar man i engelskan till fartyg med pronomenet *she.* Sandahl (1994: 281–282) framhåller att *hon* som pronomen dominerar i svenskan bland marinens och handelsflottans personal, samt hos moderna nöjesseglare. Han (ibid.) visar att bruket under förra delen av 1800-talet vann insteg via engelskan. Vidare påpekar han (a.a.: 281) att franska fartygsnamn tidigare som regel var feminina men att maskulinum i modern tid vinner mark, d.v.s. *La Marie* ersätts med *Le Marie*. Kennedy (ibid.) nämner vidare att många segelfartyg bar namnet *Seaman's Bride* och att även *Female* är belagt. Ytterligare en förklaring kan sökas i att de finländska namngivarna i så gott som alla fall var män, städernas redare och handelsmän och skärgårdens skutskeppare. Uppfattningen om fartyg som kvinnliga väsen gäller de äldre tider som beskrivs i min undersökning. I modern tid har massmedierna som Sandahl (1994: 281, 282) visar påverkat språkbruket och bidragit till att förändra uppfattningen.

[37] År 1838 bär fartyget och redaren i två fall samma namn, och fartyget och en son i fyra fall samma namn. År 1863 bär fartyget i fyra fall redarens namn, i tre fall sonens namn och i ett fall både redarens och en sons namn.

3. Lån av eller bildningar till kända personers namn

Dessa namn är (se avsnitt 5.2.2.3 ovan) antingen bildade till namnen på allmänt kända eller till namnet kända personer. I det förra fallet är det bland annat fråga om kejsare och makthavare, som har främjat sjöfartsnäringen eller som har möjlighet att göra det. Namnen kan alltså uppfattas som ett slags hedersnamn. I det senare fallet har fartyget uppkallats efter ägaren eller en medlem av ägarfamiljen och fått släktnamnet eller personens förnamn och släktnamn.

4. Lån av eller bildningar till mytologiska namn

De mytologiska namnen (se avsnitt 5.2.1 ovan) är hämtade ur olika källor: klassisk mytologi, nordisk mytologi och finsk mytologi. Ursprunget är främst den klassiska litteraturen, nordisk nationalromantisk diktning och Kalevala. Namnen på himlakroppar och stjärnbilder, som i sin tur fått namn ur klassisk mytologi, kan vara en annan tänkbar grund för namngivningen.

5. Sekundära namnbildningar ur lexikonet

I mitt material förekommer personbeteckningar, t.ex. titlar och yrkesbeteckningar eller ord som uttrycker släktskap, djur- och växtbenämningar, namn med anknytningar till naturfenomen samt nautiska termer, önskenamn och egenskapsbeteckningar. Namn av typen *Fyra Bröder* och *Syskonen* har förmodligen sin grund i gemensamt ägande inom familjen. Det vanliga namnet *Ystävät* 'vännerna' har antagligen också grund i gemensamt ägande. *Tre Wänner* byggdes enligt Bergboms biograf von Bonsdorff (1977: 113) våren 1814 av Bergbom, J. Nylander D:son och Johan Wickman. Namnen *Förstlingen* och *Primus* har sin grund i att fartyget är den första satsningen i ett rederi med förhoppningar att växa. Mönster för att namnge fartyg efter djur finns från uråldrig tid och har samband med namnbilder i form av galjonsfigurer och akterspeglar. De uråldriga mönstren omfattar också namngivning efter de omgivande elementen, t.ex. stjärnor, vindar, vågor, och efter seglarnas förhoppningar och önskningar. (Se avsnitt 5.2.5 ovan.)

6. Lån av eller bildningar till ortnamn

Fartyg har i äldre tid uppkallats efter byggplats. I materialet finns vidare uppkallelse efter hemort och hemland. I modernare tid blir uppkallelse efter destination eller rutt allt vanligare. (Se avsnitt 5.2.3 ovan.)

7. Lån av eller bildningar till företagsnamn

Namnen inom denna grupp är få (1 %), men namngivningsgrunden är klar. Namngivaren har velat ange vilket företag fartyget betjänar. (Se avsnitt 5.2.4. ovan.)

8. Nyskapade namn

Nybildningarna är få (1 %). De består till större delen av namn som försetts med femininbildande suffix: t.ex. svenskt eller latinskt *-a* eller finskt *-tar/-tär*, t.ex. *Bolin**a*** av *bolin*, *Elect**a*** av *electus* eller *Laine**tar*** av *laine* 'våg'.

Analysen här ovan antar som nämnt namngivarens perspektiv (diakroniskt synsätt) och har gett som resultat tänkbara grunder för namngivningen. Vittnesbörd om namngivarens motiv saknas emellertid i de flesta fall och även om vittnesbörd i enstaka fall finns, kan det vara fråga om förenklingar och efterrationaliseringar. De resultat som lagts fram här belyser ändå namngivningsmotiven.

Sjöblom (2006: 22, 60, 248) har ifrågasatt användbarhet av begreppet *namngivningsgrund*. Hon anser att det inte kan tillämpas vid analysen av hennes eget material, som omfattar firmanamn, eftersom man då förbiser namngivningens symboliska och associativa motiv och i stället för systemen i namngivningen ensidigt inriktar sig på enskilda namn. Genomgången ovan visar emellertid på faktiska namngivningsgrunder som tillämpats i det finländska nautonomastikonet. Insikten om att fartygsnamnen ofta är symboliska, metaforiska eller metonymiska till sin natur (se avsnitt 11.3 nedan) kan emellertid fördjupa analysen av namnen. Namngivningsgrunden för fartygsnamnen *Jehu*, *Goliat* och *Nimrod* är visserligen Gamla Testamentets berättelser, men att just dessa namn valts som fartygsnamn har att göra med att de väcker associationer till snabbhet och styrka. Samma resonemang kan tillämpas på många sekundära namnbildningar ur lexikonet. De personbeteckningar som används som fartygsnamn är ofta förnäma och väcker tankar på överhöghet och makt: t.ex. *Imperator, Prinsessan, Storfursten* och *Sultan.* Djurbenämningar som fartygsnamn är

många gånger sådana som associerar till styrka eller snabbhet: bland annat *Ilves* 'lo'*, Otso* 'björn'*, Svalan* och *Tärnan.* En fördjupande analys av denna typ anlägger i högre grad namnbrukarnas perspektiv och visar på mönster i namngivningen. En sammanfattande diskussion om fartygsnamnens metaforiska och symboliska natur samt deras koppling till kognitiva och semantiska domäner förs i kapitel 11.

Många namn i mitt material är bildningar till kända personers namn. Det är bland annat fråga om namnen på världshistoriens stormän, frihetshjältar i olika delar av världen, den finska nationens märkesmän och namnen på fiktiva gestalter t.ex. ur J. L. Runebergs Fänrik Ståls sägner (1848, 1860). Synen på valet av dessa namn kan likaså fördjupas om man beaktar namnens symbolvärde och de associationer som de väcker. Å andra sidan är det tydligt att valet också påverkas av strömningar i tiden, framför allt nationalromantiska ideologier. Till och med en del bildningar till ortnamn kan belysas på detta sätt, t.ex. den stora frekvensen av fartygsnamnen *Finland* och *Suomi* samt namn som *Aavasaksa, Altai* och *Imatra.* Detta diskuteras i kapitel 10 och i kapitel 11 nedan.

7.3 Namnens olika funktioner

I avsnitt 2.2.3 har jag refererat olika synsätt på egennamnens funktioner i de sociala sammanhang där de används. Det råder enighet bland forskarna om att egennamnens grundläggande funktion är att identifiera och individualisera (t.ex. Zilliacus 1997: 18). Detta gäller även fartygsnamnen. Namnet refererar till ett bestämt fartyg och formar fartygets identitet. Jag betraktar fartygsnamnens *identifierande* och *individualiserande* funktion som grundläggande, men tillskriver dem även de andra funktioner som enligt Andersson (1996: 15–22) förekommer hos egennamn, nämligen *emotiva*, *ideologiska* och *sociala* funktioner. Den emotiva funktionen innebär hos Andersson (a.a.: 17) en positiv eller negativ laddning hos namnet, t.ex. i smeknamn och öknamn. Sjöblom (2006: 70) framhäver firmanamnens *lockande* funktion att skapa en positiv bild av företaget. Rogan (1994: 84–85) talar om den *singulariserande* aspekten på namnet som innehåller en stark känslomässig komponent då namnet framhäver något viktigt i namngivarens privata föreställningsvärld. Detta kommer nära Sjöbloms (2000: 70) *personliga* funktion då firmanamnet t.ex. uttrycker namngivarens kreativitet eller innehåller dolda budskap. Fartygsnamnens emotiva funktioner innehåller element av båda synsätten, det som framhäver ”reklamvärdet” hos namnet och det som betonar namngivarens privata budskap. Den *ideologiska* funktionen kommer, menar Andersson (1996: 19–21) till synes i person- och ortnamn som innehåller fornnordiska gudanamn och kristna helgonnamn men också i diktaturernas ideologiska namngivning. Också de

här funktionerna kan exemplifieras i fartygsnamn. Sjöblom (2006: 70) talar om firmanamnens *integrerande* funktion då namnet anknyter till en viss region eller kultur. Även detta äger sin tillämpning på fartygsnamnen och innebär ett bredare synsätt än det strikt ideologiska. Rogans (1994: 92–95) rituella aspekt på önskenamnen – det som namnet uttrycker kommer också att förverkligas – är relevant eftersom önskenamnen bland fartygsnamnen är en framträdande grupp. Vi har här att göra med språkets *imaginära* funktion som Halliday (1976: 23) talar om, d.v.s. att kunna föreställa sig något. Till slut är det skäl att nämna den i snävare mening *sociala* funktionen hos fartygsnamnen, namnets förmåga att skapa samhörighet inom en besättning och stärka gruppidentiteten. Jag skiljer alltså mellan följande funktioner hos fartygsnamnen:

1. Identifierande och individualiserande funktion.
2. Emotiv och lockande funktion.
3. Personlig funktion.
4. Integrerande och refererande funktion.
5. Social funktion.
6. Imaginär funktion.
7. Ideologisk funktion.

1. Identifierande och individualiserande funktion

Fartygsnamnets grundläggande identifierande och individualiserande funktion blir tydlig om man beaktar att fartygsnamnet alltid nämns först vid de tillfällen då fartyget ingår i offentliga sammanhang: i fartygsregister av olika slag, tullhandlingar, skattelängder, hamnregister skeppskalendrar etc. Först i andra hand uppges t.ex. hemort, redare, lästetal eller registerton, fartygstyp etc. Fartygsnamnen används i tidningarna och i handelshusens korrespondens. Också andra transportmedel som järnvägslok och flygplan kan ha namn, men namnen används inte liksom fartygsnamnen i identifierande syfte.

2. Emotiv och lockande funktion

Den emotiva funktionen hänger samman med de associationer som fartygsnamnet väcker. Huruvida ett namn väcker positiva associationer och därför upplevs som lockande är svårt att mäta och bedömningen innehåller alltid subjektiva element. Positiva associationer väcker dock namn som framhäver fartygets snabbhet, styrka och säkerhet. Till exempel *Rapide, Express, Lejonet, Hercules, Turva* ’skydd, trygghet’ och

Säkerheten är sådana namn. Om namnet framhäver det unika hos fartyget, det som höjer det över den stora massan av seglare, har det vad man i modern tid skulle kalla ”reklamvärde”. *Prinsessan, Storfursten, Jupiter, Thor* kunde tjäna som exempel på detta. De egenskapsbeteckningar som används som fartygsnamn är goda exempel på namn som väcker positiva associationer: *Active, Jalo* ’ädel, nobel’*, Mainio* ’förträfflig’*, Solide, Uljas* ’ståtlig’. Metaforiska och symboliska namn väljs ofta just för att väcka positiva associationer.[38]

3. Personlig funktion

För namngivaren har fartygsnamnet ofta en personlig funktion, så att det utgår ifrån ett subjektivt behov att ge uttryck för sig själv, sitt privatliv och sina känslor. Ägaren namnger fartyget efter sig själv, efter sina familjemedlemmar eller beskriver sin känsla för fartyget som i namnen *Minun Lapseni* ’mitt barn’, *Dockan, Pilten.* Den personliga bakgrunden till namnet kan anges på ett mera förtäckt sätt, få karaktären av ett ”dolt meddelande”. Till exempel namnet på segelbåten *Kaj-Len* är vad Otterbjörk (2000: 3) kallar ett variationsnamn där man parat ihop en manlig och en kvinnlig namnled. Det är förmodligen givet utgående ifrån ägarparets förnamn.

4. Integrerande och refererande funktion

Ofta upplyser namnen om var fartyget hör hemma, förknippar fartyget med ett land, en region, en stad eller en kulturtradition. Förleden *Finn-* eller namnets finska språkform signalerar nationalitet och *Albion* och *Ocean* tillkännager delaktighet i världshandeln. De många fartygsnamn som är bildade av ortnamn har en integrerande eller refererande funktion, då de förknippar fartyget med hemort, destination eller rutt. Namnet kan markera samhörighet med rederiets övriga fartyg (systembunden namngivning) eller med det affärsföretag som fartyget betjänar. *Jupiter, Sampo* och *Pehr Brahe* anknyter till olika kulturtraditioner.

5. Social funktion

Fartygets namn skapar samhörighet mellan besättningsmännen på fartyget eller mellan de ägare, som tillsammans har satsat på företaget. Namnet är nyckeln till gemensamma

[38] Påverkan i annan mening kan iakttas i sådana namn på krigsskepp som har valts för att injaga skräck i fienden. Ett extremt exempel på det senare utgör Vitaliebrödernas sjörövarfartyg *Död*, *Djävul* och *Brandhexan* (Forshell 1998: 18).

upplevelser, minnen och framtida förhoppningar; att ha ett namn gemensamt är att höra ihop som Huldén (1993: 33) formulerar namns sociala funktion. Namnet stärker med andra ord gruppidentiteten. Ett tydligt exempel på detta är namnen på krigsskepp, som bland annat har uppgiften att sammansvetsa de krigsmän som seglar på fartyget och inge dem mod. Berg (1993: 34) nämner bland annat *Dristigheten*, *Manligheten* och *Orädd* i Sveriges krigsflotta.

6. Imaginär funktion

Raden av namn som uttrycker förhoppningar om lyckosam seglats och framgångsrik affärsverksamhet är lång i skeppslistorna. *Enigheten, Fortuna, Freden, Hoppet, Lyckan, Välgången* och *Vänskapen* är sådana exempel. Man kan med Rogan (1994: 95) säga att dessa namn fungerar som ett slags garanti eller en besvärjelse. Det är fråga om förmågan att med språkets hjälp skapa en tänkt värld, nämligen att föreställa sig framtida framgång och lycka. Önskenamnen var vanliga i äldre tider, men i nyare tid favoriseras namn som väcker associationer till överlägsenhet, styrka och säkerhet.

7. Ideologisk funktion

Många fartygsnamn har vad Andersson (1996: 19) menar med ”en i vid mening *ideologisk* funktion”. En sådan funktion har fartygsnamnen ur klassisk mytologi, som ursprungligen valdes för att ställa fartygen under beskydd av gudarna. De fosterländska stämningarna i Finland i mitten av 1800-talet avspeglar sig i en ökad användning av finska språket i fartygsnamnen och av namn ur Kalevala. För samtiden hade dessa fartygsnamn en ideologisk funktion. Fosterländska stämningar väckte likaså namnen på gestalter ur Fänrik Ståls sägner, namnen på den finländska kulturens märkesmän och en del ortnamn. De påfallande många namn på frihetshjältar från olika delar av världen som pryder fartygens stävar måste även för samtiden ha haft en ideologisk laddning: *Bolivar, Buonaparte, Garibaldi, Kanaris* och *Lafayette.*

Fartygsnamn i en utpräglat ideologisk funktion står att finna bland krigsfartyg. Ekman (1956: 696–697, 701) beskriver namngivningen i ryska flottan under olika makthavare. Vid revolutionen år 1917 ändrades namn på slagskepp som tidigare syftat på segerrika sjöslag till namn med revolutionär klang, t.ex. *Gangut* (Hangö udd) ändrades till *Okiabrskaja Revoliutsija* (Oktoberrevolutionen). Namn på kejsare och furstar ersattes med mera demokratiska namn, t.ex. *Imperator Aleksandr II* döptes om till *Borets za Svobody* (Frihetskämpe) och *Potemkin-Tavritjeskij* till *Svobodnaja Rossija*

(Fria Ryssland). Under och efter andra världskriget återgick man delvis till ryskt nationella namn och namn från tsartiden, framhåller Ekman (a.a.: 701).

Fartygsnamnen har, som andra egennamn, olika och delvis överlappande funktioner. Fartygsnamnen har alltid en identifierande och individualiserande funktion. Namnet skapar fartygets identitet. Men ett och samma namn kan därutöver väcka många olika associationer och alltså samtidigt ha många funktioner. Funktionerna flyter in i varandra och blandas. Namngivarens avsikter kan vara andra än namnbrukarnas associationer och hos namnbrukarna kan namnen väcka sinsemellan olika föreställningar.

7.4 Systembunden namngivning

Fartygsnamnen ger ibland exempel på *systembunden namngivning,* d.v.s. att fartyg med samma ägare har namn som till form eller innehåll påminner om varandra, följer samma namngivningsmönster. Fenomenet är välkänt i modern finländsk sjöfart. Till exempel namnen på kryssningsfartygen i Viking-rederiet är tvåledade och innehåller dels rederiets namn, dels ett annat namn som slutar på *-lla*: *Viking Cinderella, Viking Gabriella, Viking Mariella* och *Viking Rosella.* Namngivningsmönstret har som Andersson (1994: 28) påpekat likhet med personnamnsskickets variationsprincip, som betyder att ett led i faderns och/eller moderns namn går igen i barnens. Blomqvist nämner (2006: 14) som exempel på variationsprincipen att döttrar till *Gunnar* kan döpas till *Gunborg*, *Gunilla* och *Gunvor*. Systembundenhet hör för övrigt samman med massdop, som när soldater namngavs på indelningsverkets tid i svenska armén, när nya stadsdelar förses med gatunamn eller när stora djurbesättningar skall döpas. Den stora mängden presumtiva namnbärare lockar enligt Andersson (1994: 27–28) fram namnsystemen. Inom sjöfarten har den systembundna namngivningen en annan funktion. Den systematiska namngivningen av fartyg bottnar uppenbart i en strävan att markera samhörigheten inom ett bolag, eller en del av det, och att göra omvärlden medveten om bolaget. Namngivningen uttrycker en företagsekonomisk strävan efter att ge redarfirman en image. Jag skall i detta avsnitt ge en inblick i hur den systembundna namngivningen av finländska fartyg har vuxit fram och därefter behandla de olika namngivningsmönster som kan iakttas i mitt material samt i sjöhistorisk och lokalhistorisk litteratur.

7.4.1 Relationsnamn som ett led i utvecklingen

Om två företeelser eller orter är namngivna i förhållande till varandra talar man i allmänhet om *relationsnamn*. Den typen av namn på fartyg har förekommit mycket länge. Karlsson (1970: 39) ger exempel på sådana namn från medeltiden: *Langside* 'Långsidan' och *Smalside* 'Kortsidan', *Neuebusche* 'Den nya bussan' och *Oldebusche* 'Den gamla bussan'. Kennedy (1974: 79) exemplifierar bland annat med de skepp som upptäcktsresandena Martin Frobisher 1578 och John Davis 1585 seglade med, då de sökte efter Nordvästpassagen till Kina och Indien. Frobishers fartyg hette *Gabriel* och *Michael* efter de två ärkeänglarna och Davis *Sunneshine* och *Mooneshine*. I mitt material finns stålbarkarna *Pamir* och *Passat* som på 1930-talet ingick i Gustaf Eriksons flotta. Hos Paine (1998: 384, 388) får man veta att de är byggda på samma varv i Hamburg som systerskepp, vilket den allittererande namngivningen också antyder.

Från vårt eget land finns flera exempel på relationsnamn från 1700-talet. I Uleåborgs handelsflotta fanns enligt Snellman (1974: 27–28) brigantinen *Gubben Noach* och jakten *Gumman Noach*, båda byggda 1777 och fregatterna *Hertigen* och *Hertiginnan*, byggda 1778 och 1779. År 1838 förekommer i skeppskalendern briggarna *Alexander Suomest* och *Eva Suomest* som båda ägdes av kapten Murej i Fredrikshamn. Namntypen förnamn + binamn är ovanlig i skeppskalendrarna så man kan anta att fartygen namngetts i relation till varandra. En annan ovanlig form av namngivning praktiserade G. A. Lindqvist i Nykarleby, som 1835 döpte sin ena fregatt till *Trägen* 'flitig, ihärdig' och följande år sin andra till *Vinner* efter mottot *trägen vinner*. Ett tredje fartyg planerades med namnet *Alltid*, framhåller Brick (1980: 424).

Under segelsjöfartens glansperiod i mitten av 1800-talet då finländska fartyg sökte sig ut på världshaven, förekom det att redare och handelshus lät bygga systerfartyg det ena året efter det andra. Hornborg framhåller (1925: 205–206) att man ofta använde samma ritningar eller byggde ett nytt likadant fartyg om det förra hade visat sig vara sjödugligt och snabbseglande. Ibland gavs systerfartygen namn som på olika sätt associerade till varandra. Från Hammars varv utanför Borgå sjösattes 1919 en fyramastad skonare som fick namnet *Regina* och följande år ett systerfartyg med namnet *Rex,* nämner Hornborg (ibid.). I Rysk-Amerikanska kompaniet, ett handels- och kolonisationsföretag i ryska Alaska, fanns enligt Riimala (1993: 185–186) två systerfartyg, *Sitka* (1846) och *Atka* (1847). Att *Sitka* valdes som namn på det första fartyget var naturligt då Sitka var centralorten för handeln i ryska Alaska. Ön Atka däremot ligger långt ute i Berings hav, varför namnet på systerfartyget kan ha valts på grund av ljudlikheten.

Handelshuset Malm i Jakobstad lät under 1860-talet årligen bygga präktiga handelsfartyg framhåller Nikula (1948: 293–295). Med barken *Ukko* i det Bergbomska handelshuset i Uleåborg som modell lät Peter Malm timra två systerfartyg 1863 och 1864 för djupsjöfart. Malms barkar fick liknande egenskapsbetecknande namn: *Rapide* och *Alerte*. Handelshuset lät bygga ytterligare en bark 1866 och en fregatt 1867 (ibid.). Fartygen var alltså inte likadana men de gavs ändå båda namn på *-or*: *Navigator* och *Equator*.

Även under ångbåtseran förekom relationsnamn på systerfartyg. Malmberg (1994: 63) nämner att Sydfinska Ångfartygs A/B 1859 lät bygga två propellerdrivna ångbåtar i England som fick namnen *Alexander* och *Nicolai,* sannolikt efter de två kejsare som då var aktuella (tronskiftet skedde 1856). Fartygen gick på rutten Helsingfors–Lybeck (ibid.). Av mitt material framgår att Ab Rosenlew byggde ett par passagerarångare som blev färdiga 1884 och 1887. Ångarna trafikerade mellan Björneborg och Åbo och fick namnen *Norden* och *Södern*. *Norden* är ett gammalt och ofta beprövat fartygsnamn och namnet *Södern* gavs uppenbarligen i relation till detta och med tanke på att den rutt som fartygen seglade på gick från norr till söder. Rederibolaget Navigator i Österbotten ägde två systerfartyg *Heros* 1899 och *Hyllos* 1907 där både allitteration och slutrim antyder samhörighet.

7.4.2 Namnsystemen växer fram

Ludwig (1952: 148–162) menar att *systembunden namngivning* inom sjöfarten började tillämpas under senare delen av 1800-talet speciellt i ångfartsaktiebolagen. Ludwig har undersökt namnbruket internationellt och preciserar fem olika slag av systembunden namngivning:

1. Namn på två eller flera ord med gemensamt första ord, t.ex. *African Star* och *African Moon.*
2. Namn på ett ord med samma förstavelse, t.ex. *Belray* och *Belnor*.
3. Namn på ett ord med samma slut, t.ex. *Stockholm* och *Gripsholm* eller *Ascania* och *Aquitania.*
4. Namn på två eller flera ord med gemensamt sista ord, t.ex. *Carnavon Castle* och *Richmond Castle.*
5. Begreppsligt likartade namn, t.ex. namn på hjältar ur Iliaden eller namn på kända konstnärer. (Ludwig 1952: 148–162.)

En annan forskare som har intresserat sig för sytembunden namngivning inom sjöfarten är Johannessen (1998, 2000, 2005, 2007) som har forskat i norska fartygsnamn och särskilt intresserat sig för systembunden namngivning inom modern rederinäring i Bergen och Oslo. Johannessen presenterar (1998: 2–12) olika sätt att binda samman namnen i en flotta: med en eller flera gemensamma bokstäver i initial ställning, ett gemensamt ord som första eller sista ord i namnet, suffix av olika slag, ändelser, olika kombinationer av de föregående och semantiskt besläktade namn. Det är i stora drag samma systembindning som i Ludwigs (1952: 148–162) internationella material, men mera preciserat och inriktat på språklig analys.

Systembunden namngivning är vanlig i våra dagars finländska rederiverksamhet och en relevant fråga är när den uppkom. En första början till systembunden namngivning är förmodligen det bruk av relationsnamn för systerfartyg som behandlas ovan i avsnitt 7.1. Vidare kan man iaktta att handelshus och rederier med flera fartyg tidigt tillämpade namn av en viss typ, till exempel mytologiska namn. Huset Malm i Jakobstad var från 1830-talet ett av de största rederierna och var enligt Kaukiainen (2008: 252) på 1860-talet landets största. Handelshuset var delägare i Finlands första ostindiefarare *Concordia,* och alla fartyg som byggdes för den Malmska flottan 1863–1874 var enligt Nikula (1948: 370) avsedda för ostindiefart. Förutom de tidigare nämnda *Navigator* och *Equator* (jfr avsnitt 7.1 ovan) fanns två fartyg som bar namnen *Orient* och *Europa*. Namnen är valda ur ett gemensamt semantiskt område, d.v.s. namnen är begreppsligt besläktade. Redan i den Malmska flottan tycks det alltså finnas en början till två typer av systembunden namngivning som senare redare skulle tillämpa mera heltäckande. Huset Bergbom i Uleåborg favoriserade under det tidiga 1800-talet framgår det av Snellman (1974: 164) dels namn efter släktens manliga medlemmar, dels namn ur antik mytologi som *Adonis*, *Fortuna*, *Ilia* och *Argo* eller namn ur nordisk mytologi som *Thor* och *Oden*. Från 1850-talet började man emellertid använda Kalevala-namn som *Ukko*, *Kaleva*, *Ilma* och *Sampo* eller finska namn som *Aalto* ’bölja’, *Tähti* ’stjärna’, *Onni* ’lycka’ och *Usko* ’tro’ framgår det vidare (ibid.). Hackman & Co i Viborg hade, visar Tigerstedt (1952: bilaga 10), några fartyg med ortnamn, men i övrigt hämtades fartygsnamnen ur antik mytologi: *Juno, Jupiter, Hebe, Helios, Selene, Terpsichore* och *Pandora,* byggda 1827–1842. En annan Viborgsfirma, Paul Wahl & Co, hade bland annat fartygsnamnen *Don Juan* (1876), *Fidelio* (1878) och *Papageno* (1881), som för tankarna till operans värld (jfr avsnitt 5.2.2.3 ovan). Hackmans enda senare fartyg med ett liknande namn, *Figaro*, var enligt Enbom & Sandelin (1991: 231) byggt 1877 på Wahl & Co:s varv i Varkaus. Namnen ur operans värld var speciella och måste bottna i ett musikintresse hos namngivarna. Också Carl Gustaf Wolff i Vasa, landets största redare i mitten av århundradet, favoriserade enligt uppgifterna i Finlands

skeppskalender (1863, 1870) namn ur antik mytologi. Vid sidan om dem fanns i hans flotta några namn ur nordisk mytologi: *Gefion*, *Oden*, *Thor*, *Alfen*.

Det är naturligtvis svårt att avgöra om de ovan nämnda handelshusen i namngivningen av fartygen medvetet tillämpade ett system eller om de bara vägleddes av egna preferenser och tidens förkärlek för mytologiska namn. Även om man kan säga att många av det tidiga 1800-talets stora redare favoriserade en viss typ av namn och på så sätt lade grunden, var det först senare som systembunden namngivning blev vanlig i rederierna. Följande slag av system kan iakttas i undersökningsmaterialet:

1. Gemensam första bokstav (allitteration).
2. Flera gemensamma initialbokstäver.
3. Gemensam första och sista bokstav.
4. Gemensam ändelse.
5. Flera gemensamma initialbokstäver och ändelser.
6. Gemensam efterled.
7. Semantiska system, d.v.s. begreppsligt besläktade namn.
8. Upprepad användning av redarens namn.
9. Homonym + siffra.

1. Gemensam första bokstav (allitteration)

Från 1927 verkade Helsingin Lloyd O/Y som gav sina fartyg de allitterérande namnen *Otso, Otava, Oto* och *Oinas,* uppger Pietikäinen (1994a: 166–167). I namnen *Otso*, *Otava* och *Oto* har vi rentav två gemensamma inledningsbokstäver. Enligt Anttila (1980: 353) bildades Vaasan Laiva Oy år 1931 med Alex Slotte och Sven Kurikka som delägare och fartygen i rederiet fick dels den ena delägarens namn nämligen *Kurikka,* dels andra namn som började på bokstaven *K*: *Koura, Kemi, Kuurtanes* och *Kemiö*. Namnen är i detta fall äkta toponymer, d.v.s. existerar som ortnamn. År 1937 bildades enligt Pietikäinen & Wirrankoski (1994: 177) en skild sammanslutning för fraktfartyg under bekvämlighetsflagg som använde de finska namnen *Ilves* 'lo'*, Inari* 'Enare'*, Inha* (ortnamn) och *Ivalo* (ortnamn).

2. Flera gemensamma initialbokstäver

En namnserie som bygger på två gemensamma inledande bokstäver och samtidigt förknippar fartygsnamnen med ägaren är konsekvent genomförd i Wihuriderierna. Sjöfartsrådet Antti Wihuri härstammade från Brahestad, där han också idkade

rederiverksamhet, men efter att år 1926 ha flyttat till Helsingfors, utvecklade han en ny namngivningstradition med namn på *Wi-* som kom att genomföras med seg konsekvens och utmärka det nya rederiet: *Wihuri, Wiima, Winha, Wiri, Wiiri, Wiides, Wilke, Wirma, Wipunen, Wirta, Wisa, Wirpi, Wikla, Wilpas* och *Wilja* (Pietikäinen 1994 a: 164–165).

3. Gemensam första och sista bokstav

Lars Krogius & Co tog 1898 över lokaltrafiken i Helsingfors och grundade Helsingfors Ångslups Ab, konstaterar Riimala (1994 a: 111). Bolaget trafikerade i början av 1900-talet med ångbåtar som alla hade namn på *S*: *Susanna, Svea, Selma, Stella, Syrsa, Saga, Sylvia, Senta, Sara, Skulda, Svala, Scylla, Särla* och *Saima*. Namnen slutar också alla på *-a* och är feminina.

4. Gemensam ändelse

Wasa-Nordsjö Ångbåts-A/B inledde på 1870-talet som det första i vårt land regelbunden fraktfart utanför Östersjön med speciell inriktning på Storbritannien, nämner Pietikäinen (1994b: 101–102). Bolagets första fartyg fick namnet *Fennia* och det andra *Patria*. Senare började bolaget systematiskt favorisera namn med ändelsen *-ia.* Bolaget fusionerades 1916 med FÅA och *ia*-namnen kom därefter att bli en del också av FÅA:s systembundna namngivning: bland andra förekom *Bjarmia, Bothnia, Carelia, Constantia, Fennia, Lapponia* och *Titania*. Namntypen går igen hos det 1957 grundade Vasa Shipping, vars fartyg hade namn som *Mercia, Gracia, Cardonia* och *Krucia* (Anttila 1980: 353–354). Man anar här ett brittiskt mönster för namngivningen eftersom Cunard White Star enligt Ludwig (1952: 152) favoriserade sådana namn, t.ex. *Ascania* och *Aquitania*.

5. Flera gemensamma initialbokstäver och ändelser

Enligt Pietikäinen (1994 a: 158) grundade familjen Krogius år 1896 Ångfatygs A/B Finska Lloyd som tillämpade en namngivning med namn som innehåller både uddrim med två bokstäver och slutrim: *Herakles, Helios, Hermes, Hektos* och det senares systerfartyg *Hesperus*. Namnet Hektor, som tematiskt hade passat perfekt i namnserien men som inte slutade på *-s,* ändrades uppenbarligen till *Hektos*. En bit in på 1900-talet grundade familjen Krogius A/B Oceanfart och fortsatte samma namnserie.

6. Gemensam efterled

Pietikäinen (1994a: 161) beskriver hur Nystadsbolaget J. A. Zachariassen & Co grundades av den från Danmark invandrade orgelbyggaren J. A. Zachariassen. I början av 1900-talet skapade han en segelflotta av utländska stålbarkar, som dock fick behålla sina utländska namn. Senare utökade bolaget flottan med ångfartyg och de 1925–1937 inköpta fartygen visar en konsekvent namngivning med namn på *-borg*: *Wasaborg, Olovsborg, Kronoborg, Rolfsborg* och *Marieborg*. De två sistnämnda fartygsnamnen går inte tillbaka på äkta toponymer utan är analoga nybildningar som innehåller förnamnen *Maria* och *Rolf* som förled. J. A. Zachariassens hustru hette Maria och hans son Rolf (w.w.w.wakkanet.fi, hämtat 31.1.2006). Det fanns ett danskt rederi, C. K. Hansen som genomgående använde namn på *-borg* på sina fartyg så som Ludwig (1952: 157–158) nämner. Ett annat företag där man i namnserien markerade samhörighet med en gemensam efterled var Vasa Fartygsaktiebolag som enligt Anttila (1980: 353) grundades år 1916 med utgångspunkt i Wolffs gamla varv på Brändö. Mellan 1917 och 1921 sjösattes en rad, som det senare skulle visa sig, otursförföljda fartyg vilka alla gavs namn på *-ö* efter Brändö: *Kyrö, Brändö, Sandö, Nordö* och *Bergö.*

7. Semantiska system, d.v.s. begreppsligt besläktade namn

Vårt största rederibolag FÅA, numera Effoa, grundades 1883 och öppnade regelbunden fraktfart till utlandet för att betjäna exporten, uppger Pietikäinen (1994b: 103). Bolaget lät genast bygga två lastfartyg som fick namnen *Sirius* och *Orion*. De följande fartygen hette *Capella*, *Urania* och *Astraea* och därmed hade serien av stjärnnamn tagits i bruk, en sed som följdes fram till vår tid. Effoa tillämpar också principen att döpa nya fartyg med samma namn som tidigare föregångare burit. Sålunda har fram till 1983 bland annat fem fartyg burit namnet *Capella* och 4 fartyg *Astraea/Astrea*, *Orion* och *Sirius.* Bolagets 100-årshistorik av Pietikäinen och Sjöström (1983: 228–231) upptar över 60 namn som använts flera än en gång. En annan namnserie inom Effoa som betecknar dotterbolaget Finland-Sydamerika Linjen Ab innehåller namnen *Aconcagua, Actinia, Angra, Araguaya, Arica, Asynja, Atalaya, Atlanta* och *Aymara*. Namnen i serien börjar och slutar på bokstaven *a* och har dessutom en semantisk utgångspunkt; fartygen är uppkallade efter berg, floder och städer i Sydamerika. Firman A. Ahlström, ett av landets största och mest långlivade familjeföretag, bedrev en tid även rederiverksamhet. Så som Pietikäinen (1994a: 158–159) nämner grundades Björneborgs Ångfartygsaktiebolag år 1898 och namnen på fartygen var finska av Kalevala-typ:

Ainamo, *Ilmari* och *Osmo*. Med bolaget Finska Fiskeri A/B stationerat i Hangö deltog Ragnar Nordström i det isländska sillfisket och en del av fartygen i den flottan bar namn som påminde om Nordströms aktivistår som deltagare i Aunusexpeditionen vilken avsåg att införliva Fjärrkarelen med Finland: *Aunus, Syväri* och *Viena* (Pietikäinen 1994a: 167, se avsnitt 5.2.3 ovan). Också den namnserien har alltså en gemensam semantisk utgångspunkt.

8. Upprepad användning av redarens namn

Fartygsnamn som består av två ord ger rederiet en möjlighet att knyta samman fartygen med hjälp av för- eller släktnamn, något som Thordéns rederier utnyttjade. Pietikäinen (1994a: 161–162) beskriver hur Gustaf B. Thordén inflyttade från Sverige och, lockad av gynnsamma villkor i Finland, år 1928 grundade en omfattande rederirörelse. Det året döptes det första fartyget efter redarens hustru till *Hulda Thordén*. Därefter följde en lång rad av fartyg som alla döptes efter familjens kvinnliga medlemmar: *Greta Thordén*, *Ester Thordén, Josefina Thordén, Karin Thordén, Peggy Thordén, Marisa Thordén, Brita Thordén, Maud Thordén* och *Ingrid Thordén.* Vid krigsutbrottet 1939 lämnade Thordén rederirörelsen i Finland och återvände till Sverige. En liknande namngivning praktiserades enligt Pietikäinen (1994a: 169) av Werner Hacklin i Björneborg. Hacklin hade redan en tidigare bakgrund som redare då han, efter en tid som sågägare, år 1931 återvände till rederinäringen och köpte ett ångfartyg som fick namnet *Otto H*. Under ett par decennier utökades sedan flottan med *Betty H, Verna H, Aune H, Flora H, Anton H, Kalle H, Jussi H, Edit H* och *Riitta H*. Typen av namngivning praktiserades även på 1930-talet av Ernst Sohn, vars rederi ägde *Elsa S* och *Fritz S*.

Rätt speciella namngivningsprinciper tillämpades enligt Pietikäinen (1994a: 167) i Ragnar Nordströms rederier (se också ovan punkt 7). Nordström skaffade sig år 1926 aktiemajoriteten i Lovisa Ångfartygs A/B som bedrev passagerartrafik mellan Lovisa och Helsingfors. Nordström utvidgade senare verksamheten med fraktfart och köpte ett 3 100 dwt: s motorfartyg som fick hustruns namn, *Nina*. De följande fartygen namngav Nordström också efter familjemedlemmar: *Greta, Brita, Inga, Immo-Ragnar, Martti-Ragnar, Inga, Raimo-Ragnar, Veli-Ragnar, Karl-Erik, Margareta* och *Martti-Ragnar*.

9. Homonym + siffra

Ytterligare ett sätt att markera samhörighet inom en flotta är att ge fartygen homonyma namn följt av en siffra. Detta har hos oss använts av Ångfartygs A/B Bore grundat år

1897. Fartygen fick rederiets namn och åtskildes från varandra med romerska siffror: *Bore III, Bore IV* o.s.v.

Även om systembunden namngivning inom rederier är en relativt ny företeelse förekom exempel på detta alltså redan under perioden 1838–1938. Man kan studera ansatser till systembunden namngivning under segelsjöfartens glansperiod vid mitten av 1800-talet, då handelshus som det Bergbomska i Uleåborg favoriserade mytologiska namn och det Malmska handelshuset i Jakobstad lät bygga en rad ostindiefarare som fick semantiskt besläktade namn såsom *Orient* och *Equator.* Det 1883 grundade FÅA ger med sina stjärnnamn redan exempel på en utvecklad form av systembunden namngivning. Vid sekelskiftet 1900 och in på 1900-talet grundades flera större rederier som mera medvetet sammanband fartygen i sin flotta med hjälp av allitteration, slutrim, gemensam senare led eller andra liknande markeringar i namnen.

8 MORFOLOGISK ANALYS

8.1 Fartygsnamnens grundstruktur

Ett syfte i min avhandling är att undersöka hur fartygsnamn är bildade (syntaktisk analys), d.v.s. det som Andersson (1994: 16–25) beskriver som propriell grundstruktur och som han (1996: 29) sammanfattar i sin generella modell för namngivning som presenterats ovan, se figur 1 i avsnitt 2.2.2. Den kvantitativa analysen i kapitel 5 och avsnitt 6.3.2 har redan klarlagt huvuddragen i fartygsnamnens grundstruktur. Analysen har nämligen visat att större delen av namnen (ca 65–70 %) är lån ur andra egennamnskategorier och klarlagt vilka de långivande egennamnskategorierna är, d.v.s. personnamn, mytologiska namn, ortnamn och företagsnamn. Vidare har framkommit att en stor grupp (ca 27–29 %) av namnen är bildade sekundärt till icke-propriella ord och att de primära nybildningarna är få, mellan en och två procent. Namngivningens grundstruktur har även berörts i avsnitt 7.1 ovan. I det följande undersöks namnlederna, ordklasserna och species i fartygsnamnen samt behandlas nybildningar med suffix.

8.2 Namnleder i fartygsnamnen

Zilliacus (2002: 184–245) behandlar namnleder i ortnamn och betonar (a.a.: 186) ledbegreppets centrala betydelse för namnanalysen. Han understryker (a.a.: 185) att ett namn som *Furuholms sund* har uppkommit genom en sammanställning av ortnamnet *Furuholm* och appellativet *sund* och bör betraktas som tvåledat. Ledbegreppet definierar Zilliacus (a.a.: 187) så att leden är ord, uttryck eller egennamn med en självständig beskrivande eller benämnande funktion. Som enledade fartygsnamn betraktar jag därför sådana fartygsnamn som lånats av de kvinnliga och manliga förnamn som Blomqvist (2006: 10) kallar *tvånamnskombinationer*, d.v.s. namn av typen *Anna Maria* och *Gustaf Adolf*. Enledade fartygsnamn är vidare kombinationer av förnamn och släktnamn, t.ex. *Sven Dufva* eller *Jenny Lind* samt kombinationer av titel och släktnamn eller titel och förnamn, t.ex. *Grefve Berg* och *Storfurst Constantin*. Namnen är bildade sekundärt till namnfraserna i fråga. De allra flesta fartygsnamnen är utgående ifrån definitionen ovan enledade, bara några få (ca 1 %) är flerledade. De flerledade namnen är av följande typ:

1. sammansättningar av appellativer (t.ex. *Gylleskepp, Fruktjägaren*)
2. en appellativisk huvudled föregången av en fristående bestämningsled t.ex.:
    a. ett adjektiviskt ord (t.ex. *Nyländska Skärgården, Fyra Bröder*)
    b. ett substantiv i grundform (t.ex. *Walo-Apu* 'ljus-hjälp', en tankbåt för lyspetroleum)
    c. ett substantiv i genitiv (t.ex. *Onnen Toivo* 'hopp om lycka', *Porin Karhu* 'björnen från Björneborg', *Ålands Express*)
3. en verbfras (t.ex. *Skyndahem, Erifart* (som jag tolkar som 'är i fart'), *Förgät-mig-ej*).

Förebilder för bildningarna finns i äldre finländska fartyg, t.ex. *Gröna Linden* (1690-tal), *Finska Lejonet* (1731), *Södra Finlands Wapn* (1732), *Nylands Wapn* (1745), *Sjöhielten* (1754), *Glada Dygden* (tidigt 1800-tal), *Lilla Nordstjernan* (tidigt 1800-tal) och *Nya Nöjet* (tidigt 1800-tal).

I och med att systembunden namngivning under senare tid börjar tillämpas inom vissa rederier uppstår även analogisk användning av efterleder, t.ex. *-borg* i *Marieborg* och *Rolfsborg* (se avsnitt 7.4.2 punkt 6 ovan) och *-bank* i *Olivebank* som enligt vad Paine (1998: 373) uppger tillhörde det engelska BankLine, ett rederi med andra *bank*-namn.

8.3 Ordklasser i enledade fartygsnamn

Vilka ordklasser som förekommer i de flerledade fartygsnamnen har redan framgått (se avsnitt 8.2 ovan). Nedan visar jag vilka ordklasser som förekommer i de enledade fartygsnamnen. I följande tabell redovisas för användningen av olika ordklasser med proprier och appellativer särskilda.

Tabell 46. Ordklasser i enledade fartygsnamn 1838–1938.

	Städernas fartyg		Lantmannafartyg	
Ordklass	**Antal belägg**	**Procent**	**Antal belägg**	**Procent**
Proprier	1 451	73 %	1 686	70 %
Appellativer	438	22 %	620	26 %
Adjektiv	81	4 %	91	4 %
Interjektioner	7	0,04 %	5	0,02 %
Verb	4	0,02 %	5	0,02 %
Summa	1 981	100 %	2 407	100 %

Jämförelsetal: antal belägg totalt bland städernas fartyg 2 066, bland lantmannafartyg 2 535.

De namn som bildats sekundärt till proprier är ca 70 % av hela materialet fartygsnamn (primärmaterial och jämförelsematerial). Därtill kommer namn bildade till appellativer, mellan 20 och 30 %. Sammanlagt dominerar alltså dessa kraftigt (ca 95 %) och namnen ur andra ordklasser är få. En liten skillnad finns mellan städernas fartyg och lantmannafartygen: den förra gruppen har fler namn bildade av proprier, den senare gruppen fler namn bildade av appellativer. Den näststörsta ordklassen består av adjektiv, 4 %.

Enligt Kennedy (1974: 92–93) har fartygsnamn som är bildade till adjektiv länge förekommit på internationella vatten, i antikens Grekland, i franska, engelska, ryska och spanska flottor under olika tider. Skandinaviska och holländska fartyg däremot menar Kennedy (a.a.: 93) har enbart namn som är bildade till egennamn och substantiv. Visserligen överväger dessa starkt i vår handelsflotta, men namn bildade till andra ordklasser finns alltså också. Det ligger nära till hands att tolka de engelska och franska adjektiviska namnen i början av perioden, t.ex. *Active* och *Superb(e)*, som inflytande från England och Frankrike, i synnerhet som de rent svenska adjektiviska namnen då är förhållandevis få. Inhemska namn som går tillbaka på adjektiv blir dock, särskilt i finsk språkdräkt, småningom vanliga, t.ex. *Ahkera* ’flitig’, *Jalo* ’ädel’ och *Wilpas* ’frisk’. Till de adjektiviska orden har också räknats det populära *Primus* och andra namn som anger ordningsföljd, bl. a. *Pervoj* ’den förste’, *Secundus* ’ den andra’ och *Wiides* ’den femte’.

Några enstaka namn går tillbaka på utropsord eller imperativbildningar: *Bravo, Da Capo, Eläköön* ’hurra’*, Hei, Lefve, Lookout* ’se upp’ och *Walvo* ’vaka’. Några består av verb i presens indikativ: *Veni* ’har kommit’*, Venio* (*Venjo, Wenjo*) ’jag kommer’ och *Vinner* (systerfartyg till *Trägen*).

8.4 Species i namnen

Artikelbruket i fartygsnamn ges ett historiskt och internationellt perspektiv av Sandahl (1994: 280–281). Han konstaterar utgående ifrån studier av medeltida engelska källor att bruket med *the* före fartygsnamnet var väl etablerat då räkenskaper och handlingar i slutet av 1400-talet började föras på engelska. Detta bruk kan enligt Sandahl (a.a.: 280) följas genom århundradena, men han konstaterar också att artikellösheten senare vann insteg i massmediernas rapportering under andra världskriget. Sandahl menar (a.a.: 281) att bruket av artikel är det accepterade i franskan och uteslutande brukligt i tyskan.

Species i svenska fartygsnamn kan även ses mot bakgrunden av bruket av species i andra egennamnskategorier. Som t.ex. Leibring (2000: 337) konstaterar har av personnamnen dopnamn och släktnamn i regel obestämd form, men binamnen har ofta bestämd form. Namnen på husdjur är en annan kategori av proprier som kan användas som jämförelsematerial för fartygsnamnen. Både Huldén (1993: 19) och Leibring (2000: 337–340) kommer fram till att species i namnen på nötkreatur växlar. Namn som är identiska med personbeteckningar (*Greven, Kungen*) står emellertid enligt Leibring (a.a.: 338) konsekvent i bestämd form. Också i ortnamnen växlar bestämd och obestämd form. Frågan har bland annat kopplats till namnens ålder (är namn i bestämd form äldre eller yngre?) och status som proprium (gör bestämd form namnen mera lika appellativer?). Huldén (1991: 101–110) diskuterar species i ortnamn och ifrågasätter för Österbottens del huvudregeln att obestämda namn är äldre namn och bestämda namn yngre. Bakken (2001: 32–33) hävdar att ortnamn med bestämd slutartikel sänker namnens status som proprier hos språkbrukarna.

Fartygsnamnen i mitt material uppvisar växlande species. I de namn som är bildade av icke-propriella ord förekommer både bestämd och obestämd form: *Hoppet* och *Delphin*. Antalet namn i bestämd form är större, 66 % mot 34 % bland städernas fartyg och samma tendens syns bland lantmannafartygen: 65 % i bestämd form och 35 % i obestämd form. Vidare kan man konstatera att vissa namn alltid har antingen bestämd form, som *Freden*, *Lyckan, Myran* och *Nordstjernan* eller obestämd, som *Express*, *Wandringsman* och *Wälgång*, medan andra kan uppträda i båda formerna som *Enighet/Enigheten, Försök/Försöket, Svan/Svanen* och *Viking/Vikingen*. Även namn som är identiska med personbeteckningar har både namn i bestämd form som *Couriren* och *Storfursten* och namn i obestämd form som *Mamsell* och *Sultan*. Detsamma gäller namn som är identiska med djurbeteckningar, där t.ex. både *Svan, Delphin* och *Svanan, Svalan* förekommer. Önskenamnen har dock betydligt fler exempel på bestämd form (*Roligheten*, *Wänskapen*) än obestämd (*Fart*). Samma vacklande species utmärker huvudleden i tvåledade namn (se avsnitt 8.2 ovan). Fartygsnamnen i materialet är

dokumenterade rätt sent i skeppskalendrar från perioden 1838–1938. Kan några slutsatser om ålder eller karaktär som egennamn dras av detta?

Hødnebø (1970: 562) framhåller att de äldsta dokumenterade nordiska fartygsnamnen, de som förekommer i sagalitteraturen, till största delen har bestämd form. Av detta kan inte dras den enkla slutsatsen att 1800-talsnamn i bestämd form vore äldre. En orsak till speciesvariationen bland namn på nötkreatur är enligt Leibring (2000: 340) att många vanliga namn redan tidigt stelnat i en viss form i buonomastikonet. Den förklaringen kan sannolikt även tillämpas på många dokumenterat gamla fartygsnamn som *Delphin, Freden, Hoppet, Nordstjernan, Wandringsman* och *Wälgång*. Namnen har använts i århundraden, schabloniserats och fixerats i antingen bestämd eller obestämd form. Stora delar av nautonomastikonet ger understöd för obestämd form, nämligen namn som återgår på personnamn, de mytologiska namnen och ortnamnen vilka alltid står i obestämd form och de allt oftare förekommande fartygsnamnen på finska, där man saknar bestämd artikel (se Kiviniemi 1991: 114). Huldén (1991: 109) konstaterar om bruket av obestämd form i Finlands svenska ortnamn: ”Ett stort antal namn av främmande (finskt) ursprung utan artikel kan tänkas försvaga känslan för slutartikelns betydelse.”

8.5 Avledningar med suffix

Till största delen är namnen i undersökningen enligt Anderssons definition (1996: 25) sekundära eftersom de till övervägande del är lån av andra egennamnskategorier eller sekundärt bildade av icke-propriella ord. Endast ca 2–3 % i städernas fartygsnamn och namnen på lantmannafartyg sammanlagt är primärbildningar, det vill säga de sammansättningar, nominal- och verbfraser som nämnts här ovan (avsnitt 8.2) och de avledningar med suffix som behandlas nedan. Nybildningarna är dock fler bland lantmannafartygen.

Suffix definierar jag i enlighet med SAG (1999 1: 228) som morfem som inte kan utgöra ett självständigt ord i lexikon utan används som sistaled i avledningar. Suffix finns som modifierande tillägg både i svenska och finska fartygsnamn. De tjänar inte sällan som kvinnliga könsmarkörer; fartyg ges ju ofta kvinnonamn och fartygsnamnen ersattes förr ofta med pronomenet *hon* (se avsnitt 7.2 punkt 2 ovan). I det följande behandlas först namn som bildats med svenska och latinska ändelser och sedan namn som bildats med finska suffix.

-a

Några fartygsnamn är bildade med det femininmarkerande suffixet *-a*. Enligt SAG (1999 2: 128) används suffixet för att bilda kvinnonamn på *-a* som motsvarar mansnamn. Enligt Blomqvist (1999c: 127) har kvinnonamn bildats av mansnamn med hjälp av ändelsen *-a* redan i latinet och därefter blivit en tradition i många språk. Suffixet har som också Leibring framhåller (2000: 328–329) använts i svenska personbeteckningar, binamnsbildningar och kreatursnamn. Följande namn har jag tolkat som nybildningar med suffixet *-a*:

Adriana bildat till mansnamnet *Adrian* (Otterbjörk 2000: 73, Kiviniemi 2006: 314).

Albina[39] bildat till mansnamnet *Albin* eller *Albinus* (Otterbjörk 2000: 73, Kiviniemi 2006: 314).

Ascania bildat till *Ascanius*, i den romerska mytologin son till Aeneas, besläktat med latinets *ascendo* ’stiga, fara upp’ och engelskans *ascend* ’bestiga, höja sig’ (Norstedts latin-svenska ordbok 1998).

Bolina, namnet på en brigg byggd 1837, har jag tolkat som bildat till *bolin* ’boglina’, tåg som används för att kontrollera seglen på en råseglare vid bidevind. Bolinen gör det möjligt att hålla seglet fyllt av vind. (Nautiskt bildlexikon 1963: 121.) Enligt SAOB (1918: B 3794) är formen *bolina* sannolikt en kontamination av *bolin* och *boglina*; uttrycket *på eller för lösa boliner* betyder ’vind för våg’ eller ’utan kontroll’.

Electa av latinets *electus* ’vald, utsökt’ (Norstedts latin-svenska ordbok 1998).

Gefina bildat av *Gefion,* som i nordisk mytologi betecknar jungfrulighetens och kyskhetens gudinna, möjligen under påverkan av kvinnonamnet *Fina*, som Otterbjörk (2000: 156) upptar som kortform av *Adolfina* och *Josefina*.

Modesta av latinets *modestus* ’måttfull, sansad, lugn’(Norstedts latin-svenska ordbok 1998) .

[39] Blomqvist (1999c: 128) har dokumenterat *Adriana* och *Albina* som ovanliga finlandssvenska kvinnonamn på bärare födda kring sekelskiftet 1900.

Optima av latinets *optimus,* superlativ av *bonus* och *bene* ’god, duglig’(Norstedts latin-svenska ordbok 1998).

Petrolea namnet på en tankbåt, förmodligen bildat av *petroleum*.

Vabiana kan möjligen vara en felskrivning av *Fabiana*, nämligen bildat till mansnamnet *Fabian* (Otterbjörk 2000: 88, Kiviniemi 2006a: 318).

-an

Mollan tolkar jag som bildat av kvinnonamnet *Molly* (Otterbjörk 2000: 179). Enligt SAG (1999 2: 127) bildas kvinnliga smeknamn ofta med suffixet *-(s)a(n)* som läggs till ett enstavigt namn eller första stavelsen i ett flerstavigt så som *Gun: Gunsan, Birgitta: Biggan* och *Margareta: Maggan*. Blomqvist (2006: 120–121) anger följande smeknamn till finlandssvenska kvinnliga förnamn: *Birgit: Biggan, Birgitta: Gittan, Elisabet: Bettan, Gunhild: Gullan, Kristina: Stintan, Margareta: Maggan* och *Rut: Ruttan.*

-ia

Bland fartygsnamnen finns flera latinska lands- och landsdelsnamn som slutar på *-ia* (*Bjarmia, Bothnia, Fennia, Lapponia, Ostrobotnia, Savonia*). Eftersom de latinska lands- och landsdelsnamnen också använts i sin latinska form räknar jag inte dem som nybildningar med suffix.

Finia däremot utgår möjligen från adjektivet *fin* och kan ha bildats under påverkan av kvinnonamnet *Fina* (Otterbjörk 2000: 156). Bland annat det vanliga kvinnonamnet *Olivia* (Blomqvist 2002: 112–113) har samma slutstavelse.

-ina

Suffixet är ett i kvinnonamnen välkänt moveringselement (Blomqvist 1999c: 127) och är tillsammans med *-inna* ett frekvent suffix bland svenska kreatursnamn (Leibring 2000: 329–330).

Appelina är byggt på Appelö varv utanför Sideby och kan därför antas vara bildat av *Appelö* och suffixet *-ina*, eventuellt under påverkan av det latinska kvinnonamnet *Appolonia* (Blomqvist 1999b: 67).

Fartygsnamnet *Appelonia* är antingen en variant av kvinnonamnet eller syftar även det på Appelö varv.

Andrina är förmodligen bildat till någotdera av de vanliga mansnamnen *Andreas* eller *Anders* (Blomqvist 1993: 244, Blomqvist 1999b: 30).

Sandelina kan vara bildat till släktnamnet *Sandell*.

-elia

Furstelia är uppenbarligen bildat till det vanliga fartygsnamnet *Fursten.* Kvinnonamn med samma slutstavelser så som *Amelia, Cornelia Emelia* (Otterbjörk 2000: 141, 149, 154) och *Ofelia* (även fartygsnamn) har eventuellt inverkat på bildningen.

-lina

Antolina återgår antagligen på det vanliga mansnamnet *Anton* (Blomqvist 1993: 244, 1999b: 30). Kvinnonamnet Lina är enligt Otterbjörk (2000: 173) kortform för *Adelina, Evelina, Karolina* och *Nikolina*. *Lina* förekommer även som fartygsnamn.

-us

Helenus återgår på kvinnonamnet *Helena* (Otterbjörk 2000: 163) och är bildat med den i latinets mansnamn vanliga ändelsen *-us.*

Bland de finska fartygsnamnen finns många som är bildade med suffixen *-nen, -tar/-tär* och *-va/-vä.* Här följer en redovisning av dem.

-nen

Med suffixet kan man enligt VISK (§ 207) bilda diminutiver eller affektiva substantiv och i viss mån adjektiv, t.ex. *lapsonen* ’ett litet barn’ av *lapsi* ’barn’ och *pienoinen* ’helt liten’ av *pieni* ’liten’. Avledningsändelsen har varit mycket produktiv i finskan. De gamla östfinska släktnamnen (från 1200-talet framåt) innehöll enligt Paikkala (2007: 3) vanligen avledningsändelsen *-(i)nen.* Kiviniemi (1990: 87–88, 191) uppger att ändelsen även har använts för att bilda ortnamn. I de fall som redovisas nedan är det omöjligt att med säkerhet avgöra om fartygsnamnen verkligen är nybildningar med suffixet *-nen* eller om något av fartygen är uppkallat efter ägaren. Sannolikt har vi i det första namnet att göra med en sandskuta och i de följande fallen har namngivningsgrunden förmodligen varit träskutans material. Tolkningen förblir dock osäker därför att namngivarens avsikt är okänd.

Hietanen av fi. *hieta*, *hiekka* ’sand’.

Honganen av fi. *honka, hongan* ’fura’.

Honkanen av fi. *honka* ’fura’.

Honkunen tolkar jag som en variant av *Honkanen*.

Mäntynen av fi. *mänty* ’tall’.

-tar,-tär

Enligt VISK (§ 192) betecknar suffixet en kvinnlig individ och har gett upphov till ett hundratal ord i lexikon samt är produktivt i nybildningar. I kvinnliga släktnamn säger Paikkala (2007: 3) förekom på det östfinska området under gångna sekler avledningsändelsen *-tar/-tär* i kvinnliga släktnamn i stället för ändelsen *-nen*. Suffixet har varit ytterst produktivt i Kalevala där t.ex. namnen *Ilmatar* och *Luonnotar* förekommer (Kuusi 1999: 101,107). Kukkonen (2009: 225) nämner ur Kanteletar *Kuutar* ’Månens dotter’, *Päivätär* ’Luftens dotter’, *Otavatar* ’Karlavagnens dotter’ och *Tähetär* ’Sjärnors dotter’. Suffixet har använts vid bildandet av följande fartygsnamn:

Honkatar återgår på fi. *honka* ’fura’.

Joetar är bildat av fi. *joki, joen* ’flod’.

Lainetar återgår på fi. *laine* ’våg’.

Lennätär återgår på fi. *lennätin* ’ telegraf’.

Pyhämaatar återgår på ortnamnet Pyhämaa.

-va,-vä

VISK (§ 122) presenterar ord med ändelsen *-va, -vä* som participformer och nominala verbformer. I finskan finns enligt Kiviniemi (1971: 9–10, 18, 35–38) ett stort antal person- och ortnamn som består av participformer med ändelsen *-va, -vä*, vanligen bildade av expressiva eller onomatopoetiska verb som uttrycker ljud, rörelse eller någon annan omständighet. Kiviniemi (a.a.: 36–38) ger exemplen *Hyrisevä* av fi. *hyristä*

’surra, nynna’, *Keinuva* av fi. *keinua* ’gunga’ och *Haiseva* av fi. *haista* ’lukta’. Liknande namntyper finns säger han (a.a.: 18) bland svenska och norska ortnamn, bl.a. *Lonen*, fsv. Lyniande av *lynia* ’brusa, genljuda’, *Dynjandi*, *Dynjan* av no. *dynja* ’dåna, brusa’. Bland de fornnordiska namnen på medeltida skepp nämner Hødnebø (1970: 562) *Stígandi* ’som kan ligga högt i bidevind’. Följande fartygsnamn är bildade med participändelserna *-va/-vä.*

Alkava av fi. *alkaa* ’börja’ i betydelsen ’den som börjar’. Namnet motsvarar de svenska fartygsnamnen *Begynnaren* och *Primus*.

Kulkeva av fi. *kulkea* ’färdas’ i betydelsen ’den som färdas’.

Pyytävä av fi. *pyytää* ’bedja, begära’ i betydelsen ’den som ber om t.ex. frakt eller vinst’. Namnet var mycket populärt bland Östra Finlands lantmannafartyg.[40]

[40] Kiviniemi (1971: 139–140, 199–200, 252) dokumenterar de här upptagna fartygsnamnen som namn på torp.

9 SPRÅKTILLHÖRIGHET

9.1 Grunderna för analysen

Under perioden 1838–1938 blev språkfrågan i Finland brännande aktuell. Det var en tid i vårt lands historia då det gamla bildningsspråket svenska alltmer fick ge utrymme för finskan och då konflikter mellan språkgrupperna tidvis förekom. En hypotes i undersökningen har varit att svenskan i fartygsnamnen minskar under perioden och finskan ökar (se avsnitt 1.2 ovan). Valet av språk i fartygsnamnen berättar om tänkande, värderingar och attityder hos namngivarna. Eftersom sjöfarten är den mest internationella av näringarna, är det också motiverat att granska hur internationellt gångbara och begripliga fartygsnamnen är. Det är namngivarnas val av språk i fartygsnamnen som detta kapitel fokuserar på.

Frågan vilket språk ett egennamn representerar är komplicerad att besvara på ett entydigt och vetenskapligt godtagbart sätt. Enligt SAG (1999 2: 117) är gränsen mellan svenska och främmande språk i egennamn ofta oklar eftersom utländska referenter normalt bibehåller det egennamn som de fått i sin språkmiljö, t.ex. *Los Angeles* och *Beethoven*. Egennamn som kommer från andra språk förlorar med tiden sin utländska karaktär och börjar av språkbrukarna uppfattas som inhemska. Det engelska ursprunget till *Edit* och *Harriet* eller det franska ursprunget till *Emil* och *Eugen* som Otterbjörk (1979: 26, 28) har pekat på fördunklas småningom och svenska språkbrukare uppfattar namnen som svenska. Å andra sidan kan vissa kännetecken i namnen väcka associationer till främmande språk, t.ex. *-e* i *Marie* till franskan och *-y* i *Mary* till engelskan, medan *Maria* förmodligen av namnbrukarna uppfattas som svenskt. Ortnamnen har ibland olika form beroende på vilket språk de anpassas till: *Venedig, Venice, Venetia*. Inom onomastisk forskning har stor möda lagts ned på att klarlägga personnamnens och ortnamnens etymologi. Ursprunget till de person- och ortnamn som sekundärt har använts som fartygsnamn är i allmänhet väl kända. Namngivarna och namnbrukarna är kanske inte alltid medvetna om ett namns etymologi, men däremot påverkade av individuella associationer och namnens kulturella och sociala konnotationer. Detta i sin tur har som Borg (1997: 283) poängterar delvis samband med vilket språk namnet representerar.

För att fastställa fartygsnamnens språkliga tillhörighet har jag utgått från följande principer. Som internationella namn betraktar jag namn lånade ur grekisk och romersk mytologi som *Apollo, Jupiter* och *Minerva*. Namnen representerar vårt gemensamma

europeiska kulturarv och är lätta att känna igen för västerlänningar. Till denna grupp räknar jag också namn som är bildade av ortnamn som används internationellt som *Africa, Amur* och *Finland*. Bland namnen som är bildade av icke-propriella ord betraktar jag sådana som internationella som i oförändrad form används i två eller flera europiska språk som *Active, Superb* och *Union.* Till internationella namn räknar jag vidare namn som bildats med latiniserande avledningsändelser som *Alanda, Modesta, Navigato, Ostrobothnia, Petrolea* och *Helenus*.

Många fartygsnamn kan av olika orsaker inte ha endast en språklig tillhörighet såsom svensk eller finsk utan behandlas i undersökningen som neutrala. Till denna grupp hör namn som återgår på sådana kvinnliga och manliga förnamn som av historiska skäl använts av både svensk- och finskspråkiga som *Anna, Edvard, Helena* och *Henrik*, något som framgår om man jämför svenska och finska namnsamlingar (här har främst använts Blomqvist 2002 och Kiviniemi 2006.) Namn på allmänt kända eller till namnet kända personer har valts av semantiska inte av språkliga skäl. Namn som *Alexander II, Adlercreutz, Columbus, Jenny Lind* och *Sten Sture* betraktar jag av denna orsak som neutrala liksom även de få namn som uppkallats efter företag som *Dalsbruk* och *Ingerois*. Några ofta förekommande ortnamn som saknar svenska motsvarigheter har jag också klassificerat som neutrala: *Aura, Imatra, Kemi, Kotka* och *Salo*.

Ortnamnen i Finland har ofta svenska och finska varianter och valet av språklig variant är då också en språklig markering. Som svenska fartygsnamn har jag klassat namn som återgår på de svenska varianterna, t.ex. *Uleåborg*, och som finska de som återgår på de finska varianterna, t.ex. *Oulu*. Som finska namn betraktar jag också de som är bildade av ortnamn med sådana finska kännetecken (fonologiska och fonotaktiska egenskaper eller lexikaliskt-semantiska led) att de uppfattas som finska, t.ex. *Aavasaksa, Kuurtanes, Pälli, Kivimaa, Warjakka* etc. Namnen ur lexikonet återgår antingen på svenska eller finska ord. Klassificeringen av svenska och finska namn utgår sammanfattningsvis från följande principer.

Svenska fartygsnamn är namn som är bildade av svenska förnamn (upptagna i Otterbjörk 1979), svenska ortnamn, icke-propriella svenska ord och ord eller namn med svensk form, böjning eller avledning som *Bore* (i st.f. *Boreas*), *Couriren, Najaden, Mollan* och *Svenborg*.

Finska fartygsnamn är namn som är bildade av finska förnamn (upptagna i Kiviniemi 2006, Vilkuna [1976] 2001), finska ortnamn (se ovan), icke-propriella finska ord och namn ur finsk mytologi och Kalevala.

Namn lånade ur nordisk mytologi klassificerar jag som nordiska. Utöver de ovan nämnda grupperna finns en mindre grupp namn som på grund av form och ursprung kan föras till andra språk, bland annat franska, engelska, latin, tyska, ryska och italienska.

9.2 Språktillhörigheten allmänt

Då basmaterialet har klassificerats enligt de ovan presenterade principerna kan resultatet åskådliggöras i följande tabell över städernas handelsfartyg.

Tabell 47. Fartygsnamnens språkliga tillhörighet, städernas fartyg 1838–1938.

Språk	Antal belägg	Procent
Neutrala namn	576	28 %
Finska	546	26 %
Internationella namn	413	20 %
Svenska	396	19 %
Nordiska	43	2 %
Latin	26	1 %
Engelska	23	1 %
Franska	9	0,04 %
Tyska	6	0,02 %
Ryska	2	0,01 %
Estniska	1	0,005 %
Italienska	1	0,005 %
Oklara fall	24	1 %
Summa	2 066	100 %

Som tabellen visar hör de flesta fartygsnamnen till gruppen neutrala. De är alltså bildade av förnamn som används av både svensk- och finskspråkiga samt av namn på kända personer och företag. Dessa liksom även namn som återgår på svenska och finska ord kan klassificeras som inhemska. Tillsammans utgör de inhemska namnen 73 %. De internationella namnen, alltså namn som internationellt är genomskinliga, är 20 % av alla namn. De är till största delen namn lånade ur klassisk mytologi. De övriga namnen, ca 6 %, representerar utländska språk framför allt nordiska språk, latin, engelska och franska. Endast två fartyg av 2 066 bär under den ryska tiden ryska namn.

Språktillhörigheten förändrades under hundraårsperioden. Andelen internationella namn är störst år 1838 då de utgör 30 %, för att de följande tre skärningsåren underskrida 20 %. De franska namnen förekommer nästan enbart år 1838 och de engelska år 1912 och år 1938. Detta kan sägas illustrera franskans starka ställning under 1700-talet och fortfarande i början av 1800-talet och engelskans dominans under 1900-talet i synnerhet som sjöfartens språk. Namnförrådet år 1938 kännetecknas av internationella namn (22 %), engelska namn (2 %) och namn med oklar språklig tillhörighet (4 %). Detta beror framför allt på att strukturen i städernas flottor har

ändrats genom köp av utländskt tonnage och förekomsten av utflaggade utländska fartyg. De största förändringarna under perioden sker i alla fall i balansen mellan de två inhemska språken svenskan och finskan i fartygsnamnen (se avsnitt 9.3 nedan.)

Som tidigare konstaterats (se avsnitt 9.1 ovan) betecknar inte namn som är lån ur andra egennamnskategorier i första hand språktillhörighet, eftersom egennamn lånas från ett språk till ett annat och många gånger uppfattas av språkbrukarna som hörande till det språk som används. Därtill kommer svårigheten att bedöma de personnamn i Finland som använts av båda språkgrupperna, här betecknade som neutrala. Om man enbart undersöker namn som bildats till icke-propriella ord blir bilden annorlunda än vad tabell 47 ovan visat.

Tabell 48. Språktillhörigheten hos fartygsnamn bildade av icke-propriella ord.

Språk	Antal belägg	Procent
Finska	261	46 %
Svenska	215	38 %
Internationella	48	8 %
Andra	42	7 %
Summa	566	100 %

Av tabellen framgår att de namn som är bildade till icke-propriella ord till närmare hälften (46 %) består av ord ur finskan. Den andra stora gruppen består av ord ur svenskan (38 %). Namn som är bildade av ord ur andra språk (delvis internationella ord som oförändrade används i två eller flera språk och ord ur latin, engelska etc.) är 17 %. Resultatet förstärker det tidigare intrycket att fartygsnamnen till övervägande del är inhemska och att de internationellt gångbara namnen är en mindre grupp.

Det som sagts ovan gäller städernas fartyg. Vilka språk använde man i skärgårdskommunerna då man namngav skutorna? I följande tabell jämförs namnen på lantmannafartygen under perioden 1865–1912 och namnen på städernas fartyg under perioden 1863–1912 med avseende på språket.

Tabell 49. Språktillhörighet, lantmannafartyg och städernas fartyg 1863–1912.

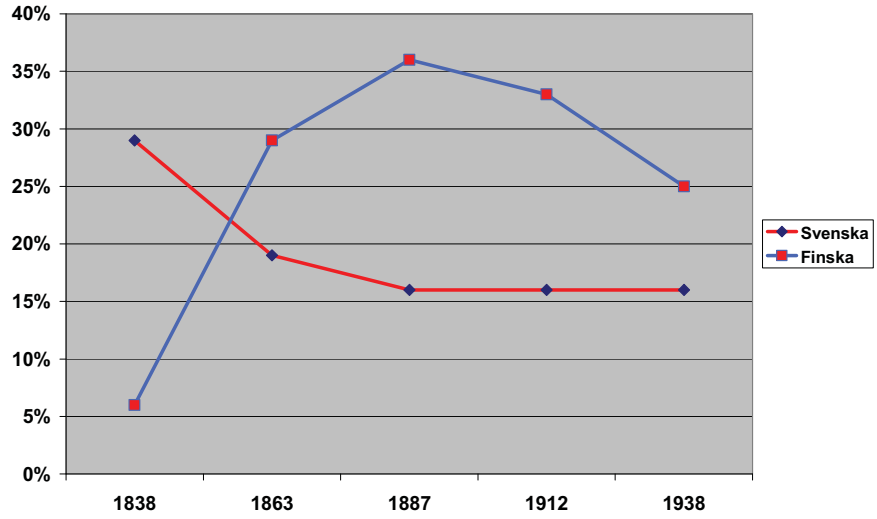
	Lantmannafartyg		Städernas fartyg	
Språk	**Antal belägg**	**Procent**	**Antal belägg**	**Procent**
Neutrala	1 041	41 %	360	28 %
Finska	816	32 %	416	33 %
Internation.	199	8 %	204	16 %
Svenska	352	14 %	218	17 %
Nordiska	34	1 %	26	2 %
Latin (Grekiska)	28	1 %	13	1 %
Engelska	11	0,04 %	14	1 %
Franska	4	0,02 %	1	0,008 %
Tyska	1	0,004 %	3	0,02 %
Ryska	2	0,008 %	3	0,02 %
Italienska	5	0,02 %	1	0,008 %
Osäkra	42	2 %	7	1 %
Summa	2 535	100 %	1 266	100 %

Tabellen visar att skillnaden är stor mellan neutrala namn på lantmannafartyg (41 %) och på städernas fartyg (28 %). Skillnaden är dock skenbar eftersom de neutrala namnen till största delen återgår på personnamn, en kategori som är mycket mera omfattande bland lantmannafartygen. Lantmannafartygen är till ca 52 % bildade av personnamn, medan dessa är ca 34 % av namnen på städernas fartyg. (Jfr figur 20 ovan.) Skillnaden för de internationella namnens del är dock med verkligheten överensstämmande. Lantmannafartygen har hälften mindre internationellt gångbara namn (8 %), t.ex. antika mytologiska namn, än städernas fartyg (16 %).

9.3 Svenskan och finskan i fartygsnamnen

Som ovan framgått användes finskan sammanlagt i flera fartygsnamn än svenskan. Fördelningen mellan svenskan och finskan i städernas flottor varierade dock mycket under perioden 1838–1938. Utvecklingen åskådliggörs i följande figur.

Figur 21. Svenskan och finskan i fartygsnamnen i städerna 1838–1938.



Svenskan användes i början av perioden i 29 % av samtliga namn men år 1863 bara i 19 % för att år 1887 bestående sjunka till 16 %. Finskan i namnen ökade från 6 % år 1838 till 29 % år 1863 och 36 % år 1887. Därefter minskade finskan och internationellt gångbara namn ökade i stället.

Ser man enbart till namn bildade av icke-propriella ord kan man konstatera samma tendens som ovan: år 1838 användes svenskan i 23 % av namnen, men år 1887 endast i 8 % och år 1938 i 4 %, medan finskan ökade från 3 % år 1838 till 19 % år 1887 och fanns i 9 % år 1938. Den mest dramatiska förändringen i valet mellan svenska och finska skedde i början av undersökningsperioden. Det var alltså under decennierna kring 1850 som finskan i större utsträckning började användas i fartygsnamnen. Ökningen av finskan kan kopplas till finskans emancipation i samhället. Sambandet analyseras närmare nedan i kapitel 10 (se avsnitt 10.4 nedan).

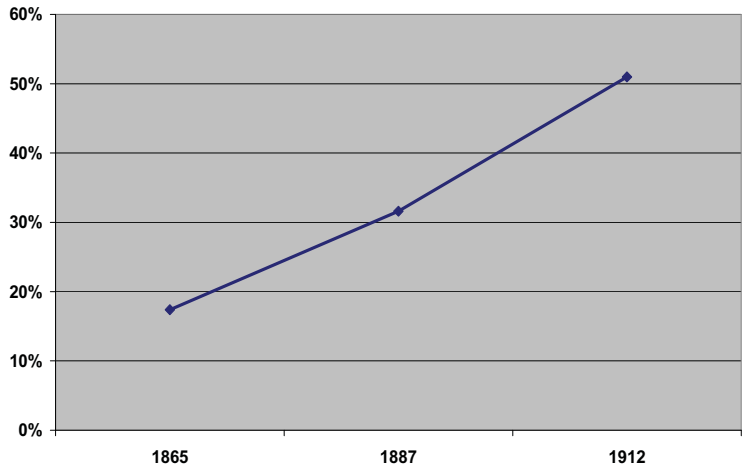
Det som hittills sagts om balansen mellan svenska och finska i fartygsnamnen har gällt städernas fartyg. För att göra bilden mera heltäckande jämför jag namnen i städerna med namnen i skärgårdssocknarna. Finskan används lika mycket i de båda grupperna men svenskan används mindre i skärgårdskommunerna än i städerna. Skillnaderna blir dock tydligare om man bara jämför namn som återgår på icke-propriella ord, något som framgår av följande tabell.

Tabell 50. Svenska och finska namn ur lexikonet, lantmannafartygen och städernas fartyg 1863–1912.

Språk	Lantmannafartyg		Städernas fartyg	
	Antal belägg	Procent	Antal belägg	Procent
Finska	493	67 %	261	55 %
Svenska	242	33 %	215	45 %
Summa	735	100 %	476	100 %

Finskans starka övervikt i namnen på lantmannafartygen beror på att lantmannafartygen var många i Östra Finland, där finskan sedan länge dominerade. Närheten till metropolen S:t Petersburg gjorde att en betydande mängd lantmannafartyg seglade i regionen för att förse storstaden med virke och förnödenheter av olika slag. Beläggen är 908 från de aktuella skärningsåren, vilket motsvarar 36 % av alla lantmannafartyg. De svenska namnen i socknarna i östra Finland är få, medan fördelningen i de andra delarna av Finland är jämnare. Där är det i allmänhet så att man i svenskspråkiga kommuner mest använder svenska i namnen och vise versa. Dock förekommer finska namn också i de svenskspråkiga socknarna i Österbotten (Maxmo, Närpes, Vörå), Egentliga Finland (Hitis, Houtskär, Kimito, Korpo, Nagu och Pargas) och Nyland (Borgå socken, Ingå, Helsinge, Pernå och Sibbo) samt även i många socknar på Åland. Modet att använda finska i fartygsnamnen har alltså spritt sig till landsbygden. Hur användningen av finskan i skärgården utvecklades i tidsperspektiv framgår av följande figur.

Figur 22. Användningen av finska namn på lantmannafartyg 1865–1912.



Finskan i namnen ökade snabbare i skärgården än i städerna och fortsatte att öka, också när finskan gick tillbaka i städerna. Orsakerna till utvecklingen berörs närmare nedan i kapitel 10 (se avsnitt 10.4 nedan).

Sammanfattningsvis kan sägas att undersökningen styrkt hypotesen att svenskan i fartygsnamnen minskar under perioden, men den visar också att ökningen av finskan i namnen avtar mot slutet av 1800-talet i städernas handelsflottor.

9.4 Tidiga finska fartygsnamn

De finska namn som förekommer tidigast i mitt material är två manliga förnamn: *Toimi* och *Usko. Toimi* var namnet på en galeas byggd 1815 och *Usko* på ett barkskepp, byggt så tidigt som 1814. Det finns inte många belägg på användning av finska dopnamn från så tidig tid. Enligt Paikkala (2004: 118) dyker finska dopnamn upp i kyrkoböckerna först då dessa började föras på finska, vilket tidigast var på 1860- och 1870-talen. Redan tidigare förekommer dock enligt Vilkuna ([1976] 2001: 183, 191) enstaka exempel på finska dopnamn i kyrkböckerna.

Kiviniemi (1982: 106–107) menar att de första förslagen till finska förnamn dök upp i tidningsartiklar på 1850-talet och 1864 gav Isak Edward Sjöman ut en bok, Siveä. Kauno-annakka 1865, som vid sidan av annat material innehöll en lista över finska namn, bland dem *Toimi*. En del av namnen menar Kiviniemi (ibid.) kan dock ha varit i bruk redan tidigare. Enligt Vilkuna ([1976] 2001: 183) förekom *Toimi* första gången 1863 i en kyrkbok. Det är alltså anmärkningsvärt tidigt som *Toimi* användes som fartygsnamn. Namnets semantiska innehåll (*toimi* 'arbete, uppdrag') har antagligen bidragit till valet. Det är till och med möjligt att namngivaren uppfattade ordet som ett appellativ.

Inte heller *Usko* finns belagt som dopnamn under förra hälften av 1800-talet. Det togs med i almanackan 1908 uppger Kiviniemi (1982: 115) och var som populärast på 1910-talet och ett par årtionden framåt (a.a.: 344). Namnet förekom dock enligt Vilkuna ([1976] 2001: 191) redan 1857 i kyrkböckerna. Även då det gäller *Usko* av fi. *usko* 'tro' antar jag att namnets innebörd kan ha bidragit till dess popularitet som fartygsnamn. *Usko* ingick i den kända ramsan *Usko, Toivo, Lempi* ('tro, hopp och kärlek'), som i sin tur enligt Vilkuna (ibid.) är påverkad av de populära ryska namnen *Vera, Nadeschda, Ljubov* med samma innebörd.[41] *Toimi* och *Usko* har möjligen valts som finska

[41] Dessa var ursprungligen översättningar av helgonnamnen *Pistis, Elpis* och *Agape*, grekiska systrar som tillsammans med sin mor *Sofia* skall ha ljutit martyrdöden år 137 uppger Vilkuna (ibid.).

motsvarigheter till de vanliga fartygsnamnen *Försöket* och *Hoppet*.[42] Huruvida de ovan behandlade fartygsnamnen av namngivarna uppfattades som bildade av manliga förnamn eller icke-propriella ord är omöjligt att avgöra. Som fartygsnamn fick de i varje fall status som egennamn och uppfattades av namnbrukarna som sådana.

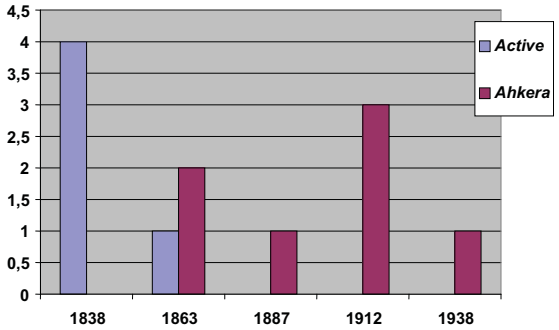
Efter *Usko* och *Toimi* följer i materialet andra finska namn som *Alkaja* (1826), *Toivo* (1828) och *Pohjan Tähti* (1829). På 1830- och 1840-talen tillkommer *Ilmari, Ilma* och *Impi*, som jag klassificerat som Kalevala-namn (se avsnitt 5.2.1.3 ovan) och som gavs samtidigt som Elias Lönnrot publicerade de första versionerna av nationaleposet år 1835 och år 1836. Vidare förekommer namnen *Suomi* 'Finland', *Jalo* 'ädel', *Kointähti* 'morgonstjärnan', *Otava* 'Karlavagnen', *Sovinto* 'enigheten', *Kuljettaja* 'transportören', *Sankari* 'hjälte' och *Marjana,* en variant av *Maria*. På 1850- och 1860-talen får en hel mängd fartyg finska namn: över hundra belägg under det förstnämnda decenniet och närmare 80 under det senare. Under dessa årtionden börjar också Kalevala-namnen bli allt vanligare (se avsnitt 6.1.1 ovan och figur 9). Vidare lanseras sådana finska namn som slog igenom och användes som traditionsnamn under hela perioden, som *Aalto* 'bölja', *Ahkera* 'idog, flitig', *Alku* 'början', *Onni* 'lycka' och *Tähti* 'stjärna'.

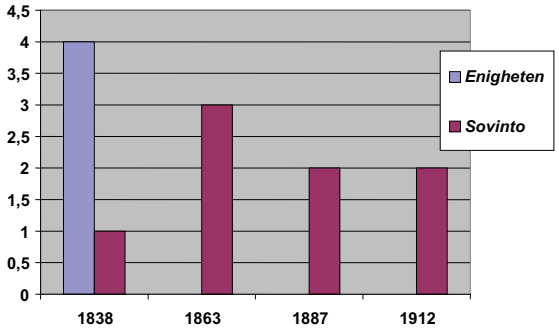
Några exempel på enskilda namn ur kategorierna önskenamn och egenskapsnamn kan illustrera hur svenska namn får finska varianter som blir mera använda än de svenska motsvarigheterna. Av figurerna nedan framgår hur *Active* ersätts av *Ahkera, Enigheten* av *Sovinto*, *Freden* av *Rauha*, *Hoppet* av *Toivo* och *Lyckan* av *Onni*. Vi ser att också de finska namnen blir ovanligare mot slutet av perioden.[43]

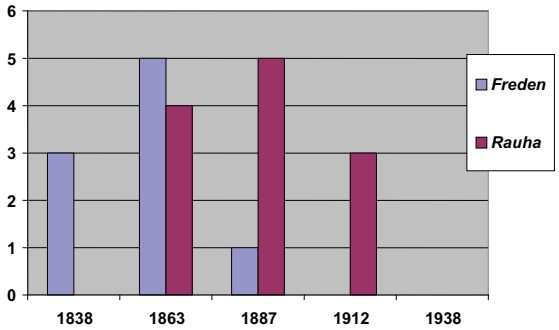
[42] Det dröjde i stort sett ända till 1870-talet innan andra finska mansnamn började användas som fartygsnamn: *Heimo* av *heimo* 'stam' 1867, *Ailo* 1868, *Urho* av *urho* 'hjälte'1870, *Aimo* av *aimo* 'duktig, präktig', *Mikko* 1875, *Oma* av *oma* 'egen' 1876, *Matti* 1877, *Levo* 1878, *Wilho* 1884 och *Sulo* 1886.

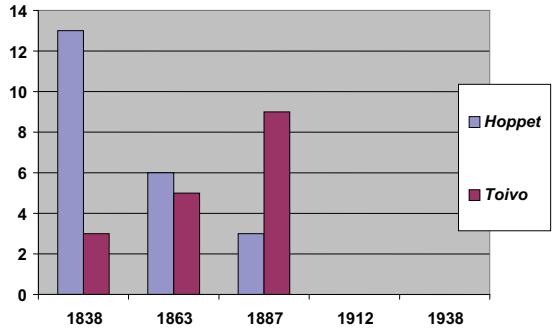
[43] Ibland kan man iaktta att ett finskt namn ersätter ett annat som i fallet då *Alkaja* 'den som börjar' är populärt i början av perioden, men ersätts av *Alku* 'början' under den senare delen.

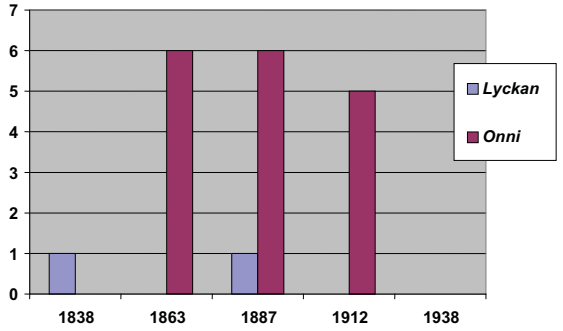
Figur 23. Antal belägg på svenska och finska motsvarigheter av några enskilda fartygsnamn 1838–1938.











Utvecklingen ger intryck av att redarna målmedvetet söker finska motsvarigheter till svenska namn som allmänt används och anses lämpliga som fartygsnamn. Traditionsnamnen översätts till finska och Kalevala-namnen slår igenom som genuina finska fartygsnamn. I tretton av de tjugo kuststäderna finns redan på 1830-talet fartyg med finska namn och på 1840- och 1850-talen följer de andra efter. Sist är de små städerna Ekenäs och Nådendal.

9.5 Sammanfattning

Granskningen av fartygsnamnens språkliga tillhörighet utgår ifrån följande grupper:

1. internationella namn (namn lånade ur klassisk mytologi, namn bildade av ortnamn och sådana namn ur lexikonet som används internationellt)
2. neutrala namn (namn bildade av förnamn och ortnamn som används både i svenska och i finska)
3. svenska namn
4. finska namn
5. nordiska namn
6. namn ur andra språk.

Granskningen av städernas fartygsnamn har visat att de neutrala namnen är den största gruppen, men de finska namnen är nästan lika många. Stora grupper utgörs också av svenska och internationella namn. De inhemska namnen, d.v.s. neutrala, finska och svenska namn tillsammans, är 73 procent och bara 20 procent är internationella namn. Bland lantmannafartygen är de internationella namnen ännu färre bara 8 procent av alla namn.

De svenska namnen minskade fram till år 1887, varefter de höll sig på en nivå om 16 procent. De finska namnen ökade kraftigt fram till 1887, varefter de minskade till förmån för internationella namn i städernas flottor. Bland lantmannafartygen ökade däremot fortfarande de finska namnen. De första finska namnen, *Toimi* och *Usko,* gavs redan 1814 och 1815, men den stora ökningen av finska namn kom decennierna kring 1850. I stället för gamla traditionsnamn som *Hoppet, Freden, Lyckan* och *Enigheten* började man använda de finska motsvarigheterna *Toivo, Rauha, Onni* och *Sovinto.*

Finskans starka genomslagskraft i städernas fartygsnamn vid mitten av 1800-talet är anmärkningsvärd, då man vet att namngivarna mestadels var svenskspråkiga och bildningsspråket var svenska. Fenomenet kan kopplas till ideologiska strömningar i tiden och behandlas i avsnitt 10.4 nedan. Andelen neutrala och internationella namn är stor – sammanlagt utgör de ca hälften av namnen både i städerna och i skärgården. I det tvåspråkiga Finland kunde namngivaren ta ställning i språkfrågan genom att välja t.ex. finska namn med nationellt symbolvärde eller undvika att ta ställning genom att välja neutrala eller internationella namn. Resultatet av analysen ger stöd för vardera attityden. En parallell kan dras till ny förnamnsforskning i tvåspråkiga familjer. Alhaug & Saarelma (2009: 107) framhåller att man i finsk-norska familjer mest väljer neutrala namn som varken är typiskt finska eller norska för sina barn.

10 FARTYGSNAMNEN SOM TIDSMARKÖRER

Detta kapitel behandlar hur fartygsnamnen speglar samhället och den samtida kulturen, närmare bestämt hur kulturella och politiska strömningar och samhällsförändringar syns i namnen. Politiska övertoner i namnen är väl kända från sjöfartens historia. Ett finländskt exempel är namngivningen inom det Malmska handelshuset och rederirörelsen i Jakobstad. Toivanen (1996: 117) konstaterar att Pehr Malm (1768–1827) använde franska revolutionens paroller som fartygsnamn, nämligen *Liberté*, *Fraternité* och *L'Egalité*. Malm beundrade den unge Napoleon och döpte ett fartyg till *Buonaparte,* vilket dock ändrades till *Patrioten* efter det att Napoleon utropat sig till kejsare. Många särdrag i mitt material blir begripliga om de ses mot bakgrund av den samtida kulturen och samhällsutvecklingen. Det gäller bland annat den stora förekomsten av namn ur antik mytologi, ökningen av Kalevala-namn och finska namn i mitten av 1800-talet och den ständigt stigande trenden för ortnamn som fartygsnamn. Viktiga förändringar i samhället och människornas idévärld reflekteras i namngivningen av fartyg. Man kan se tecken på den nationella väckelsen och tidens idoldyrkan. Vetenskapens och teknikens utveckling, det industriella genombrottet och samhällets förändrade ekonomiska grundstruktur förändrar också nautonomastikonets sammansättning.

10.1 Nyhumanismen präglade fartygsnamnen

Det vidsträckta bruket av namn ur antik mytologi i Finlands handelflotta 1838–1938 och i synnerhet vid skärningsåret 1838 (jfr avsnitten 5.2.1.1 och 6.1.1 ovan) kan till en del förklaras med gamla traditioner och impulser från andra länder. De finländska handelshusen hade enligt Kaukiainen (2000: 15) förbindelser med Stockholm, Hamburg, London, Lissabon och Cagliari på Sardinien och de sände sina fartyg till Svarta havet, Amerika och Bortre Indien. Många av fartygens redare var språkkunniga och beresta. De hade i sin ungdom tjänat i utländska handelshus och rederier och sände sina söner på studieresor till utlandet, framhåller Kaukiainen (ibid.). Antingen de finländska sjöfararna rörde sig i Östersjöns hamnar eller i världshandelns centrum gungade utländska fartyg med namn ur klassisk mytologi på redden. Som Kennedy (1974: 51) visar var bland annat *Neptune, Venus, Poseidon, Jupiter, Minerva, Diana, Castor* och *Hermes* frekventa fartygsnamn i västvärlden. Namnen fanns ju också i Sverige, Danmark och Norge (jfr avsnitt 5.4 ovan). Men att andelen klassiska namn i

Finland var mycket större än i andra länder vid samma tid är ändå anmärkningsvärt. Orsakerna kan sökas i de idéströmningar som var förhärskande i landet, framför allt nyhumanismen, och i Finlands politiska situation.

Nyhumanismen nådde Finland i slutet av 1700-talet och blev under 1800-talet en viktig idéströmning med Henrik Gabriel Porthan (1739–1804) som en centralgestalt. Nyhumanismen och den klassiska bildningen präglade universitetsvärlden i Åbo till 1828 och därefter i Helsingfors.[44] Det stora intresset för grekisk litteratur och kultur efter sekelskiftet 1800 stöddes framhåller Klinge (1999: 192–193) av en rad framstående akademiska lärare. Professor Gustaf Gadolin var en av de tongivande då det gällde att väcka entusiasm för grekisk mytologi och kulturhistoria. Även Finlands förste ärkebiskop, Jacob Tengström, gynnade graecomanin. Andra inflytelserika och aktiva grekister var professorerna Anders Johan Lagus och J. J. Tengström samt nationalskalden J. L. Runeberg. Vid inga andra nordiska högskolor intresserade man sig i lika hög grad för de klassiska språken och litteraturen, och latinet behöll sin ställning längre i Finland än i andra nordiska länder. Ännu i början av 1850-talet kunde professorerna föreläsa och studenterna opponera och respondera på latin, och alla som hade gymnasie- eller universitetsutbildning var väl hemmastadda i antikens litteratur, betonar Klinge (ibid.). Detta gällde speciellt ämbetsmän och präster, men i viss mån även förmögna borgare. De grosshandlare och skeppsredare som gav fartygen namn hörde till städernas bildade skikt, som ofta hade gymnasie- och t.o.m. universitetsstudier bakom sig. Man kan förmoda att klassiska fartygsnamn ur grekisk och romersk mytologi för dem föreföll som ett passande och naturligt val i den idévärld som då var förhärskande.

Klinge (1999: 193) framhåller att nyhumanismen långt in på 1840-talet var den dominerade strömningen i Finland. Idéströmningen var politiskt neutral och passade väl in i den situation där Finland befann sig som ett autonomt storfurstendöme under den ryske kejsaren. ”Både inom poesin och inom arkitekturen kvarstod Finland som nyhumanistiskt samtidigt som en stor del av Europa vurmade för medeltiden och det romantiska”, konstaterar Klinge (ibid.).

Då Finland 1809 skildes från Sverige blev kulturklimatet i Finland rätt oförändrat medan en omorientering ägde rum i Sverige, där den tyska romantiken och nationalismen fick fotfäste. I storfurstendömet Finland var däremot enligt Klinge (1980: 14–15) inställningen till den romantiska idealismen negativ. Att så var fallet berodde på traditionens makt och Finlands perifera läge men också på en medveten strävan från makthavarnas sida. I S:t Petersburg kopplade man den tysk-svenska romantiken till farlig nationalism och revolutionära demokratiska idéer medan nyhumanismen ansågs

[44] Universitet flyttades till Helsingfors efter Åbo brand.

garantera att lugn rådde i landet. Nyhumanismen var politiskt neutral och officiellt sanktionerad, påpekar Klinge (a.a.: 15). Också under senare tider då nyhumanismen som idéströmning hade avmattats kan man utgå ifrån att de klassiska fartygsnamnen framstod som traditionella, förnäma och neutrala. Valde man ett sådant namn för sitt fartyg flaggade man varken för aggressiv fennomani eller för farligt revolutionära frihetsdrömmar. De klassiska namnen framstod som neutrala och diplomatiska under politiskt och språkpolitiskt turbulenta tider.

10.2 Den nordiska namnrenässansen slog inte igenom i Finland

I Sverige konkretiserades de nationalromantiska strömningarna i Götiska förbundet (1811) med dess intresse för nordisk forntid. Göticismen påverkade skönlitteraturen och fick ett bestående inflytande på namnskicket. Otterbjörk (2000: 39–41, se även Brylla 2005, Blomqvist 2006) visar hur den nordiska namnrenässansen förändrade förnamnsskicket. Han nämner att hjältesagans huvudpersoner, till exempel *Ragnar, Helge, Fritjof, Einar, Hildur* och *Nanna*, blev populära dopnamn och att skalderna, främst Tegnér, aktualiserade namn som *Ingeborg, Svea, Gerda, Björn* och *Torsten*. Göticismen inspirerade genomgripande och långvarigt namngivningen i den svenska marinen (se avsnitt 4.1.2 ovan).

I början av 1800-talet låg den svenska tiden ännu nära och storfurstendömet dominerades av en svenskspråkig bildad klass med intima kulturella band till Sverige. Man kan anta att göticismens idéer, bland annat genom Tegnérs dikter, spreds till de svenskspråkiga i Finland.[45] Andelen fartygsnamn ur nordisk mytologi var dock liten i Finland och begränsade sig främst till två namn, *Ellida* och *Freja* (se tabell 8 ovan). Samma namn var populära på världshaven och kan lika väl uttrycka internationell som svensk orientering. Även om andelen fornnordiska fartygsnamn var något större i början av perioden, slog de aldrig igenom på samma sätt som i andra nordiska länder. Detta kan ha flera orsaker. En var uppenbarligen att de ryska makthavarna såg kontakter med Sverige med oblida ögon. Kaukiainen (2008: 190–191) nämner att tullar infördes och också andra åtgärder vidtogs för att försvåra kontakterna med Sverige.[46] Jag finner det därför troligt att redarna inte ville provocera den nya makthavaren genom att välja namn ur nordisk mytologi. På grund av göticismen och namnskicket i den svenska marinen

[45] Huldén (1975: 53) framhåller att göticismens efterklang var långvarig i Finland. Han dokumenterar fornnordiska namn på ungdomsföreningshus som invigts på 1900- och 1910-talen: *Breidablick, Gjallarhorn, Heimdall, Heimdala, Midgård* och *Åsgård*.

[46] Blomqvist (1999b: 9) påpekar till exempel att kejsar Alexander I efter 1810 på det strängaste förbjöd import och försäljning av svenska almanackor.

hade fornnordiska namn en svensknationell klang. Att ge ett finländskt fartyg namn som *Oden* eller *Tor* kunde kanske till och med uppfattas som en politisk handling. Som ett neutralt och diplomatiskt alternativ framstod då de klassiska namnen. En annan bidragande faktor var att romantiken och den spirande nationalismen i Finland fick nya finsknationella förtecken och symboler förknippade med Kalevala.

10.3 Nationaleposet Kalevala inspirerade namngivarna

Fartygsnamnen ur finsk mytologi är en rätt stor grupp i finländskt nautonomastikon (5 % i städernas flottor och 3 % av lantmannafartygen). Namnen ökade som tidigare framgått kraftigt fram till skärningsåret 1887, varefter de minskade (se avsnittet 6.1.1 ovan). Fartygsnamnen ur finsk mytologi kan förknippas med den hänförelse Kalevala (1835, 1836, 1849) väckte vid utgivningen. Medvetandet om att det finska folket hade en egen fornhistoria och en kulturskatt stärkte de nationella känslorna och skapade ett vidsträckt bruk av Kalevala-namn i samhället. Fosterländskheten fästes vid det finska språket och en mytisk fornhistoria, vilket politiskt sett var ofarligt. Nationaleposet riktade dessutom intresset österut mot de karelska nejder där dikterna hade levt vidare och upptecknats. Kalevala upplevdes som ett uttryck för den finska identiteten och Kalevala-namnen började användas som personnamn och namn på tidskrifter, försäkringsbolag och andra institutioner (se avsnittet 4.1.3 ovan).

Också i städernas handelsflottor dök Kalevala-namnen upp tidigt. Två fartyg med sådana namn förekommer i skeppskalendern från 1838. De är fregatterna *Ilmari* och *Kaleva* från Uleåborg. Kalevala-namnen ökade kontinuerligt och började i mitten av 1800-talet bli allt vanligare. Många fartyg gavs namnen *Aallotar, Ahti, Ahto, Aino, Ilmatar, Ilpotar, Joetar, Kalervo, Kaleva, Kullervo, Lainetar, Osmo, Sampo, Tapio, Ukko, Unto* och *Wellamo*. (Jfr avsnitt 9.4 ovan.) Andelen Kalevala-namn i undersökningsmaterialet är sammanlagt betydligt större än andelen fornnordiska namn.

Valet av Kalevala-namn belyses i en biografi över kommerserådet Gustaf Bergbom i Uleåborg. Han hade 1858 sjösatt ett nytt fartyg och gett det namnet *Ukko.* Biografen kommenterar namnvalet:

> Hade fartygen under fyrtiotalet, kanske under inflytande av Frithiofs saga, ofta burit fornsvenska guda- eller hjältenamn så var det numera på modet att kalla upp dem efter gestalter ur den finska mytologin under inflytande av Elias Lönnrots skrifter. Då Paterssen [G. W. Paterssen, affärsvän i Stockholm] undrade, vad Ukko var för ett namn, förklarade Bergbom att det dels betydde gubbe, dels var benämningen på en urfinsk gudom, motsvarande Tor eller Frej. (von Bonsdorff 1980: 147–148.)

Det faktum att Kalevala-namnen användes på nationellt betydelsefulla fartyg som krigsskepp och isbrytare tyder på att de uppfattades som fosterländska (se avsnitt 5.2.1.3 ovan). Namnen beskriver samma stigande och senare sjunkande trend som andra finska namn där de ingår som en del (se avsnitt 10.4 nedan). Detta tyder också på att namnbruket speglar den spirande nationalismen och att namnen uppfattades som ett uttryck för finsk identitet.

10.4 Finskan som nationell markör

I kapitel 9 Språktillhörighet har jag visat hur starkt de finska fartygsnamnen ökade under de 50 första åren av den undersökta perioden nämligen 1838–1887 (se t.ex. figur 21). Den mest dramatiska förändringen skedde som ovan framgått under decennierna kring 1850 då de finska namnen på allvar slog igenom i städernas flottor. Även namnen på lantmannafartygen blev med tiden mer finska under perioden 1865–1912 (se t.ex. figur 22). Utvecklingen blir förklarlig om man studerar fartygsnamnen mot bakgrunden av de språkliga förändringarna i samhället under motsvarande tid och det finska språkets betydelse i de nationalistiska åskådningarna.

Fram till början av 1900-talet fanns det i Finland som Lindgren & Lindgren (2005: 258–260) framhåller två samhällsklasser, ståndspersoner och allmoge, och flera språk. Flerspråkigheten var hierarkiskt skiktad: ståndspersonerna talade svenska och allmogen finska. Försvenskningen av ståndspersonerna var ett arv från svenska tiden och svenskan fortsatte att vara språket för administration och rättsväsende också efter 1809. En förutsättning för socialt avancemang för medlemmar av den finska allmogen var språkbyte från finska till svenska. Ståndspersonerna kunde i varierande utsträckning finska. I Uleåborg kunde man finska väl och i Viborg använde man ibland finska då man inte kunde finna något annat gemensamt språk bland de andra språken som talades, nämligen tyska, ryska och svenska. (Lindgren & Lindgren (2005: 260.)

Andra hälften av 1800-talet och början av 1900-talet innebar en så stor förändring i språkförhållandena att Lindgren & Lindgren (2005: 260–263) beskriver den som en språklig revolution. De redogör för hur det finska språket gradvis jämställdes med svenskan i lagstiftningen och också i praktiken togs i bruk inom alla områden i samhället. Inom de högre sociala skikten uppstod två språkgrupper, en finsk och en svensk. Den sociala rörligheten förutsatte inte mera ett språkbyte till svenska, utan finskspråkiga kunde göra karriär i samhället utan att avstå från sitt finska modersmål. Många svenskspråkiga högreståndsfamiljer bytte från och med 1850-talet medvetet språk till finska. Alla gjorde det dock inte utan det uppstod två grupper, fennomanerna

eller de finsksinnade och svekomanerna eller de svensksinnade, framhåller Lindgren & Lindgren (ibid.).

Ännu viktigare än att finskan emanciperade i samhället var att språket kopplades till fosterlandstanken. Språket spelade som Lindgren & Lindgren (2005: 265–267) påpekar en central roll inom 1800-talets nationalistiska åskådningar i hela Europa. Man intresserade sig för folkspråket och samlade in folkdiktning. Denna ideologi hade gamla rötter i Finland nämligen i den s.k. Åboromantiken (1820-talet), men det som blev avgörande för de fosterländska stämningarna var Kalevala och Runebergs fosterländska diktning, där det finska folket representeras av den finska allmogen, nämner Lindgren & Lindgren (ibid.). Klinge (2002: 256) framhåller att Snellmans propaganda för finska språket i tidningen *Saima* åstadkom en finsk väckelse bland studenterna på 1840-talet. I Snellmans propaganda tilldelades speciellt familjernas mödrar en viktig roll, menar Klinge (ibid.). Att byta språk till finska blev ett eftersträvansvärt ideal bland fennomanerna (bland annat familjerna Cleve, Järnefelt, von Bonsdorff, Hahnsson, Yrjö-Koskinen) även om språkbytet inte alltid helt lyckades och många fennomaner ännu på 1860-talet umgicks på svenska (Lindgren & Lindgren 2005: 267).

Valet av finska fartygsnamn ser jag som en ”fosterländsk” gest i tidens anda, en strävan att hedra den nya nationen. Enligt Nikula (1930: 53) var finska namn i synnerhet på 1860-talet vanliga på Åbofartygen och de lokala tidningarna uppmuntrade till användning av finska namn. Även tidningar på andra orter uppmärksammade språkfördelningen i samband med att årets skeppskalender anmäldes, så till exempel Wasabladet den 15 oktober 1864:

> Will man efterse bland namnförteckningen, till wilken grad det finska fosterlandet gjort sig påmint bland fartygsnamnen, så finner man, att bland nära 400 namn mer än en fjerdedel eller, om wi ej räknar alltför miste, 112 bland 380 ungefär, äro genuina finska namn, af hwilka ej mindre än 6 heta ”Onni” och ”Toiwo”, 4 ”Alku”, ”Ilma” och ”Tähti” m. fl. (Wasabladet 15.10.1864.)

Under rubriken ”Till Jakobstads historie” beskrivs i Finlands Allmänna Tidning 12.3.1860 sjöfartens utveckling i staden. Även fartygsnamnen kommenteras och artikeln slutar med orden:

> Ett namn är ju i alla fall blott – ett namn, säger ordspråket. En jämförelse med senaste tiders fartygsnamn hos oss skulle dock utan tvifvel ådagalägga, att benämnandet icke ledes blott af ren slump, och att de numera ofta uppdykande finska namnen skulle i sin mån vittna, att äfven på vår ofinska ort finska modersmålet har sina sympathier. (Finlands Allmänna Tidning 12.3.1860.)

Det ökande bruket av finska namn kan säkert inte förklaras av slumpen utan avspeglar uppfattningen om finskan som en nationell markör. Att välja finska fartygsnamn

uppfattades som fosterländskt och uppfattningen slog först rot i städernas borgerskap för att senare spridas till skärgårdsbefolkningen.

Idén om att göra finskan jämställd med svenskan och finskan till landets första språk hade uppstått bland de svenskspråkiga ståndspersonerna. Finskans emancipation blev i verkligheten ett oavbrutet segertåg. Klinge (1980: 22–24) nämner att de ledande skikten och den ryska överheten hade varit positiva till finskan under hela den ryska tiden. Även Lindgren & Lindgren (2005: 270, 273) beskriver de ökade krav som ställdes på tjänstemännens kunskaper i finska. År 1902 blev finskan och svenskan officiellt jämställda. Enkammarlantdagens införande år 1906 gjorde att de svenskspråkigas politiska ställning avgörande försvagades. Från att i ståndslantdagen ha behärskat två stånd av fyra, borgarståndet och adeln, fick det svenska partiet nu bara 24 svenska platser av 200. Finskan var på god väg att bli landets första språk. Fennomanerna hade emellertid splittrats i olika idéfraktioner med olika målsättningar, något som tidvis enligt Lindgren & Lindgren (2005: 304) medförde häftiga debatter. De finsksinnades politik började upplevas som ett hot mot svenskan och den svenska kulturen och motståndarna förenades i en finlandssvensk språklig-etnisk rörelse, som hindrade att svenskan undertrycktes.

Uppkomsten av en svensksinnad gruppering, radikaliseringen av fennomanin och de språkkonflikter som uppstod avspeglar sig även i namngivningen av fartygen. Kopplingen mellan fosterländskheten och det finska språket var inte mera lika självklar inom alla språkpolitiska grupperingar. Detta förklarar varför de finska fartygsnamnen från slutet av 1800-talet inte mera ökade, utan kontinuerligt minskade i städernas flottor. Man ville inte med namnvalet flagga för den radikaliserade och enligt somligas uppfattning aggressiva fennomanin utan bestämde sig i stället för fartygsnamn som upplevdes som neutrala så som namnen ur klassisk mytologi. Att de finska namnen fortsättningsvis ökade bland lantmannafartygen under perioden 1887–1912 kan ha olika förklaringar. Ökningen var som framgått tidigare (se avsnitt 9.3 ovan) delvis skenbar eftersom skutorna i rent finska trakter i Östra Finland ökade kraftigt. Men också i rent svenska trakter i andra delar av landet började de finska namnen fortsättningsvis bli vanligare. Det är möjligt att den politiska idédebatten inom den bildade klassen och konflikterna mellan finsk- och svensksinnade upplevdes som avlägsna. De finska namnen hade spritt sig från städerna till skärgårdskommunerna och var, då tillbakagången i städerna skedde, redan ett naturligt inslag i det lokala nautonomastikonet.

10.5 Fosterländska övertoner

Finskan i fartygsnamnen är en nationell markör, men också andra namn uttrycker fosterländska stämningar. Tidens dyrkan av nationens stormän, framför allt dess andliga förgrundsgestalter, kan spåras i fartygsnamnen. Bland dem som fått fartyg uppkallade efter sig finns nationalskalden J. L. Runeberg, nationaleposets skapare Elias Lönnrot och Aurorasällskapets grundare Henrik Gabriel Porthan.[47] Lönnrot publicerade åren 1829–1831 finska folksånger medan Runeberg år 1830 översatte och utgav Serbiska folksånger. Detta var början till nationaleposet Kalevala och Runebergs fosterländska författarskap, vilka i hög grad skulle forma det nationella medvetandet i vårt land. Med Älgskyttarne (1832) inledde Runeberg den serie av långa hexametersdikter, där han skapade den bild av finska folket som länge skulle bli bestående. Skildringen kan sägas kulminera i Julkvällen (1841) med de berömda raderna: ”Finland stod för hans själ, det kulna, hans torftiga, gömda/Heliga fädernesland.”

Runebergs episka diktning har gett genklang i fartygsnamnen. Fartyget *Nadeshda* i Helsingfors för tankarna till titelfiguren i Runebergs episka dikt Nadeschda (1841), men det ryska namnets betydelse ’hoppet’ kan också ha föresvävat namngivaren. Runebergs verk väckte enligt Wrede (1999b: 255) beundran, men också en del kritik, eftersom man ansåg att Runeberg med dikten friade till eventuella ryska läsare. Även Topelius har en dikt som bär namnet Nadeschda, där han i skämtsamma vändningar lovsjunger en vacker ryska, visar Klinge (1996: 128). *Oihonna,* namnet på en person i Runebergs Kung Fjalar (1841), förekommer flera gånger som fartygsnamn.[48] Ett av Runebergs populäraste verk var den episka dikten Hanna (1836), som enligt Blomqvist (2002: 150) bidrog till namnets spridning som förnamn, och som direkt eller indirekt kan vara orsaken till att så många fartyg bar namnet *Hanna*.

Runebergs ställning som nationalskald befästes när första delen av Fänrik Ståls sägner kom ut 1848. Det snöpliga kriget 1808–1809 förvandlades genom sägnerna till ett hjältemodigt försvarskrig och ett ämne för nationell stolthet. Försvarskriget framställs i sägnerna som en angelägenhet för hela folket, och Johan Wrede (1996b: 261) menar att framför allt den antiauktoritära och demokratiska tendensen i verket framkallade publikens entusiastiska reaktioner. Runeberg fick en stor betydelse som ”nationsbyggande symbol under 1800-talets slutdecennier”, framhåller Wrede (ibid.). I Fänrik Ståls sägner, där ju Vårt land ingår, konkretiseras fosterlandsbegreppet och fästs vid det finska landskapet. ”Fänrikarna” blev folkkära gestalter och en rad handelsfartyg

[47] Enligt Klinge (1980: 38) uppfattade samtiden Porthan som en nationell pionjär. Aurorasällskapet hade som uppgift att arbeta för den svenska litteraturen, för finska språket och för kännedomen om Finlands historia (Uppslagsverket Finland 2 1983: 557).
[48] Namnet förekommer även i James Macphersons Ossians sånger.

döptes efter namn ur sägnerna: *Adlercreutz, von Döbeln, Sandels, Sven Dufva* och *von Konow*.

Dyrkan av skalden tilltog ytterligare efter att sägnernas andra del år 1860 hade utkommit. Wrede (1999b: 262–263) beskriver hur tonsättningar av sägnerna sjöngs i hemmen och vid soaréer och hur bilder och byster av skalden prydde otaliga hem. Den åldrade och slagrörde diktaren blev föremål för en nära nog religiös dyrkan och uppvaktades på sin födelsedag med fackeltåg och sång, konstaterar Wrede (ibid.). Då det gäller Runeberg kan man tala om en folkrörelse med nationella förtecken som även tog sig uttryck i namngivning av fartyg. På 1870-talet uppkallades påfallande många fartyg efter Runeberg och hans diktade gestalter och temat följdes upp ännu på 1900-talet.

Hur fosterlandsbegreppet fästes vid det finska landskapet syns i bruket av fartygsnamn och i släktnamnsbruket. I mitten av 1800-talet uppkom enligt Paikkala (2007: 8–9) finska släktnamn bildade av naturappellativer, till exempel *Virtanen* av *virta* 'ström' + suffixet *-nen*[49] eller *Laine* av *laine* 'våg, bölja' och namnen blev mot sekelskiftet 1900 mycket använda. Paikkala menar att namntypen framsprungit ur nationalromantisk hänförelse. En parallell företeelse finns i namngivningen av fartyg. *Aalto* 'bölja'*, Laine* 'våg'*, Salmi* 'sund' och *Salo* 'ödemark' var mycket populära i både städernas och skärgårdskommunernas flottor. En ännu tydligare fosterländsk laddning har fartygsnamnen *Aura* 'plog' (gammal poetisk benämning på Finland), *Finland*, *Fäderneslandet*, *Patria* och *Suomi*. Personbeteckningarna *Suomalainen* 'finne' och *Suometar* 'finska' kan också nämnas i sammanhanget liksom turistsevärdheterna *Imatra* och *Aavasaksa*.

Enligt Klinge (2002: 255) gav Topelius uttryck för klart panfenniska tankegångar genom att skriva om Altaj och Ural och bidrog på så sätt till att radikalisera studenterna. Raumofregatten *Altai* (1876) kan ha fått sitt namn i efterdyningarna av dessa diskussioner.

10.6 Tidens idoldyrkan

En del av fartygsnamnen är givna för att hedra mäktiga personer som kunde bidra till att utveckla handel och kommunikationer och inverka på understöd för sjöfarten. Vid Alexander II:s trontillträde år 1856 uppkallades två fartyg efter kejsaren och några år senare gavs ett fartyg namnet *Alexander I*. Alexander II:s tid var speciellt lycklig för Finlands del. Då kom den nationsbildande processen igång, framhåller Klinge (1996:

[49] *Virtanen* är en diminutivform av *virta* med betydelsen 'en liten ström'.

286) och kejsaren blev föremål för en ”veritabel kult” som bland annat tog sig uttryck i resandet av Alexandersstatyn på Senatstorget i Helsingfors, ”på en plats som ingen tidigare eller senare person eller händelse i Finlands historia kan göra anspråk på i fråga om symbolisk tyngd”, skriver Klinge (ibid.). Fartyget *Imperator Alexander II* fick sitt namn fyra år efter kejsarens förtida död år 1881. Fartygsnamnet *Storfurst Constantin*, som gavs åt flera fartyg, syftar även på kejsarfamiljen. *Alexander*, *Nikolai* och *Constantin* var vanliga fartygsnamn och namngivarna har förmodligen haft i tankarna de kejserliga förnamnen.

Listan på fartyg som har fått namn av berömda samtida eller personer ur närhistorien avspeglar tidens intressen och ideal. Fartyg uppkallades efter frihetshjältar vilkas namn förknippas med Nordamerikas, Greklands, Italiens och Sydamerikas befrielse. Till och med Napoléon Bonaparte gjordes ännu under sin livstid i mytbildningen till en hjälte som representerade franska revolutionens ideal. Bland lantmannafartygen i början av 1800-talet finns flera exempel på *Bonaparte* och också på *Napoleon.* Ett annat exempel är skonerten *Buonaparte* från Raumo.[50] År 1832 fick en fregatt i Uleåborg namnet *Lafayette*. Fartygen *Kanaris, George Canning* och *Bolivar* har likaså uppkallats efter frihetshjältar. Fregatten *Garibaldi* byggdes 1860, samma år som den italienska frihetskämpen Guiseppe Garibaldi (1807–1882) erövrade Sicilien och stod på höjden av sin makt.

Andra idoler var upptäcktsresande som norrmannen Fridtjof Nansen (1861–1930) och Adolf Erik Nordenskiöld (1832–1901), något som avspeglas i fartygsnamnen *Nansen* och *Nordenskjöld.* Den svenska sångarstjärnan Jenny Lind (1820–1887) var en annan namnlåtare. Jenny Lind gjorde ett besök i Finland 1843, då hon var 22 år gammal. Vid sitt besök gav hon konserter i Åbo och Helsingfors och hyllades med en rad fester som ordnades till hennes ära. Enligt Lars Huldén (2000: 245), som dokumenterat Runebergs känslosamma möte med den unga sångerskan och skaldens hänförelse, präglades de många festerna till sångerskans ära av en ”nästan hysterisk entusiasm” (ibid.).[51]

I skärgårdskommunerna återfinns liksom i städerna t.ex. *Furst Menchikoff*, *Pehr Brahe* och *Kolumbus,* vilket kan tolkas som att dessa blivit schabloniserade traditionsnamn. Här finns också hedersnamn som *Jenny Lind* och *Nordenskiold* eller namn som uttrycker namngivarnas bildningsvärld som *Mårten Luther, Oliver Kromvel,*

[50] Också den slagfärdige betjänten Figaro, huvudperson i Beaumarchais’ skådespel ”Figaros bröllop” och i operan med samma namn uppfattades som en revolutionär, som stod för franska revolutionens idéer, framhåller Karlsson ((1987: 86). *Figaro* var hemma i Viborg, byggd 1976.

[51] Huldén finner det sannolikt att Runebergs dikt ”Jenny”, som publicerade första gången 1843 i den tredje samlingen dikter, varit en hyllning till sångerskan.

Alexis Kivi och *Lunkentus* (figur i en populär vandringssaga bland annat använd av Z. Topelius).

10.7 Stora händelser i nationens historia

Viktiga samtida händelser ger ibland eko i namngivningen av fartyg. Lantdagen 1863 tillmättes en stor betydelse, eftersom återupplivandet av lantdagsinstitutionen efter en paus om mer än ett halvt sekel innebar att Finlands självständiga politiska historia då egentligen inleddes. Klinge (1996: 216–218) beskriver hur lantdagens öppnande med kejsaren och den kejserliga familjen närvarande omgavs av parader, baler och jakter. Den uppmärksamhet som lantdagen väckte fick genklang i att en stor bark i Nystad, byggd just 1863, gavs namnet *Lantdagen*.

Då Finland blev självständigt 1917 aktualiserades frågan om Åland borde anslutas till Sverige och många ålänningar var för anslutningen. Ålandsfrågan avgjordes som Meinander (1999: 75) nämner efter långvariga förvecklingar vid Nationernas Förbunds session i Genève den 20 juni 1921 till Finlands fördel. Namnet på fartyget *Sweden* (1921) innehåller förmodligen en ideologisk aspekt, eftersom fartyget hörde hemma i Mariehamn.

10.8 Samhället moderniseras

De förändringar i namngivningen som skedde under hundraårsperioden 1838–1938 är tydliga, och förändringarna reflekterar att samhället omvandlades. Önskenamnen – till exempel *Hoppet, Lyckan, Freden* – var populärast i början av perioden men minskade kraftigt för varje skärningsår (se figur 12 avsnitt 6.1.4 ovan). Den stora mängden önskenamn i början av perioden kan förknippas med de risker som sjöfarten då innebar. I takt med att säkerheten till sjöss på olika sätt ökade, minskade behovet av dessa namn. Sjösäkerheten förbättrades bland annat av att nya material och konstruktioner togs i bruk inom skeppsbyggeriet och att befälsutbildningen gick framåt, då antalet navigationsskolor ökade och undervisningen i dem förbättrades. Saarinen (1994: 38) uppger att det i början av 1800-talet fanns tre sjömansskolor, nämligen i Åbo, Vasa och Helsingfors, men i slutet av århundradet hade skolor grundats också i Uleåborg, Mariehamn, Viborg och Raumo. Undervisningen hade successivt byggts ut till fullständig befälsutbildning. Kring sekelskiftet 1900 inleddes enligt Saarinen (1994: 41) den praktiska utbildningen på särskilda skolskepp. Fyrar och utprickade farleder längs

Finlands kuster och utomlands gjorde även sjöfarten säkrare. Kaukiainen (1993: 91, 2008: 256–257) nämner att även redarna representerade en välutbildad, språkkunnig grupp med stor erfarenhet inom internationell handel och ett vidsträckt kontaktnät. Viktigt var också att ömsesidiga sjöassuransföreningar och inhemska försäkringsbolag grundades, först av dem var enligt Schybergson (1964: 81) Sjöförsäkrings Ab Triton i Åbo 1889. Under senare delen av perioden fick dessutom en ny ”världsbild” fotfäste, där vetenskapen och dess tekniska tillämpningar spelade huvudrollen. Vetenskapen och tekniken ansågs säkra en framgångsrik trafik, inte de högre makter som tidigare generationer hade satt sin tillit till. Önskenamnens försvinnande var ett uttryck för den moderna tidens genombrott och saklighetens seger.

Den tekniska utvecklingen, framhåller Rasila (1982: 13–14), förvandlade i grunden det gamla förindustriella samhället och revolutionerade handel och samfärdsel. Från 1860-talet hade Finlands industri, handel och samfärdsel utvecklats så att landet vid första världskrigets utbrott var ett relativt modernt och produktivt samhälle. Samhällets grundstruktur förändrades och därmed människornas tankemönster och värderingar så att man under den första industrialiseringsperioden kan tala om ett sammanbrott för den tidigare idévärlden, skriver Rasila (a.a.: 26).

Tidigare var familjens och släktens ekonomiska betydelse stor och beroendet av makthavare och gynnare var självfallet. Känslan för familjebanden tar sig uttryck i att fartygen uppkallades efter redarnas hustrur, döttrar och söner eller efter redarna själva. Beroendet av familjen präglar också på andra sätt namngivningen, så som i namntypen *Fyra Söner*, *Pojat* ’sönerna’, *Två Bröder*, *Weljekset* ’bröderna’ och *Syskonen*. En typ av familjerelaterade namn var *Minne*-namnen, i Danmark dokumenterade som *Karens Minde*, *Faders Minde*, *Forældres Minde* o.s.v. Typen var så vanlig att den i Dansk søfarts historie (1998: 53) upptas som en egen kategori. I Finland förekommer namnen i förkortad form som *Minnet* eller *Muisto* ’minne’.

Då det gäller 1800-talet är det skäl att minnas att familj, äktenskap och släktförbindelser hade stor betydelse för den enskilde också i ekonomiskt avseende. Johan Wrede (2005: 25) uttrycker saken på följande sätt i Världen enligt Runeberg:

> Familjen och släkten var inom alla stånd ett oumbärligt instrument för ekonomisk och social framgång. Överallt var förbindelser, ’bockningsresor’ och resonemangsäktenskap självskrivna medel för försörjning och avancemang, och i de små samhällena nådde välbärgade familjers inbördes giften och kusinäktenskap frekvenser som i dag skulle väcka häpnad. Fördelen med dessa familjenätverk var att de skapade en stark ekonomisk solidaritet inom släkten. (Wrede 2005: 25.)

Småningom ökade emellertid den sociala mobiliteten, individens bakgrund förlorade i betydelse och hans egen företagsamhet och duglighet blev i stället viktiga värden som

understöddes av ökad näringsfrihet i liberalismens anda. De äldre patriarkaliska synsätten fick ge vika för tron på den individuella företagsamheten. Att familjen och släkten förlorade i betydelse som social och ekonomisk plattform för individen återspeglas i hur fartygsnamnen förändrades. Under perioden avtog något bruket av kvinno- och mansnamn och familjerelaterade namn av typen *Fyra Bröder* användes sparsamt under senare delen av 1800-talet. Gynnare och makthavare hedrades inte heller mera i fartygsnamnen under senare delen av perioden. Industrialiseringen medförde dessutom att nya typer av fartygsnamn togs i bruk, nämligen namn som var uppkallade efter de bolag som de betjänade (se avsnitt 5.2.4 ovan).

Mest påverkades ändå samhället av den tekniska omvandlingen, framför allt symboliserad av ångmaskinen som revolutionerade transporterna. Järnvägsnätet byggdes ut och ångfartyg började trafikera kusterna. Från och med 1880-talet ökade fartygsnamn som utgick från ortnamn stadigt och beskrev till slutet av perioden en brant uppåtstigande kurva (se figur 11 avsnitt 6.1.3 ovan). Vid övergången till linjefart och närtrafik fick fartygen ofta namn som anspelade på avgångs- eller destinationshamn eller på den trafikerade rutten i något annat avseende. Ångfartygen var dyra investeringar, vilket ledde till att bolagsformen slog igenom samtidigt som ångfarten utvecklades.[52] För fartygsnamnens del ledde bolagsformen till nya namngivningsprinciper och systembunden namngivning blev ett vanligt sätt att visa på samhörigheten inom bolagets flotta.

Fartygsnamnen speglar både namngivarnas egna värderingar, intressen och förhoppningar och deras ställningstaganden till samhällsfrågor, kultur och ideologiska strömningar. Då det gäller hur fartygsnamnen speglar ideologiska strömningar syns en tydlig skillnad mellan namnen i städernas flottor – det är där nya namn skapas – och namnen i skärgården, där nya namn upptas med en viss fördröjning och används längre. Namnen har, utöver sin informativa funktion, symboliska funktioner som tydligt framträder då namnen ställs i relief mot samhället. Detta var speciellt tydligt under 1800-talet, men de namngivningstraditioner som då grundlades, lever vidare och utgör kärnan i ett finländskt nautonomastikon. Internationella och nordiska idéströmningar möttes och blandades med finsk mytologi. Den svenska och finska språkdräkten var utmärkande drag, likaså namn ur finländsk historia och litteratur. Namnen schabloniserades småningom, det vill säga förlorade sin ursprungliga betydelse och sina tidigare associationer, men för namnforskaren reflekterar de fortfarande landets förflutna.

[52]Det största bolaget, Finska Ångfartygs Aktiebolaget, grundades 1883 och Bore-bolaget i Åbo 1897. (Pietikäinen 1994b: 103–104, 106.)

11 FARTYGSNAMNEN I KOGNITIVT PERSPEKTIV

I detta kapitel utgår jag ifrån kognitiva synsätt för att visa vilka fartygsnamn som är prototypiska, hur fartygsnamnen semantiskt sett är besläktade och vilka semantiska domäner och kognitiva system de bildar. Infallsvinkeln är synkronisk, d.v.s. materialet som helhet (namnen vid vissa skärningsår i städerna och i skärgårdskommunerna) är föremål för analysen. Fartygsnamnen kan utgående ifrån teorin om språkets metaforiska natur (se avsnitt 2.1.2.5 ovan) till stora delar tolkas som metaforer. Vilka associationer väcker metaforerna till liv och vilka kognitiva områden aktiveras av dem? Hur tänker människor om sjöfart? Bland annat Stålhammar (1997: 100) menar att en kultur kan koncentreras i sina centrala metaforer. Man har också visat hur centrala metaforer ”färgar av sig” och lockar fram besläktade metaforer. Vilka centrala kulturella värderingar reflekterar sjöfartens metaforer?

11.1 Kognitiva teorier tillämpade i onomastiken

Den allmänna uppfattningen har varit att egennamnet inte uttrycker något om namnets bärare (se t.ex. SAG 1999 2: 118). I nyare onomastik gör man emellertid gällande att också egennamn har betydelse. Van Langendonck (2007: 71–72) konstaterar att kvinnonamn, namn på länder, städer, floder, fartyg etc. har kännetecken som gör dem igenkännbara som en viss typ av egennamn. Bland andra Langacker (1991: 59, 61) hävdar att egennamnen på samma sätt som andra språkliga uttryck har en viss semantisk innebörd. Ett namn som *Stan Smith* innehåller till följd av kulturella konventioner upplysningen om att det är fråga om en mänsklig varelse av manligt kön, en individ och implicit också upplysningen om antal eftersom namnet refererar till en bestämd person. Det semantiska innehållet i namnet *New York* innefattar inte bara begreppet stad, utan flera specificerade innebörder i anslutning till bland annat storlek, geografiskt läge, ekonomisk betydelse, menar Langacker (a.a.: 61). Namngivningen styrs av nedärvda, kulturellt betingade föreställningar om hurdana namn som är lämpliga för olika namnbärare och namnbrukaren tolkar därför intuitivt olika slags namn.

Den kognitiva lingvistikens prototypsteori (Aitchison 1987: 52–55, se avsnitt 2.1.2.1 ovan) har använts vid analysen av egennamn bland annat av Nyström (1988, 1996, 1998) och Sjöblom (2004, 2006). Nyström (1998: 229–234) menar att en del egennamn som är transparenta kan tänkas låna kännetecken av motsvarande appellativer, t.ex. ortnamnet *Skräddargrundet*, mansnamnet *Björn* eller binamnet *Lången* kan tänkas låna

kännetecken av appellativerna *skräddare, grund, björn, lång*. Ju oftare vi använder namnet, desto blekare blir dock dessa kännetecken och namnets uppgift att identifiera blir det primära. Nyström refererar (a.a.: 232) till prototypsteorin som utpekar vissa individer av en kategori till bättre representanter för kategorin än andra. Han diskuterar (a.a.: 232–233) teorins tillämpning på personnamn och menar att namn som inte är genomskinliga som ortnamnet *Värtan* utan enbart identifierande är mer prototypiska än namn som *Björn* och *Ågren* som har appellativa homonymer. Därför nämner Nyström (a.a.: 232) de icke-transparenta *Lena, Anette, Sture* och *Staffan* som typiska svenska personnamn. Även fartygsnamn kan enligt Nyström (a.a.: 234) analyseras utgående ifrån samma kriterier som ovan.

Även Sjöblom (2006: 71–73) ansluter sig till uppfattningen om att egennamnen har prototypiska drag. Den enda grundläggande skillnaden mellan proprier och appellativer framhåller Sjöblom (a.a.: 64) är att de förra individualiserar medan de senare klassificerar. Namnet *Valtteri* individualiserar och där ingår även en prototypisk föreställning om att *Valtteri* är en människa av manligt kön. Ordet *pojke* klassificerar samtidigt som det innehåller jämförbara prototypiska drag. Också för Sjöblom framstår en del egennamn som mera prototypiska än andra. Sannolikt uppfattar de flesta kvinnonamnet *Saima* eller sjönamnet *Saimen* som mera prototypiska egennamn än *Internet* eller *katekesen*, exemplifierar Sjöblom (2006: 72). Prototypsteorin (Aitchison 1987: 57) förklarar fenomenet polysemi (att ett ord har betydelsevarianter) som en icke-prototypisk användning av ett ord. Som ett exempel ur onomastiken ger Sjöblom (2006: 73) bland annat överföringen av namnet på en staty till området kring statyn. Enligt samma synsätt kan man enligt henne (ibid.) icke-prototypiskt använda proprier som appellativer och använda dem i sammansättningar och avledningar (*röntgenbild, nobelist*).

Sjöblom (2006: 198–200) analyserar firmanamnens struktur utgående ifrån prototypsbegreppet och utgår då ifrån att de vanligaste strukturerna är de mest prototypiska. De mest prototypiska strukturerna i firmanamnen är enligt Sjöblom (a.a.: 200) de enklaste, t.ex. enbart en identifierande namndel eller en identifierande namndel i kombination med en del som uttrycker företagsformen.

Egennamn kan även uppfattas metaforiskt, något som Sjöblom (2006) visar i sin doktorsavhandling om firmanamn. Metonymiska ortnamn är enligt Sjöblom (2006: 67, 210) t.ex. *Ykspihlaja* 'en rönn', namnet på en ö där det växer en rönn, och *Pikku-Ykspihlaja* 'lilla-enrönnen' som namn på en mindre ö i närheten. Båda ortnamnen pekar på sambandet mellan delen och helheten där denna ingår. Sjöblom behandlar vidare ett stort antal företagsnamn som metaforiska. Bland de äldsta exemplen nämner Sjöblom (a.a.: 210) *Lifförsäkringsaktiebolaget Nordstjärnan* och *Sjöförsäkrings-Aktiebolag*

Triton. Namnen *Nordstjärnan* och *Triton* är metaforiska (Lakoff 1987: 276–278, avsnitt 2.1.2.5 ovan) eftersom källdomänen (stjärnhimlen eller den antika gudavärlden) är en annan än måldomänen (försäkringsvärlden). Namnen innebär en jämförelse mellan två kognitiva domäner och analogierna strukturerar vår uppfattning om det som namnen står för i en viss riktning.

Begreppet *schema* används i kognitiv lingvistik (Leino 1989: 177–178, se avsnitt 2.1.2.4 ovan) för att generalisera och kategorisera de symboliska enheterna (morfem, ord, längre vedertagna uttryck) på en mera abstrakt nivå. Skillnaden mellan schemat och prototypen är enligt Onikki (1994: 116–117) den att prototypen företräder de mest typiska egenskaperna för en kategori, medan schemat företräder en ”vertikal” abstraktion av hela kategorin. Schemat tjänar som en tankemodell som hjälper språkbrukaren att tolka ord och bilda nya ord menar hon (ibid.). Sjöblom (2006: 211) använder begreppet i sin undersökning av firmanamn och ger bland annat följande exempel på metaforiska företagsnamn *Asuntoherttua Oy* (lägenhetsförmedling), *Gigantti Grossist Finland Oy* (elektronik) och *Café Musa***.** Det gemensamma schemat för dessa firmanamn är enligt henne FÖRETAGET ÄR EN MÄNNISKA.

Den kognitiva forskningen (Aitchison 1987: 72–77, 84–85, se avsnitt 2.1.2.2 ovan) har fört fram teorin om ordens lagring i klungor av semantiskt besläktade begrepp, som är delar av ett gigantiskt, multidimensionellt och ständigt föränderligt nätverk, som den semantiska rymden utgör. Nyström (1996: 141, se avsnitt 2.1.1 ovan) använder termen *semantiska domäner* om klungorna av semantiskt besläktade ord. Han (1996: 143, 1998: 229) föreställer sig att egennamnen ingår i nätverk som antingen utgör integrerade eller parallella system av semantiska domäner så att till exempel ord för höjder och namn på höjder ligger lagrade i samma domän. Också Sjöblom (2004: 85–86) utgår ifrån ett nätverkstänkande där de mest prototypiska namnen bildar kärnan i nätverket som omges av besläktade, men mindre prototypiska namn. Hon tänker sig i likhet med Nyström, men utan att referera till honom, att de transparenta namnen, d.v.s. de som innehåller igenkännbara element, är länkade till de appellativer som ingår i dem.

11.2 Fartygsnamnen och de kognitiva områdena

Som den semantiska rymden beskrivs i kognitiv lingvistik (t.ex. Leino 1988: 131, 1989: 170–171) består den av en mängd olika kognitiva områden. Begreppen kan enligt Leino (ibid.) uppfattas i förhållande till det kognitiva område som det representerar. (Se 2.1.2.3 ovan.) Sjöblom undersöker enligt dessa teorier företagsnamnen i förhållande till namnens kognitiva områden och bygger sin semantiska analys i kapitel 9 (Sjöblom

2006: 203–229) på detta. Hon indelar företagsnamnen utgående ifrån närheten till det egna kognitiva området. Analysmodellen presenteras nedan och modellens användbarhet på fartygsnamnen diskuteras.

1. Förhållandet till det kognitiva området är direkt. Namnet är informativt och beskrivande så att det t.ex. innehåller namn på ägaren, på orten för verksamheten eller en beskrivning av affärsidén. (Sjöblom 2006: 204–207.)

2. Förhållandet till det kognitiva området är indirekt och grundar sig på en association. Ett sådant namn är metaforiskt, metonymiskt eller symboliskt. De symboliska namnen, menar Sjöblom (a.a.: 215–217), är också till sin grundkaraktär metonymiska, men syftar på en allmännare värdegrund eller kulturströmning, som de är en del av, till exempel det nationalromantiska namnet *Kansallis-Osake-Pankki*. Sjöblom (a.a.: 213) betonar att alla företagsnamn inte nödvändigtvis är renodlat metaforiska eller metonymiska utan kan vara associativa på ett mera komplicerat sätt och att betydelsen alltid uppfattas subjektivt av namnbrukaren.

3. Vidare finns bland firmanamnen sådana som innehåller konstgjorda ord och sammansättningar av igenkännbara element, t.ex. *Ecomia Oy*. Sjöblom (a.a.: 219–225) kallar förhållandet till det kognitiva källområdet komprimerat (compressed).

4. Ytterligare en grupp av namn består av förkortningar, t.ex. *IBM*. Vägen till betydelseinnehållet är då spärrad och enligt Sjöbloms (a.a.: 225–228) klassificering bruten (interrupted).

Det kognitiva område som fartygen representerar sammanfattar jag i begreppet sjöfart, närmare bestämt fartygen, deras redare, kaptener, rederier, företag vars varor transporterades, laster etc. Enligt Sjöbloms klassificering står fartygsnamnen i ett direkt förhållande till det kognitiva området om namnen syftar på något av detta. Det som talar emot användningen av Sjöbloms indelning på fartygsnamnen är det faktum att fartygsnamn som följer ett direkt betydelseschema är sällsynta i mitt undersökningsmaterial (städernas och skärgårdssocknarnas fartyg). De utgör ca en procent av totalantalet. Fartygsnamn som direkt refererar till redaren/ägaren förekommer i några fall, t.ex. *Zachris Franzén* och *Karl Boström*. Ibland överförs namnet på det företag som är ägare direkt på fartyget. Några exempel på detta är *Granit* som ägdes av A.B. Granit i Helsingfors, *Halla* som ägdes av Halla A.B. i Kotka och *Räfsö* som ägdes av Räfsö Ångsågs A.B. Dessa namn har jag tidigare analyserat med hjälp av det i onomastiken sedan länge inarbetade begreppet *namngivningsgrund* (t.ex. Zilliacus 1966: 48–49, se avsnitt 7.2 ovan) som förklarar det sakliga motivet för namnen. Den tredje och fjärde gruppen i Sjöbloms indelning (komprimerat och brutet förhållande till det kognitiva området) saknar motsvarigheter bland fartygsnamnen. Största delen av namnen i mitt material förefaller att stå i ett indirekt förhållande till sitt

eget kognitiva område. De är på olika sätt metaforiska och jämför fartyget med andra kognitiva områden eller refererar till sådana.

11.3 Metaforiken i fartygsnamnen

Speciellt de fartygsnamn som är sekundära namnbildningar ur lexikonet är tacksamma att utgå ifrån vid analysen av metaforiken, eftersom de är genomskinliga och kan tänkas låna kännetecken av de ord som de återgår på (jfr Nyström 1998: 129–134). Jag kommer i det följande att skilja mellan metonymiska och metaforiska fartygsnamn så att jag först diskuterar metonymiska drag i fartygsnamnen och därefter analyserar namnens metaforiska egenskaper. De metaforiska namnen avslöjar hur namnbrukarna tänkte om fartygen och hur de såg på sjöfarten. Jag har därför intresserat mig för vilka egenskaper som metaforiken lyfter fram. Tolkningen utgår från de associationer namnen kan tänkas väcka hos namnbrukaren. Den har i viss mån subjektiva drag eftersom metaforer alltid hos olika språkbrukare väcker något olika associationer. De metaforiska fartygsnamnen har dock funnits i en språkgemenskap, där en viss konsensus rådde om hur fartygsnamn bildas, vilka kännetecken de har och vad de anspelar på.

11.3.1 Metonymiska fartygsnamn

Metonymin (Lakoff & Johnson 1980: 35–39, se avsnitt 2.1.2.5 ovan) grundar sig på ett existerande samband mellan det namngivna och det som namnet refererar till, till exempel ett lokalt samband, en kausal relation eller ett samband mellan delen och helheten som då man talar om *stråkar* i stället för *musiker som hanterar stråkinstrument*. Jag undersöker i detta avsnitt vilka samband fartygsnamnen uttrycker och om delar av fartyget i namnet kan representera fartyget som helhet (*pars pro toto*, *synekdoke)*.

En stor del av fartygsnamnen uttrycker sambandet mellan fartyget och den plats som det härstammar ifrån. Namnen uttrycker lokalitet och schemat kunde sägas vara ORTEN FÖRETRÄDER FARTYGET. Av avsnitt 5.2.3 ovan framgår att ett femtiotal av fartygsnamnen i primärmaterialet (städernas fartyg) bär hemstadens eller byggplatsens namn. Exempel på sådana är *Borgå, Helsingfors, Jakobstad* och *Wasa*. Andra namn hänför sig till destinationen eller rutten, till exempel *Sibbo* eller *Östra Skärgården*. Metonymiska är också de ca 70 fartygsnamn i samma avsnitt som refererar till länder och landskap: *Finland, Suomi, Ostrobotnia, Karjala, Lapponia*. Sammanlagt finns bland städernas fartyg 289 belägg på ortnamn som framhäver sambandet mellan en ort

och fartyget. Några av dessa metonymiska namn ger samtidigt associationer som gör att de kan uppfattas som symboliska (se avsnittet punkt C. Kulturen nedan). Även i jämförelsematerialet, som består av lantmannafartyg, förekommer 125 ortnamn som pekar på ett lokalt samband och även namn som *Fennia, Finland, Suomi* med symboliska övertoner.

Andra fartygsnamn pekar på samhörigheten mellan fartyget och det hav som det seglar på. Schemat kan uttryckas HAVET FÖRETRÄDER FARTYGET. Några exempel på detta är *Atlantic, Baltic* 'Östersjön', *Ocean* och *Meri* 'havet'.

Enstaka fartygsnamn passar in på definitionen för *synekdoke*, nämligen att delen står för helheten (jfr avsnitt 2.1.2.5 ovan). I fartygets utrustning ingår föremål som är viktiga och därför symboliskt har fått företräda fartyget. Till exempel boglinan i ett segelfartyg bidrar till att samla upp vinden i seglet och göra seglatsen snabbare. Kompassen och sextanten är nödvändiga för navigeringen och vimpeln anger t.ex. vilket rederi fartyget företräder. Schemat FÖREMÅLET REPRESENTERAR FARTYGET återfinns i namnet på briggen *Bolina* bildat till 'bolin, boglina' och i namnet på Wihurikoncernens ångfartyg *Wiiri* 'vimpel'. I statens sjöbevakningsflotta finns samma metonymiska tänkande i namnen *Kompass* och *Sextant* och i krigsflottan kan man peka på det nog så drastiska namnet *Pommi* 'bomben'. Nobel-Standard Oy i Helsingfors ägde tankfartyg som fick namn efter lasten: *Masut* 'smörjolja', *Petrolea* av petroleum och *Valo-Apu* 'ljushjälp', d.v.s. petroleum.

Man kan i de här presenterade fallen diskutera om namnen verkligen är metonymiska och huruvida namnens funktion även är integrerande och inte bara informerande (Sjöblom 2006: 70, se avsnitt 7.3 ovan). I namn där fartyget uppkallats efter hemort, destination eller rutt är namnens informativa funktion starkt framträdande. Namnet uttrycker var fartyget hör hemma eller vart det är på väg. Lika väl kunde man emellertid göra gällande att dessa namn är integrerande, att de pekar på ett lokalt samband och att de uttrycker relationen till en ort. Bland annat namnen *Fennia*, *Finland* och *Suomi* har en refererande funktion, men även en symbolisk laddning som försvarar att namnen diskuteras i samband med metaforiska namn.

Det är inte alltid möjligt att entydigt klassificera fartygsnamn som antingen metonymer eller metaforer. Namnen kan vara mångtydiga på ett komplicerat sätt. Bland annat *Balmoral, Kastelholm* och *Olofsborg* är uppkallade efter fästningar och slott och kan sägas vara metonymiska på samma sätt som andra namn bildade av ortnamn, d.v.s. de pekar på ett samband med orten. Å andra sidan har fartygen inget samband med fästningarna så att deras rutt t.ex. skulle gå förbi dem. Namnen kan därför även uppfattas som metaforer som ger exempel på schemat FARTYGET ÄR EN FÄSTNING. De får namnbrukaren att associera till säkerhet och skydd och är i detta avseende besläktade

med namnen *Satama* och *Konvoj,* varför de kunde sammanföras i schemat FARTYGET ÄR ETT SKYDD.

11.3.2 Metaforiska fartygsnamn

Metaforen innebär (Lakoff 1987: 276–278, se avsnitt 2.1.2.5 ovan) en jämförelse mellan två kognitiva områden och framhäver likheter mellan källdomänen och måldomänen. Vissa kännetecken kommer på så sätt att betonas på bekostnad av andra och metaforen färgas av de associationer som jämförelsen med källdomänen väcker. *Öknens skepp* har använts metaforiskt för att beteckna kamelen. Källdomänen är här havet och måldomänen öknen. Metaforen *öknens skepp* färgas av de likheterna mellan de två kognitiva domänerna, t.ex. kamelen är liksom fartyget ett transportmedel för människor och varor och rör sig i riktning mot ett mål. Kamelen har liksom skeppet en vaggande gång, öknen är lika oändlig som havet och öknens dyner påminner om havets vågor. Att fartygsnamnen ofta är metaforiska sammanhänger förmodligen med att metaforerna klart framhäver önskvärda egenskaper hos fartyget som bland annat har med seglaregenskaper och prestanda att göra. Namnet *Örnen* jämför fartyget med det kognitiva område som fåglarnas värld utgör. De likheter mellan fartyget och örnen som man kan associera till färgar fartygsnamnet i namnbrukarnas föreställning, bland annat örnens styrka och överlägsenhet i jämförelse med andra fåglar, örnens rörlighet i skyn, dess snabbhet och fria liv. Bedömningen av de metaforiska fartygsnamnen är givetvis subjektiv, eftersom det är namnbrukarnas associationer som utgör grunden för bedömningen och namnbrukarna associerar utgående ifrån sina egna referensramar. I metaforiska fartygsnamn framträder namnens emotiva och lockande funktion (se avsnitt 7.3 ovan). Gemensamt för namnen är att de suggererar fram positiva associationer av olika slag.

Speciella slag av metaforer är personifieringarna som jämför fartyget med en mänsklig gestalt och de symboliska metaforerna, som har en refererande funktion så att de anknyter till tro, värderingar eller kulturströmningar. Nedan följer exempel på några metaforiska scheman grupperade efter sina källområden, det vill säga de kognitiva domäner från vilka metaforerna är hämtade, närmare bestämt områden som kan förknippas med naturen, människan och kulturen.

A. Naturen

FARTYGET ÄR EN NATURKRAFT. Exempel på fartygsnamn som följer detta schema är *Aalto* 'våg', *Bore(as)* 'nordanvinden', *Böljan, Ilma* 'luft, väder', *Laine* 'våg', *Myrsky* 'storm', *Passat* 'passadvinden', *Salama* 'blixt', *Shadow* 'skugga', *Wiima* 'blåst, vind', *Wirta* 'ström', *Zefyr* 'västanvinden'. Utmärkande för kraftiga vindar, vågor och andra naturkrafter är att de är rörliga, starka och omöjliga att hejda eller övervinna, egenskaper som färgar fartygsnamnet.

En parallell till denna typ av fartygsnamn erbjuder utvecklingen av det finska släktnamnssystemet under senare delen av 1800-talet. Paikkala (2007: 8–9, se avsnitt 10.5 ovan) framhåller att släktnamnstypen *Virtanen* av *virta* 'ström' var en innovation som uppstod på 1850-talet och spred sig explosionsartat mot slutet av århundradet. Typen kom sedan att efterföljas av en namntyp som innehållsligt var likartad men saknade suffixet *-nen*. Under de sista åren av 1800-talet blev *Laine* 'våg, bölja' det mest populära av de nya namnen. De nya släktnamnen av typen *Virtanen* och *Laine* är alla metaforer hämtade från samma kognitiva område, växtvärldens, jordmånens, naturfenomenens och topografins område och har enligt Paikkala (a.a.: 8) "framsprungit ur nationalromantisk hänförelse". Hur förhöll sig fartygsnamnen och släktnamnen till varandra? *Laine* och *Aalto* är mycket populära fartygsnamn både i städernas flottor och bland lantmannafartygen. Det finns över 30 belägg sammanlagt på *Laine* och *Aalto* i materialen (jämförelsetal 2 066 och 2 535 belägg). De tidigaste beläggen för stadsfartygens del är från 1850-talet, men bland lantmannafartygen är namnen populärast på 1890-talet. Det förefaller som om samma nationalromantiska strömningar har styrt namngivarna i fråga om både nya finska släktnamn och namn på fartyg.

FARTYGET ÄR ETT TRÄD. Bland fartygsnamnen ur växtriket finns bland annat *Alm, Ek* och *Linden.* Bland lantmannafartygen finns flera belägg på *Honkanen*, även i formerna *Honganen* och *Honkunen*, som är bildade av *honka* 'fura' och suffixet *-nen* d.v.s. 'den lilla furan' (se om namntypen i avsnitt 8.5 ovan). Associationerna till träd förefaller naturliga då fartyg ju i årtusenden har byggts av trä. Också i detta fall kan man peka på paralleller i släktnamnssystemet och det nationalromantiskt färgade intresset för naturen som framhållits av Paikkala (2007: 8).

FARTYGET ÄR EN STJÄRNA. Många fartyg har namn efter stjärnor, stjärnbilder och planeter, t.ex. *Tähti* 'stjärna, *Komet, Nordstjernan, Otava* 'Karlavagnen', *Polstjärnan* och *Saturnus*. Stjärnorna var ett viktigt arbetsredskap för sjöfararna vid navigeringen.

De rörde sig över himlavalvet på samma sätt som fartygen över havet och speglade sig under klara nätter i vattnet. Stjärnorna representerar evig skönhet, men stjärnmetaforen passar också väl in på den definition som Lakoff & Johnson (1980: 14–15) ger på de vanligaste *spatialt orienterande metaforerna* i språket (UPP respektive NED). UPP står allmänt taget för positiva värden i kulturen som lycka, status och välfärd. Stjärnnamnen är alltså kraftfullt positivt laddade metaforer. De metaforer som hittills har behandlats representerar element som är nödvändiga för att bedriva sjöfart, till exempel vatten, vind, byggnadsmaterialet trä och stjärnorna som anger färdriktningen. Andra metaforer är tagna från kognitiva områden som fartyget jämförs med, men som inte ingår i sjöfartskulturen så som djurvärlden och topografin.

FARTYGET ÄR ETT DJUR. Fartygsnamnen har länge bestått av benämningar på fåglar, fiskar, stora landdjur och t.o.m. insekter (jfr avsnitt 4.1.6 ovan). Eftersom metaforerna i allmänhet strukturerar tänkandet, kommer också valet av djurmetafor att betona speciella önskvärda egenskaper hos fartyget. Mest iögonenfallande är avsaknaden av djurbenämningar som kan ge negativa associationer. Koski (1992: 21, 24, 26) framhåller hur djurbenämningar använda metaforiskt om människor alltid är affektiva, antingen positiva som i ”min lilla *fågel*” och ”min *duva*” eller negativa som i ”ditt *svin*” och ”den där feta *suggan*”. Han (a.a.: 29) visar hur vissa djurbenämningar som *hund* och *råtta* ända sedan antiken i västerländska språk allmänt har använts pejorativt. Självklart har fartygsnamn som består av djurmetaforer affektiva laddningar. *Råtta*, *hund* eller *svin* förekommer inte som fartygsnamn, däremot under medeltiden husdjuret *ko,* vilket kan förefalla överraskande eftersom *ko* eller *kossa* i modernt språkbruk kan användas pejorativt. *Ko* var emellertid i hanseatiska kretsar ett omtyckt fartygsnamn, vilket namn som *Klosterkon*, *Lybska Kon*, *Röda Kon* och *Svarta Kon* enligt Modéer (1935: 135–136) visar. Redan i det forna Egypten förekom kon som fartygsnamn. Kon representerade gudinnan Hathor varför det var ett både heligt och vackert namn (se Kennedy 1974: 15).

Hur djurmetaforerna väcker positiva associationer visar en närmare genomgång av metaforerna. Schemat FARTYGET ÄR ETT STÅTLIGT OCH STARKT DJUR kan exemplifieras med fartygsnamnen *Björn, Buffeloxen, Ilves* ’lo’, *Finska lejonet, Hästen, Klipparen, Kontio* ’björn’ *Lejonet, Leopard, Peura* ’vildren’ och *Panter.*

Schemat FARTYGET ÄR EN SNABBFLYGANDE FÅGEL passar in på de vanliga fartygsnamnen *Svanen/Joutsen*, *Lokki* ’mås’, *Svalan*, *Tärnan* och *Örn/Kotka.* Även andra fågelbenämningar förekommer som *Dufvan, Falken, Kajava* ’fiskmås’, *Lärkan* och mindre specificerade fågelbenämningar som *Fogel, Merilintu* ’sjöfågel’ och det bland lantmannafartygen vanliga *Lintu* ’fågel’.

FARTYGET ÄR ETT VATTENDJUR betonar att fartyget ledigt och suveränt rör sig i det våta elementet. Exempel på detta är *Hajen*, *Hval, Hylki* ’säl’ *Delfin, Laxen, Walfisken,* av vilka *Delfin/Delphin* är överlägset vanligast.

Myran står för schemat FARTYGET ÄR ETT FLITIGT DJUR, jfr uttrycket *flitig som en myra*.

Fartygsnamnet *Kirppu* ’loppa’ specificerar schemat FARTYGET ÄR ETT SNABBT DJUR, jfr uttrycket *vikkelä kuin kirppu* ’snabb som en loppa’. De positiva och önskvärda egenskaper hos fartyget som djurmetaforerna framhäver är styrka, snabbhet – i segelsjöfartens tid en mycket viktig egenskap – rörlighet och förtrogenhet med det våta elementet samt flit.

FARTYGET ÄR ETT BERG. Bland exemplen finns *Aavasaksa, Altai, Okama, Pamir, Tjerimaj,* namnet på en vulkan. Bergen fångar blicken och reser sig högt mot himlen. Namnen på dem är *spatialt orienterande metaforer* och på samma sätt som stjärnnamnen kraftfulla och positivt laddade.

B. Människan

En stor del av fartygsnamnen kan sägas vara personifieringar, d.v.s. fartyget jämförs med en mänsklig gestalt (Stålhammar 1977: 177–178, Lakoff & Johnson 1980: 33, se avsnitt 2.1.2.5. ovan). Som tidigare framkommit återgår en stor del av fartygsnamnen på personnamn (se tabell 5 och 41 ovan), främst kvinnliga och manliga förnamn. Namngivningsgrunden för dessa namn har utretts ur namngivarperspektiv (se avsnitt 7.2 ovan). Ser man emellertid namnen ur namnbrukarperspektiv uppfattas namnen som personifieringar av fartyget. Personifieringarna består alltså till en större del av namn som är bildade av personnamn och mytologiska namn och till en mindre del av personbeteckningar ur lexikonet. En uppdelning av namnen kan grundas på uppdelning enligt kön: en del namn är kvinnonamn, andra är mansnamn eller appellativer som betecknar kvinnor eller män.

FARTYGET ÄR EN KVINNA. Schemat återfinns i de vanliga skutnamnen *Mamsell, Neito* ’jungfru, ungmö’, *Saaren Neito* ur Kalevala*,* men också i en lång rad kvinnliga förnamn, bland annat *Anna, Helmi, Maria, Olga, Sofia.* I primärmaterialet (städernas handelsfartyg) är de kvinnliga förnamnen ca 17 % (337 belägg) av hela materialet (2 066 belägg), bland lantmannafartygen ca 34 % (871 belägg av 2 535 belägg totalt). Några få nybildningar finns i materialet, vanligen bildade med sådana suffix som är kvinnliga könsmarkörer t.ex. *Lennätär* (*-tar, -tär*) bildat av *lennätin* ’telegraf’. Bland de

kvinnliga personifieringarna finns följande som utöver det kvinnliga väcker mera specifika associationer.

FARTYGET ÄR EN GUDINNA. *Fortuna, Fröija, Ilmatar, Juno, Minerva.*

FARTYGET ÄR EN BERÖMD KVINNA. *Jenny Lind* (samtidens stora sångaridol), *Nadeschda* (titelfigur i Runebergs episka dikt med samma namn), *Norma* (titelfigur i en opera av Bellini), *Oihonna* (i Runebergs Kung Fjalar), *Ophelia* (i Shakespeares Hamlet), *Titania* (älvdrottningen i Shakespeares En midsommarnattsdröm).

FARTYGET ÄR EN KUNGLIG DAM. *Prinsessan, Regina* (kvinnonamn med bibetydelsen 'drottning').

FARTYGET ÄR EN LEKSAK. *Dockan* (namn på små stadsfartyg och skutor, jfr uttrycket *vacker, nätt som en docka*[53]).

FARTYGET ÄR EN MAN. Manliga personifieringar i fartygsnamnen består till en större del av namn bildade av manliga förnamn och andra mansnamn (t.ex. kända personers namn) eller mytologiska namn, till en mindre del av personbeteckningar ur lexikonet. I primärmaterialet (städernas handelsfartyg) utgör de manliga förnamnen 11 % (234 belägg av 2 066) och i jämförelsematerialet (lantmannafartyg) 16 % (399 belägg av 2 535). Bland de manliga personifieringarna finns följande som väcker speciella associationer.

FARTYGET ÄR EN PERSON SOM RÖR SIG SNABBT. *Ajax* (i *Iliaden* den snabbaste i grekernas här), *Couriren/Kurir* 'ilbud' (SAOB 1938: K 3256), *Cursor* lat. 'löpare', *Flygaren, Jehu* (israelitisk kung, betecknar någon som tar sig fram i rasande fart SAOB 1934: J 80), *Lentäjä* 'flygare', *Express* 'budbärare, ilbud, kurir' (SAOB 1922: E 861) *Hermes, Mercurius* (gudarnas snabba budbärare).

FARTYGET ÄR EN RESANDE. Schemat betonar fartygets ständiga rörelse genom att välja en metafor som består av en resande person, t.ex. i namnen *Reisaaja* 'resande', *Sjöman, Seilari* 'seglare', *Transportören, Wandringsman.*

[53] Betydelsen *docka* = anläggning i hamn för torrläggning av fartyg betraktar jag som osannolik eftersom det inte väcker positiva associationer och eftersom *Docka* är namnet på små fartyg.

FARTYGET ÄR EN STARK HJÄLTE. Fartyget personifieras av en krigarhjälte som har vunnit eller kan tänkas vinna över sina fiender, t.ex. i namnen *Adlercreutz, Attila, Dragon* 'tungt beväpnad kavallerist'*, von Döbeln, Goliat, Herakles, Hercules, Hero(s), Kosack, Lemminkäinen, Löjtnanten, Mars, Nimrod, Sankari* 'hjälte'*, Segersäll, Segervinnaren, Starkutter, Sven Dufva, Tasuja* 'hämnare', *Victor, Wikingen, Vulcan.*

FARTYGET ÄR EN KRAFTFULL GUD. Fartyget personifieras av en gud som har övernaturlig makt över andra gudar och människor, t.ex. *Apollo, Atlas, Ceres, Helios, Jupiter, Oden, Thor, Ukko, Wäinämöinen.* Namnen är samtidigt exempel på Lakoff & Johnsons (1980: 15) *orienterande metafor* HAVING CONTROL OR FORCE IS UP. Schemat innebär maktfullkomlighet, överhöghet, kontroll över andra men också överlägsenhet i moraliskt avseende.

FARTYGET ÄR EN MÄKTIG HÄRSKARE. Fartyget jämförs med en ledare eller härskare som har rikedom och stor världslig makt, t.ex. *Chieftain* 'hövding, ledare'*, Farao, Fursten, Imperator, Ruhtinas* 'fursten', *Stor-Amiralen, Storfursten, Sultan.* Hit kan även räknas de namn som individualiserar härskaren som i *Buonaparte, Caesar, Imperator Alexander II, Grefve Rehbinder* eller *Furst Menschikoff, Moses, Napoleon, Zaar Petter*.

Etnologisk-folkloristisk forskning (Rosenström 1996: 111) har visat att havet i gammal sjömanstro var ett levande väsen som ibland med en skämtsam personifiering kallades "Sjöberg". Speciella och frekventa är de personifieringar som förknippar fartygsnamnet med havet. I dem förenas kvinnligt och manligt. Både gudar och gudinnor tros härska över det nyckfulla och ombytliga havet och ha makt att styra över det. FARTYGET ÄR HAVETS HÄRSKARE: *Aallotar, Ahti, Ahto, Amphitrite, Doris, Ino, Neptun(us), Niord, Palaemon, Thetis, Triton, Vellamo, Ägir*.

C. Kulturen

Många metonymiska och metaforiska fartygsnamn syftar på en vidare värdegrund eller idéströmning. De får på så sätt, som Sjöblom (2006: 215–217) har visat om firmanamnen, en symbolisk laddning och har genom sin syftning en integrerande och refererande funktion. I Finland var under 1800-talet nyhumanismen en viktig idéströmning som tog sig uttryck i ett livligt intresse för grekisk litteratur och klassiska språk (se avsnitt 10.1 ovan). Det stora antalet fartygsnamn i materialet som anknyter till antikens gudavärld och historia (i städernas flottor 26 % år 1838 och 15 % under hela perioden, se avsnitt 5.2.1.1 ovan) binder namnen vid nyhumanismens idévärld. Den

idéströmning som ute i Europa och småningom i vårt grannland Sverige ersatte nyhumanismen var nationalromantiken. Enstaka fartygsnamn hos oss anknyter till nordisk forntid, som *Ellida, Föja* och *Thor*, men det sammanlagda antalet är litet. Nationalromantiken tog sig däremot uttryck i en lång rad namn ur Kalevala och den finska mytologin (se avsnitt 5.2.1.3 ovan).

Relativt litet är antalet namn som direkt symboliserar kristna värderingar. Bland dem kan nämnas *Jehu*, *Nimrod, Moses, Salvator* och *Serafim.* Att *Johannes* och kortformen *John* är vanliga fartygsnamn beror på att Johannes var vanligt som förnamn, men förmodligen också på att namnen symboliskt anknöt till Johannes döparen.

På olika sätt avspeglar fartygsnamnen det nationella uppvaknandet i Finland i mitten av 1800-talet, medvetandet om finländarna som en nation parad med spirande självständighetsdrömmar. Namnen är metonymiska eller utgör personifieringar men anknyter också symboliskt till fosterlandstanken. Följande typer av fartygsnamn hör hit.

Fosterlandets namn: *Aura*[54], *Finland, Fäderneslandet, Patria, Suomi*.
Finnarnas urhem enligt M. A. Castrén[55]: *Altai*.
Fjärrkarelen, ett förlorat Finland: *Aunus, Syväri, Viena*.
Finsk nationalitet: *Suomalainen, Suomen Neito, Suomen Poika, Suometar*.
Fosterlandets stormän: *Elias Lönnroth, Porthan, Runeberg, J. L. Runeberg.*
Stormän ur Finlands historia: *Gustaf Wasa, Sten Sture, Pehr Brahe*.
Namn ur nationaleposet Kalevala (1835, 1849): bl. a. *Aallotar, Aino, Kaleva, Sampo, Wellamo.*
Namn ur nationalskalden J. L. Runebergs (1804–1877) fosterländska diktning: *Fänrik Stål, Adlercreutz, von Döbeln, Sandels, Sven Dufva, von Konow*.
De första fartygsnamnen på finska som nationella markörer: t.ex. *Toimi* 'försök'*, Usko* 'tro'*, Alkaja* 'begynnare'*, Toivo* 'hopp'.
Nationella sevärdheter i Finland: *Aavasaksa* och *Imatra*.
Naturen som nationalromantisk markör: *Laine* 'våg'*, Wirta* 'ström'.

Varför är de metaforiska fartygsnamnen så vanliga? Som tidigare framgått refererar metaforen till och jämför med entiteter ur andra kognitiva områden än det egna (fartyg/sjöfart). Genom jämförelsen betonas vissa kännetecken och de associationer som metaforerna väcker inriktas på en del egenskaper och döljer andra. Metaforernas popularitet som fartygsnamn kan kopplas till deras förmåga att lyfta fram egenskaper

[54] Enligt NE andra bandet 1990 poetisk personifikation av Finland motsvarande *Svea* och *Nore*.
[55] M. A. Castrén (1813–1852) språkforskare och etnograf, den finsk-ugriska språkvetenskapens grundare, den första innehavaren av en professur i finska språket vid Helsingfors universitet.

som är åtråvärda i sjöfarten och få namnbrukarna att associera i positiva banor. Kungliga personer och andra ledare, gudar och gudinnor, segrare och krigshjältar, berömda storheter, djur som lejonet och örnen får oss att associera till överhöghet, överlägsenhet och utvaldhet. Krigare, djur som björnen, lon och pantern, hållbara trädslag som ek och alm, slott och fästningar leder in våra tankar på begreppet styrka. Löpare, flygare, budbärare, resenärer, seglare, fåglar och vindar väcker associationer till rörlighet och snabbhet. Fiskar och andra vattendjur representerar förtrogenhet med elementen. I de metaforiska fartygsnamnen framträder starkt fartygsnamnens emotiva och lockande funktion. Ytterligare en fördel med de metaforiska namnen är att de är mångtydiga och därigenom väcker associationer i olika riktningar. Många namn kan också väcka föreställningar om framgång och lycka eller ha fosterländska laddningar. De har då även imaginära och ideologiska funktioner.

De positiva egenskaper som fartygsnamnen frambesvärjde var kanske inte alltid kännetecknande för fartyget i verkligheten. Det ger öknamnen som ibland användes vittnesbörd om. Ett återkommande problem under träskutornas tid var att fartygen läckte, något som kännetecknade turbåten *Böljan* i Vasa som kallades *Blöjan* och den åländska briggen *Aura* som kallades *Pärtkorgen*. (Uppgift av Marianne Blomqvist, Kåhre 1940: 153.) Att fartygen inte motsvarat förväntningarna vittnar öknamnet *Otur* på skonerten *Arthur* och öknamnet *Ruttikoff* på skonerten *Fursten* (Kåhre 1940: 393, 231). Ståtliga namn av främmande ursprung fick ibland inhemska varianter som när *Jupiter* i Nykarleby kallades *Djup-Pitter* och *Kings County* kallades *Skinnskånkin* (Brick 1980: 424, Kåhre 1940: 376). Binamnen kunde emellertid också få karaktären av smeknamn som när stålbarken *Southern Belle* kallades *Sjuttonpelle* (Kåhre 1940: 393).

11.4 Semantiska nätverk i det finländska nautonomastikonet

Utgående ifrån teorin om att semantiskt besläktade ord bildar knutpunkter i det semantiska nätverket (Aitchison 1987: 72–85, se avsnitt 2.1.2.2 ovan) och att nätverkstanken kan tillämpas också på egennamn (se ovan 11.1) diskuterar jag nedan hur fartygsnamnen kan placeras i det semantiska nätverket. Min utgångspunkt har varit fartygsnamn bildade av ord ur lexikonet som är genomskinliga och därför kan låna kännetecken av de ord som de återgår på (Nyström 1998: 229–234). Även de fartygsnamn som är lån ur andra namnkategorier kan tänkas väcka associationer hos namnbrukarna, t.ex. antika gudanamn personifierar egenskaper och förnamn kan ha bibetydelser som uttrycker egenskaper. De metaforiska fartygsnamnen igen lyfter fram kännetecken som avgör i vilka banor namnbrukaren associerar. Exempel på

fartygsnamn som konkretiserar egenskapen SNABBHET är följande: *Snabb* (bildat av ord ur lexikonet), *Svalan* (metafor), *Ajax* (i Iliaden den snabbaste i grekernas här).

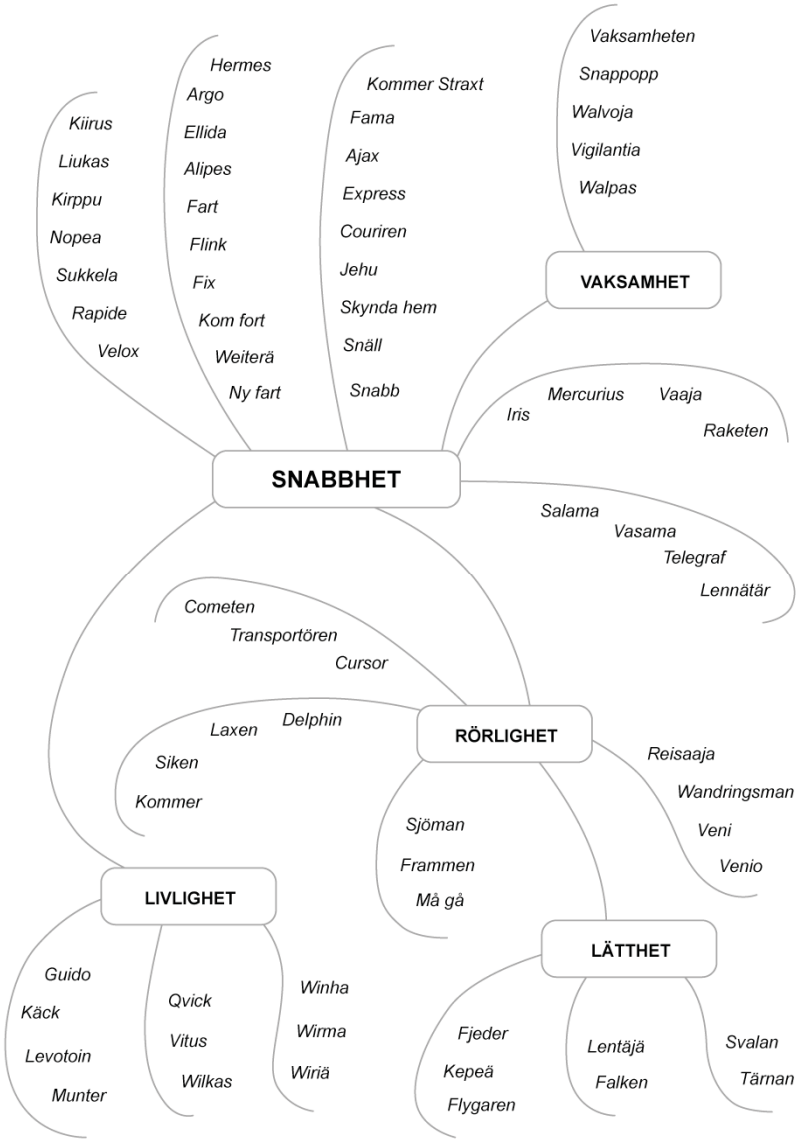
Det är lätt att i materialet finna namn som är besläktade semantiskt och kan tänkas bilda knutpunkter eller domäner i det semantiska nätverket. Fartygsnamn som är bildade av ord ur lexikonet ger prov på synonymer, motsvarigheter i olika språk och ord med närbesläktat semantiskt innehåll. Som analysen ovan (avsnitt 11.2.1) visar betonar också många metaforiska namn samma eller liknande aspekter. Här följer några exempel på tänkbara semantiska sammanhang i det finländska nautonomastikonet. De semantiska domänerna presenteras både i form av en översiktlig bild och i form av en noggrannare skriftlig redovisning av de enskilda namnen. Bilden visualiserar de semantiska kopplingarna i namngivningen. Den endimensionella bilden gör dock inte rättvisa åt de semantiska nätverkens flerdimensionella natur och mängden av alternativa kopplingar. Enskilda fartygsnamn kan lika väl föras till en eller flera semantiska domäner och domänerna kan ritas på olika sätt. Att så är fallet visar det dynamiska och föränderliga i det semantiska nätverket, något som starkt betonas i kognitiv lingvistik (t.ex. Leino 1994: 11, se avsnitt 2.1.2 ovan).

1. Semantisk domän: Snabbhet och rörlighet

Under segelsjöfartens tid var fartygets seglaregenskaper viktiga och till de mest eftertraktade egenskaperna hörde snabbheten. En stor del av fartygsnamnen som presenteras i figuren nedan kan på olika sätt associeras med begreppet SNABBHET. Semantiskt besläktade begrepp är LIVLIGHET, RÖRLIGHET och VAKSAMHET. I figuren ingår fartygsnamn som är bildade av ord ur lexikonet: *Alipes* 'snabbfotad', *Fart, Fix* 'rask, snabb' (SAOB 1924: F 653), *Flink, Kiirus* 'brådska, snabbhet', *Kom fort, Kommer Straxt, Liukas* 'flink, hal', *Nopea* 'snabb', *Ny fart, Skynda hem, Rapide* 'snabb', *Snabb, Snäll* 'snabb' (SAOB 1981: S 8313), *Sukkela* 'snabb', *Weiterä* 'kvick', *Velox* 'snabb'. Hit kan vidare föras fartygsnamn som är metaforiska och mytiska: *Ajax* i Iliaden den snabbaste i grekernas här, *Couriren, Kuriren* 'ilbud' (SAOB 1938: K 3256), *Express* 'ilbud, kurir' (SAOB 1922: E 861), *Fama* ryktets gudinna i antik mytologi som beskrivs som bevingad och snabb, *Hermes, Iris, Mercurius* i antik mytologi gudarnas snabba budbärare, *Jehu* israelitisk kung, betecknar någon som tar sig fram i rasande fart (SAOB 1934: J 80), skeppen *Argo* och *Ellida* som brukar beskrivas som snabbseglande. *Kirppu* till uttrycket *vikkelä kuin kirppu* 'snabb som en loppa', *Lennätin* 'telegraf', *Lennätär* personifiering av *lennätin, Raketen, Salama* 'blixt', *Telegraf, Waaja* 'vigg', *Wasama* 'trubbig pil'.

RÖRLIGHET, LIVLIGHET, VAKSAMHET, LÄTTHET är de besläktade begrepp som kan förknippas med fartygsnamnen här nedan. RÖRLIGHET: *Ascania* av lat. *ascendo* 'fara, resa, uppstiga', *Cometen, Komet* som plötsligt uppdyker och försvinner (SAOB 1936: K 1929), *Cursor* lat. 'löpare' *Fram, Frammen, Kommer, Må gå, Reisaaja* 'resenär', *Sjöman, Transportören* person som yrkesmässigt ombesörjer transport (SAOB 2005: T 2344), *Wandringsman, Veni* lat. 'jag har kommit' *Venio* lat. 'jag kommer'. Benämningar på vattendjur som *Delphin* och benämningar på fiskar såsom *Laxen* och *Siken* väcker liksom de ovan nämnda namnen associationer till rörlighet. LIVLIGHET: *Guido* mansnamn med betydelsen 'munter, livlig', *Käck* 'livlig, rask, frimodig' (SAOB 1939: K 3596), *Levotoin* 'orolig', *Munter, Qvick* 'livlig, pigg' (SAOB 1938: K 3390), *Wilkas* 'livlig', *Winha* 'vild', *Wiriä* 'pigg, livfull', *Wirma* 'eldig' och *Vitus* lat. 'munter, livlig'. VAKSAMHET: *Sappopp, Vaksamheten, Walvoja* 'väktare, bevakare', *Walpas* 'vaksam' och *Vigilantia* lat. 'vaksamhet'. LÄTTHET: *Fjeder, Flygaren, Kepeä* 'lätt' och *Lentäjä* 'flygare', många fågelbenämningar som *Falken, Svalan* och *Tärnan*.

Figur 24. Bild av den semantiska domänen SNABBHET.



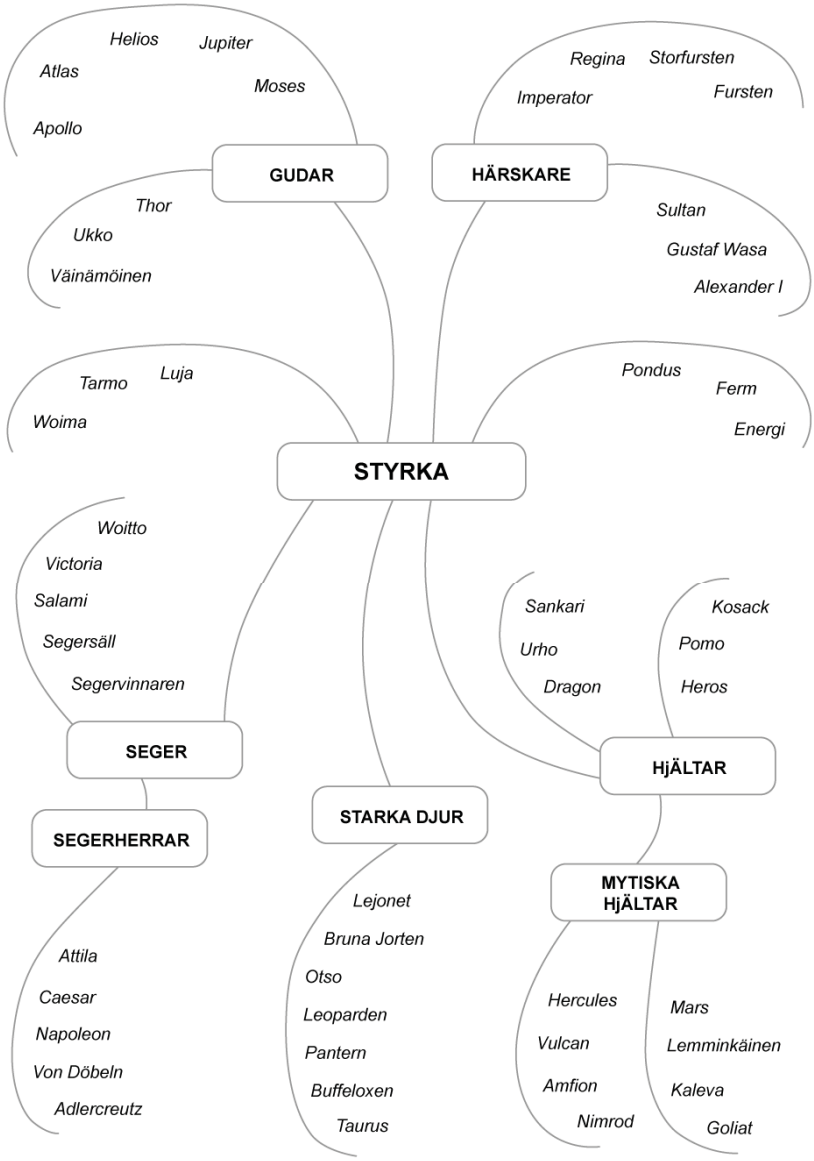
2. Semantisk domän: Styrka och makt

En egenskap hos fartyget som också var eftertraktad, då stormarna på haven var många, är styrka och hållbarhet. Begreppet styrka fick en ny dimension då ångfartygen med sina starka motorer började trafikerade våra kuster och isbrytare gjorde samfärdsel vintertid möjlig. Närliggande associationer är makt och överlägsenhet. Många fartygsnamn konkretiserar begreppen STYRKA OCH MAKT.

STYRKA. Namn som är bildade av ord ur lexikonet: *Energi* 'driftighet'*, Ferm* 'rask, kraftfull' (SAOB 1926: F 2178), *Luja* 'stark'*, Pondus* 'förmåga att ge intryck av kraft och myndighet (SAOB 1953: P 1457)*, Tarmo* 'energi, driftighet' och *Woima* 'kraft'. Opaka personbeteckningar ur lexikonet (personifierande metaforer) och namnlån av mytiska gestalter: *Heros, Pomo* 'bjässe, kaxe', *Sankari* 'hjälte'*, Urho* 'hjälte, kämpe'*,* de bibliska *Goliat* och *Nimrod,* de klassiska *Amfion, Herakles, Hercules, Mars* och *Vulcan* samt Kalevala-hjältarna *Kaleva* och *Lemminkäinen.* Ytterligare personbeteckningar och djurbenämningar ur lexikonet (metaforer som associerar till krigarkraft och styrka): *Dragon, Kosack, Löjtnanten* och *Stor-Amiralen; Bruna Jorten, Buffeloxen, Der Löwe, (Finska) Lejonet, Leoparden, Nalle, Otso* 'björn', *Panter, Porin Karhu, Taurus* lat. 'tjur, oxe' och *Torpia Björn.*

MAKT. Ord för kungligheter, ledare och överställda samt lån av namnen på mäktiga gudar: *Fursten, Imperator, Regina, Ruhtinas, Storfursten, Sultan; Apollo, Atlas, Helios, Jupiter, Moses, Oden, Thor, Ukko, Väinämöinen.* Hit hör även *Waltikka* 'spira' som utgör härskarsymbolen. Ett närliggande begrepp är SEGER: *Seger, Segersäll, Segervinnaren, Victor, Victoria, Vinner* i uttrycker *trägen vinner alltid, Woitto* 'seger' och *Salami* namnet på den plats där ett av antikens mest berömda sjöslag utspelade sig och ledde till grekernas seger. Ytterligare lån av namn på historiens och närhistoriens mäktiga fältherrar och krigshjältar: *Attila, Buonaparte, Caesar* och *Napoleon; Adlercreutz* och *Von Döbeln.*

Figur 25. Bild av den semantiska domänen STYRKA OCH MAKT.



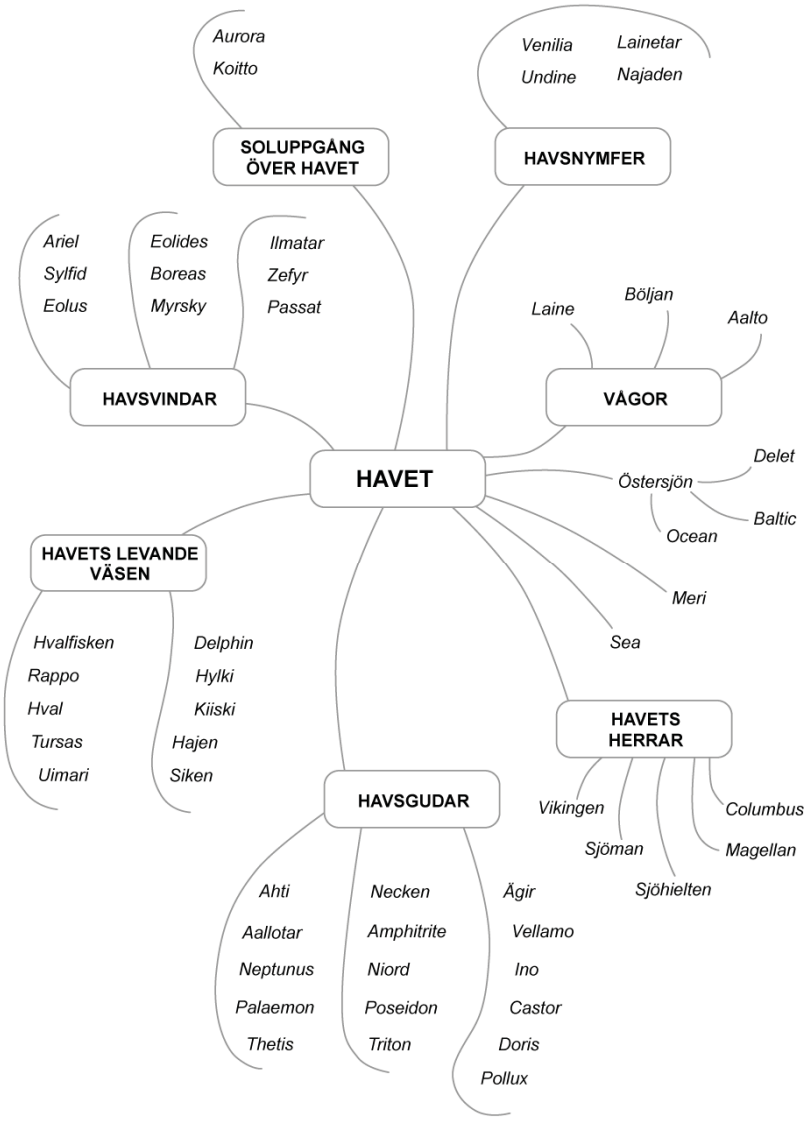
3. Semantisk domän: Havet och dess väsen

Havet är de sjöfarandes egentliga element, ett begreppsområde som innefattar vågor, vindar, sjöfarare och vattendjur. Att havet uppfattas som ett levande väsen (Rosenström 1996: 111) syns i de fartygsnamn som personifierar havet med namn på havsgudar och -nymfer.

Namn som är bildade av ord ur lexikonet men också används metaforiskt: *Aalto* 'våg', *Böljan, Laine* 'våg'; *Myrsky* 'storm'*, Passat; Aamurusko* 'morgonrodnad', *Auer* 'morgondis', *Koitto* 'gryning'; *Meri* 'hav'*, Sea* 'hav'; *Uimari* 'simmare'*, Delphin, Hylki* 'säl'*, Kawe* 'havsdjur', *Rappo* 'ett slags mindre kräfta; *Sjöhielten, Sjöman, Vikingen.*

Personifieringar som är lån ur olika mytologier: *Bore(as)* (nordanvinden)*,* och *Zefyr* (västanvinden); luftandar och luftens gudar: *Ariel* (luftande hos Shakespeare) och *Sylfid* ; *Eolus, Eolides, Ilmatar*; *Aurora* (morgonrodnadens gudinna); vattenandar och nymfer *Lainetar, Najad(en), Undine* och *Venilia*; havsgudar *Aallotar, Ahti, Amphitrite, Doris, Ino, Necken, Neptunus, Niord, Palaemon, Poseidon, Thetis, Triton, Vellamo* och *Ägir.* De antika gudarna, dioskurerna *Castor* och *Pollux* var kända som sjöfararnas speciella beskyddare. Bland uppkallelsenamnen finns historiskt kända sjöfarare och upptäcktsresande som *Columbus* och *Magellan.* Ett namnlån är även *Tursas* efter havsvidundret i Kalevala.

Figur 26. Bild av den semantiska domänen HAV.



4. Semantisk domän: Företagsamhet och framgång

Sjöfarten var under den aktuella perioden 1838–1938 en företagarform som krävde ekonomiska satsningar, men som också under vissa tider kunde medföra stora vinster. Vinsterna var emellertid aldrig säkra och risktagningen stor, eftersom stormar och haverier var vanliga. I fartygsnamnen kan man se mycket av det som var centralt i affärsverksamhet avspegla sig. Begreppet FÖRETAGSAMHET kan kopplas till närliggande begrepp som HOPP, LÖNSAMHET, FRUKTBARHET, FLIT OCH UTHÅLLIGHET.

FÖRETAGSAMHET: *Aikomus* 'avsikt', *Avantageux* 'företagsam', *Contenance* 'beslutsamhet', *Dristigheten, Entreprise* 'företag', *Försöket, Hasard* 'djärvt företag' (SAOB 1930: H 492), *Keino* 'utväg', *Koetus* 'prövning, försök', *Koitos* 'försök', *Kunto* 'duglighet', *L'Hardiese* 'dristigheten', *Mitt Försök, Resolution* 'beslut', *Solertia* 'uppfinningsrikedom' och *Speculation.*

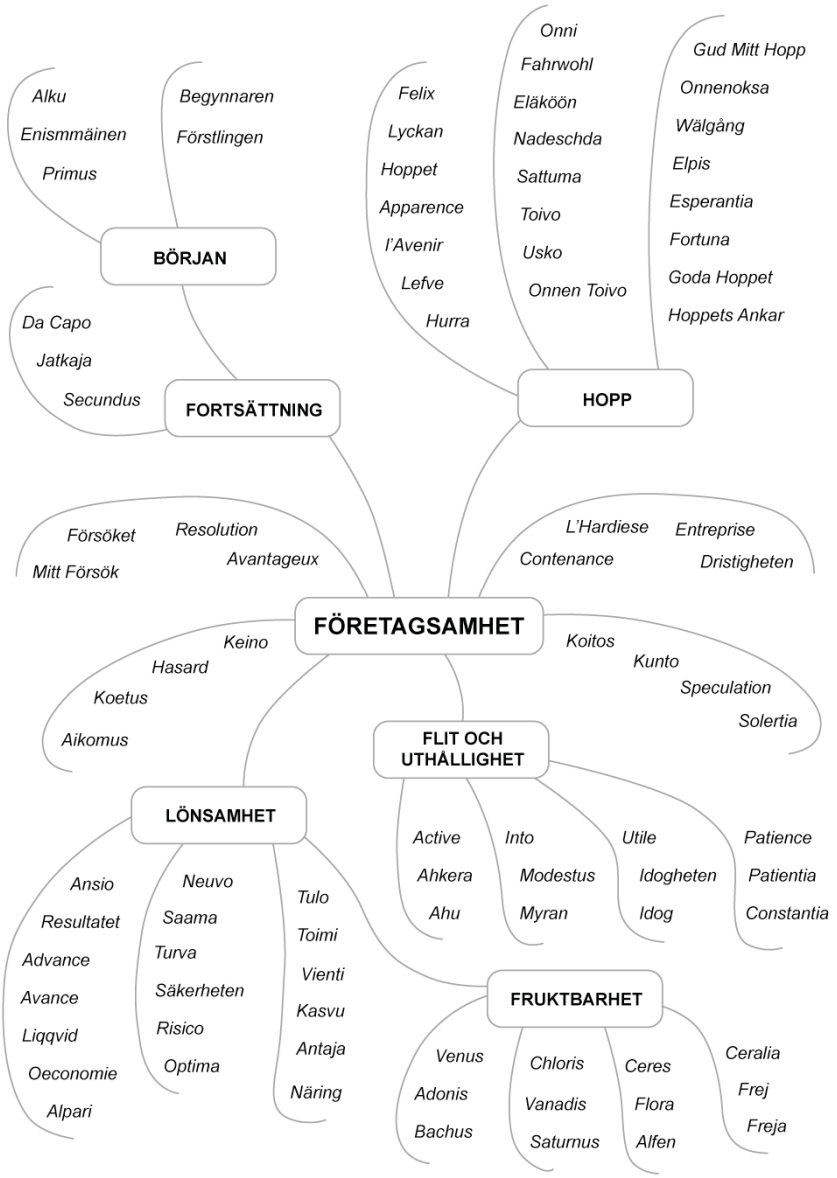
FLIT OCH UTHÅLLIGHET: *Active, Ahkera* 'flitig', *Ahu* flit, driftighet', *Constatia* 'ståndaktighet, ihärdighet', *Idog, Idogheten, Into* 'idoghet', *Modestus* lat. 'sansad, lugn', *Myran* i uttrycket *flitig som en myra, Nöyrä* 'ödmjuk, lydig', *Patience* 'tålamod', *Patientia* 'tålamod', *Utile* 'användbar, fördelaktig'.

LÖNSAMHET och FRUKTBARHET: *Advance* 'framsteg, ökning', *Alpari* it. 'av samma värde', *Ansio* 'förtjänst', *Antaja* 'den som ger', *Avance* 'vinst', *Kasvu* 'tillväxt', *Liqqvid, Neuvo* 'utväg', *Näring, Oeconomie, Optima* lat. superlativ av *bonus* 'god, duglig', *Resultatet, Risico* it. 'risk, äventyr', *Saama* 'fångst', *Säkerheten, Turva* 'säkerhet, trygghet', *Toimi* 'verksamhet, uppdrag', *Tulo* 'inkomst' och *Vienti* 'utförsel'. Hit har även förts en rad gudanamn som i mytologierna personifierar fruktbarhet och alstringskraft: *Adonis, Alfen, Bachus, Ceralia, Ceres, Chloris, Flora, Frej, Freja, Saturnus, Vanadis* och *Venus.*

HOPP: *Hoppet, Lyckan* och *Wälgång; Apparence* 'hopp, utsikt', *Elpis* 'hopp', *Eläköön* 'leve', *Esperantia* 'hopp', *Fahrwohl* 'far väl', *Felix* mansnamn med betydelsen 'lycklig', *Fortuna, Goda Hoppet, Gud Mitt Hopp, Hoppets ankare, Hurra, l'Avenir* 'framtid', *Lefve, Nadeschda* 'hopp', *Onnen Toivo* 'lyckans hopp', *Onnenoksa* 'lyckogren', *Onnetar, Onni* 'lycka', *Providence* 'försyn', *Sattuma* 'lyckträff', *Toivo* 'hopp' och *Usko* 'tro'.

Några frekventa fartygsnamn anger början och fortsättningen på en rederiverksamhet: *Alkaja* 'den som börjar', *Alku* 'början', *Begynnaren, Ensimmäinen* 'den förste', *Förstlingen* och *Primus* 'först'; *Da Capo* 'på nytt', *Jatkaja* 'den som fortsätter' och *Secundus* 'följande, den andre'.

Figur 27. Bild av den semantiska domänen FÖRETAGSAMHET.



11.5 Prototypiska fartygsnamn

Vilka fartygsnamn upplevde samtida namnbrukare som prototypiska namn i det finländska nautonomastikonet under perioden 1838–1938? Det är inte möjligt att som Rosch (1973, 1978) göra associationstest med samtida namnbrukare. Det har inte heller varit arbetsekonomiskt möjligt att göra associationstest med nutida namnbrukare, även om resultatet av sådana test hade varit riktgivande för analysen. Jag har därför valt att utgå ifrån namngivarna som ju vägleddes av samma kulturella impulser och namngivningsmönster som andra namnbrukare. Jag antar alltså att de fartygsnamn som användes mycket och var spridda under en lång tid även uppfattades som prototypiska fartygsnamn. (Jfr Sjöblom 2006: 200, avsnitt 11.1 ovan.) I det följande kommer jag att redogöra för de fartygsnamn som var frekventa (minst 7 belägg) i städernas flottor under en längre tid (50–100 år) och också var spridda bland lantmannafartygen.

1. Namn som är lånade av förnamn.

Vanliga fartygsnamn är framför allt namn som återgår på kvinnonamn och mansnamn. Allmänt kan konstateras att kvinnonamn och mansnamn är prototypiska fartygsnamn. Namngivarna har ofta, som tidigare framgått, uppkallat fartygen efter familjemedlemmar. Namnbrukarna, som inte känner till det ursprungliga motivet, uppfattar emellertid i synnerhet kvinnonamn som prototypiska fartygsnamn. Kvinno- och mansnamn betecknar Van Langendonck (2007: 72) som en lätt igenkännlig typ av egennamn. De kantänkas lämpa sig väl som fartygsnamn för att de metaforiskt personifierar fartyget. Jfr de i äldre tid spridda föreställningarna om fartyget som ett kvinnligt väsen (Rosenberg 1996: 112, 124, se avsnitt 7.2 punkt 2. ovan). Många namn är vid samma tid frekvent brukliga både som personnamn och fartygsnamn. *Maria* är ett frekvent fartygsnamn i mitt material i synnerhet bland lantmannafartygen och har i en eller annan form säger Kennedy (1974: 59) varit det vanligaste kvinnonamnet på fartyg i hela den kristna världen. Namnet var på 1800-talet också det populäraste dopnamnet för kvinnor i Finland framhåller Blomqvist (2006: 36). Det samma kunde sägas om *Johannes* som är det oftast använda mansnamnet på fartyg i mitt material[56], men också enligt Blomqvist (2006: 55) hörde till de tre allmännaste dopnamnen för män vid samma tid. Å andra sidan är *John* mycket populärt som fartygsnamn (sammanlagt 22 belägg) och *Albanus/Albinus* är belagt flera gånger i materialen även om de som

[56] Den engelska formen *John* var enligt Kennedy (1974: 61) utan konkurrens som fartygsnamn i England på 1800-talet.

Blomqvist (2002: 53, 130) påpekar inte är speciellt populära som personnamn. De kan alltså inte uppfattas som prototypiska personnamn, men nog som prototypiska fartygsnamn. De kejserliga namnen *Alexander, Constantin/Konstantin, Nicolai/Nikolai* och *Olga* uppfyller kraven på hög frekvens och spridning under lång tid även i skärgården, varför också de kan betraktas som prototypiska fartygsnamn i finländskt nautonomastikon.

2. Namn som är bildade av icke-propriella ord

Utgående ifrån kriterierna frekvens och spridning är följande fartygsnamn med anknytning till naturföreteelser prototypiska: *Aalto, Laine, Tähti* och *Nordstjernan.* Inom gruppen djurbenämningar framträder speciellt *Delphin, Svahn/Svan/Svanen/Joutsen* och *Svalan*. Bland de namn som kan kopplas till sjöfarten som näringsgren är följande spridda och frekventa: *Ahkera, Alku, Hoppet, Onni, Primus, Toivo* och *Usko*. Fred och sammanhållning som förutsättningar för framgångsrik sjöfart specificeras i namnen *Freden/Rauha, Enigheten/Sovinto* och *Wänskapen.* Ytterligare ett par fartygsnamn är utgående från samma kriterier prototypiska: *Jalo* och *Viking(en)*. Nyströms (1998: 232–234) antagande att egennamn bildade av genomskinliga appellativer uppfattas som mindre prototypiska förefaller alltså inte att passa in på fartygsnamnen.

3. Namnlån ur mytologier

Fartygsnamn som är i identiska med namn ur olika mytologier är typiska för det finländska nautonomastikonet. Här presenteras de som är mest frekventa och spridda och därför kan uppfattas som prototypiska:

a. Klassisk mytologi: *Argo, Astrea*, *Ceres, Fortuna, Hebe, Hercules* (*Herakles, Herkules*), *Juno, Najaden, Neptunus, Orion* och *Venus.*
b. Nordisk mytologi: *Ellida*
c. Finsk mytologi: *Aallotar, Ahti, Aino, Ilma, Sampo* och *Wellamo.*

Liksom personnamnen är dessa metaforiska personifieringar.

4. Namn som är bildade av ortnamn

Bland de fartygsnamn som är bildade av ortnamn finns några frekventa och spridda, nämligen *Aura, Finland, Norden*, *Ocean* och *Suomi*. Sådana namn igenkänns lätt som

ortnamn menar Van Langendonck (2007: 72). De har därför en tydlig integrerande funktion och kan tolkas som metonymer eller symboliska metaforer.

11.6 Sammanfattning

Många fartygsnamn kan tolkas som metaforer av olika slag. De vanligaste metaforerna är personifieringarna, men också andra metaforer och metonymer förekommer. De metaforiska namnen syftar ibland på en vidare värdegrund eller idéströmning och uppfattas av namnbrukarna samtidigt som symboliska.

Det finns en rik variation av fartygsnamn som får namnbrukarna att associera i liknande banor. Ett 60-tal namn konkretiserar SNABBHET OCH RÖRLIGHET samt ungefär lika många specificerar STYRKA OCH MAKT. Bland annat dessa bildar semantiska domäner där namnen hör samman genom sin innebörd. Den rika variationen inom de semantiska domänerna tyder på att namnen inte alltid väljs som sådana, utan går tillbaka på kognitiva begrepp, så att t.ex. begreppet SNABBHET får olika konkreta specifikationer beroende på namngivarens repertoar av språkliga uttryck, bland annat *Hastigheten, Nopea, Rapide, Snabb* och *Velox.*

Prototypiska fartygsnamn är namn som återgår på kvinnliga och manliga förnamn. Dessa personifierar fartyget och framhäver fartygets karaktär av levande väsen. Andra prototypiska namn är namn ur mytologier som företräder olika strömningar i kulturen. Bland andra prototypiska fartygsnamn kan nämnas de som har med företagsamhet och lönsamhet att göra som *Hoppet, Onni, Toivo, Ceres* och vidare namn som kan förbindas med himmel och hav.

Fartygsnamnen kan ses som fönster mot större kognitiva områden eller begreppssystem som aktiveras då fartyg skall namnges. Namn som *Laine, Bore, Salmi, Nordstjernan, Neptunus, Pamir* och *Ocean* hör samman med begreppssystem som omfattar naturfenomen, topografiska och geografiska företeelser. Ortnamnen i funktion som fartygsnamn är metonymiska och pekar på en samhörighet i rummet. *Delphin, Svanen* och *Panter* hör till djurvärlden, *Alm* och *Blomman* till växtvärlden. I vid mening är de alla delar av en begreppsvärld som syftar på naturen i motsats till kulturen.

Andra begreppssystem hör ihop med människan och hennes kultur. En stor del av fartygen bär kvinnonamn, mansnamn, kända personers namn och personbeteckningar, som personifierar fartygen och förknippar dem med begreppet människa. Personmetaforerna avslöjar synen på människan som aktör, som näringsidkare och betvingare av elementen.

En stor del av de övriga fartygsnamnen, de som inte är förknippade med naturen eller med människan själv som aktör, har på olika sätt med kulturella värden att göra. En lång rad fartygsnamn härstammar från myternas värld och aktiverar begreppssystem inom vissa speciella kulturområden. De centrala kulturella värderingarna i samhället reflekteras i fartygsnamnen. De många namnen ur klassisk mytologi är tecken på att den finländska kulturen vilade på en solid grund av klassisk bildning och det att de klassiska namnen avtog under perioden visar att den klassiska bildningens betydelse småningom minskade. Ett stort antal namn ur Kalevala exponerar nationaleposets grundläggande betydelse för den finska kulturen. Om den klassiska bildningens betydelse avtog, är förhållandet det motsatta i fråga om Kalevala. Henri Broms (se Broms t.ex. 1985, 1998) har i sitt författarskap betonat myten som en slags generator för våra grundläggande kulturella värderingar. Enligt Broms (1985: 171) står rötterna till den finska kulturen fortfarande att söka i ”det östliga” som Kalevala representerar. Då Kalevala utkom blev eposet ett mytiskt kraftfält som genererade energi för nationsbygget och verkade långt fram i tiden. Däremot är inslaget av kristet religiösa värderingar i namnen påfallande litet. Förhållandevis få är också de namn som ansluter sig till gemensamma nordiska värderingar som *Ellida* och *Fröja* eller svenska tiden som *Gustaf Wasa* eller *Pehr Brahe*.

Den tro på utveckling och framsteg som finns grundlagd i den västerländska kulturen tar sig många uttryck med inriktning på företagsamheten. Viktiga egenskaper i affärsverksamheten betonas i många namn som *Active, Ahkera* ’flitig’*, Constantia* ’ihärdighet’ och *Patientia* ’tålamod’. Begreppen bakom andra namn är förutsättningar för framgångsrik sjöfart och samtidigt positiva etiska värderingar i kulturen. Sådana namn är till exempel *Enigheten, Freden, Libertas* ’frihet’*, Rakkaus* ’kärlek’*, Veritas* ’sanning’ och *Vänskapen.*

12 SAMMANFATTNING OCH RESULTAT

Fartygsnamnen är ett relativt outforskat område inom onomastiken (se Nordisk navnebibliografi 2003–2007 och Onoma. Bigraphical and information Bulletin. 1950–1993). I Finland har inga tryckta studier tidigare behandlat fartygsnamn. Fartygsnamn upptas i NORNA-rapporten Övriga namn (1994), men för att finna en mera omfattande nordisk undersökning av fartygsnamn får man gå nästan 40 år tillbaka i tiden (Karlsson 1970). Min avsikt har varit att fylla en lucka genom att kartlägga de finländska nautonomastikonet under perioden 1838–1938. Perioden omfattar bland annat segelsjöfartens glansperiod då de första världsomseglingarna gjordes och stora barkar och skonertar var lönsamma investeringar. Syftet har varit att ge en allmän bild av fartygsnamnen under denna epok genom att beskriva vilka typer av namn som förekom, namnens form och bildningssätt och deras semantiska innehåll. Jag har också velat visa hur idéströmningar och samhällsförändringar i tiden påverkar namngivningen och vilka bakomliggande kognitiva system som namnen går tillbaka på. För att uppnå dessa mål har jag kombinerat onomastiska, lingvistiska och historiska betraktelsesätt.

Huvudvikten har lagts på namnen i kuststädernas flottor, eftersom jag utgår ifrån att samhällsförändringar, ideologier och idéströmningar tydligast märks i städerna. Undersökningen har dock även omfattat namn på lantmannafartyg från ungefär samma tid (1865–1912) och finländska fartygsnamn från tidigare århundraden främst 1700-talet. Jag har närmat mig materialet både diakroniskt och synkroniskt. Det diakroniska angreppssättet innebär att jag har utrett det historiska ursprunget till enskilda fartygsnamn och olika kategorier av namn, följt kategoriernas utveckling under hundraårsperioden och namnens spridning regionalt. Däremot har jag inte varit intresserad av att behandla vart och ett av de enskilda namnens etymologi, eftersom namnen till större delen är uppkallelsenamn, vars ursprung är klart och utrett inom tidigare onomastisk forskning. Ursprunget för enskilda nybildningar har dock behandlats. Att se fartygsnamnen som tecken på idéströmningar i tiden förutsätter också ett i huvudsak diakroniskt synsätt. Det synkroniska angreppssättet i sin tur innebär att jag har betraktat hela materialet av fartygsnamn vid fem skärningsår. Med utgångspunkt i den valda teoretiska referensramen och metodologin, analysen av mitt undersökningsmaterial och min egen språkkänsla har jag undersökt prototypiska drag i namnförrådet och bakomliggande kognitiva system. Jag har strävat efter att identifiera de mönster som språkbrukarna använder för att tolka namn som fartygsnamn och namnge nya fartyg.

12.1 Sammanfattning av innehållet i undersökningen

I inledningen (kap. 1) har jag presenterat hur forskningen är upplagd, vilket undersökningens syfte har varit, vilket material och vilka metoder som har använts, vilka urvalskriterierna har varit och vilka avgränsningar som har gjorts. I avsaknad av en etablerad term för ”förråd av fartygsnamn” har jag i analogi med *antroponomastikon* för personnamnsförråd bildat termen *nautonomastikon*. Inledningen innehåller även en översikt (avsnitt 1.5) över tidigare forskning kring fartygsnamn. Här framgår att ämnet är föga utforskat och att mera övergripande studier, frånsett Karlsson 1970, i stor utsträckning saknas i hela Norden.

I kap. 2 har först (avsnitt 2.1) diskuterats de teorier och metoder som traditionellt har använts inom onomastiken samt deras användbarhet vid analysen av fartygsnamnen. I avsnittet har även presenterats de kognitiva synsätt som på senare tid har använts inom onomastisk forskning. Sedan (avsnitt 2.2) har olika teoretiska problem som gäller studiet av egennamn behandlats. Jag har diskuterat tidigare använda indelningar av egennamnen i olika kategorier och i min egen indelning velat framhäva fartygsnamnens karaktär av kulturnamn (avsnitt 2.2.1). Vidare (avsnitt 2.2.2) har olika slag av namngivning berörts, nämligen namnbildning, namnval, uppkallelse eller namngivning efter mönster. Anderssons (1994, 1996) generella namngivningsmodell över ett faktiskt existerande och ett abstrakt onomastikon, Leibrings (2000) begrepp schablonisering och Kiviniemis teori om analogisk namngivning (1971, 1991) har presenterats.

I följande avsnitt (avsnitt 2.2.3) har jag sammanfattat några tidigare analyser av egennamnens olika funktioner. Vidare (avsnitt 2.2.4) har jag behandlat skillnaden mellan namngivarnas och namnbrukarnas perspektiv. Till slut (avsnitt 2.2.5) har kategoriseringen av fartygsnamn i tidigare undersökningar diskuterats och den kategoriindelning som jag har valt för min undersökning presenterats. Kategoriindelningen är grundläggande eftersom den används genomgående i avhandlingens huvuddel för att visa på olika karaktäristiska drag i nautonomastikonet.

I kapitel 3 beskriver jag den verklighet där fartygsnamnen i min undersökning användes, nämligen sjöfarten som näringsgren och hur den utvecklades 1838–1938.

I kap. 4 ges en bakgrund till undersökningens huvuddel (kapitlen 5–11). Först (avsnitt 4.1) har fartygsnamn från forntiden till början av 1800-talet översiktligt karakteriserats. Fokus har då legat på utvecklingen inom de huvudkategorier som jag använder i min undersökning, nämligen fartygsnamn som är lån av mytologiska namn, personnamn, och ortnamn samt namn som är bildade av icke-propriella ord. I avsnitt 4.2 har jag presenterat och analyserat ett insamlat material för att belysa de fartygsnamn som användes i Finlands städer under århundradena före 1800-talet. Jag har kunnat

konstatera att kategorierna av namn och också enskilda namn rätt långt är desamma som användes senare. Samtidigt ser man att 1700-talsnamnen präglas av sin tid, dess händelser och inflytandet av franska och tyska språket. Det är dock tydligt att viktiga särdrag i det finländska nautonomastikonet har grundlagts redan på 1700-talet. Som en bakgrund för namngivningen skildras i ett avsnitt (4.3) sjösättningen av fartyg och hur namngivningen sker i förbindelse med den. De ceremonier och festligheter som omgav namngivningen gör att denna kan jämställas med ett dop. Ägarstrukturen samt ägarstrukturens inverkan på namngivningen behandlas.

Avhandlingens huvuddel, kap. 5–11, består av en undersökning av namnen i kuststädernas flottor 1838–1938 och lantmannafartygens namn 1865–1912. Kapitel 5 består av en kvantitativ undersökning av primärmaterialet (namnen i städernas handelsflottor) i syfte att beskriva nautonomastikonet och dess kännetecken. De största grupperna namn visade sig vara lån av personnamn (34 %), namn som är bildade av icke-propriella ord (27 %), namn som är lån av mytologiska namn (21 %) och lån av ortnamn (14 %). Små grupper (1 %) var namn som återgår på företagsnamn, nybildningar och icke kategoriserade namn. Huvudgrupperna har sedan närmare analyserats kvantitativt och analysen har lyft fram följande grupper av namn som betydande: namnlån ur klassisk mytologi, namn som återgår på kvinnliga förnamn, namn uppkallade efter hemort eller destination samt önske- och egenskapsnamn. Innehållet i de olika kategorierna har beskrivits och de vanligaste enskilda namnen inom kategorierna har redovisats. Namnvariationen (hur ofta samma namn förekommer) redovisas för olika kategorier av namn. Kapitlet har avslutats med en jämförelse med tillgängliga fakta om fartygsnamn i andra länder vid samma tid. Jämförelsen visar att många kategorier av fartygsnamn är gemensamma för Finland och andra länder samt att många enskilda namn är gemensamma för Sverige och Finland. Ändå framträder också de skillnader som ger nautonomastikonet i Finland en särpräglad profil.

I kap. 6 har jag undersökt den kronologiska, regionala och sociala variationen i städernas fartygsnamn. Namn som är lån av personnamn är den kategori som är minst utsatt för förändringar under de granskade 100 åren. Namn som är bildade av kvinnonamn är hela tiden fler än mansnamnen. Jämnast är fördelningen mellan kvinno- och mansnamn år 1887 då de utgör 16 % respektive 15 % av totalantalet. Intresset för namn ur mytologierna sjunker från 1838 till 1863, men håller sig därefter på en stabilt hög nivå (ca 20 % av namnen totalt). Namnen ur finsk mytologi ökar fram till 1887 på bekostnad av namn ur klassisk mytologi, varefter utvecklingen svänger i motsatt riktning. Namn som återgår på ortnamn ökar brant under hela perioden till följd av strukturförändringar inom sjöfarten. En kategori av namn som däremot börjar upplevas som föråldrad och därför minskar är önskenamnen. Jämförelsen mellan olika regioner

inom landet har visat på tydliga lokala skillnader, framför allt på en skillnad mellan mera svenska regioner, där bland annat namn i svensk språkdräkt överväger, och mera finska regioner, där namn i finsk språkdräkt dominerar och många Kalevala-namn förekommer. Sådana mera finska regioner är norra Österbotten och Östra Finland.

I detta kapitel har jag också behandlat det jämförelsematerial som består av namn på lantmannafartyg (2 535 belägg från perioden 1865–1912). Först ges en bakgrund från något äldre tid utgående ifrån några skriftliga källor och sedan analyseras jämförelsematerialet kvantitativt. Skillnaderna mellan namnen på lantmannafartygen och namnen på städernas fartyg har visat sig vara rätt stora. Bland lantmannafartygen dominerar namn som återgår på personnamn (över hälften av alla namn) på ett helt annat sätt än bland städernas fartyg (en tredjedel av namnen). I skärgårdskommunerna var i synnerhet kvinnonamnen populära som fartygsnamn. Namnen på lantmannafartygen ger ett intryck av att förändringarna sker senare i skärgårdssocknarna än i städerna – till exempel önskenamnen lever längre kvar – men namnen är samtidigt i högre grad originella och nyskapande. Resultatet styrker hypotesen om att nyheterna sprids från centrum (städerna) till periferin (skärgården).

I kap. 7 avsnitt 1 behandlas namngivningsprinciperna som de avspeglas i det finländska nautonomastikonet. Större delen (ca 70 %) av fartygsnamnen är uppkallelsenamn, alltså lån ur andra egennamnskategorier, främst lån av egennamn, mytologiska namn och ortnamn, i en del fall, då fartyg uppkallas efter tidigare fartyg, lån ur den egna namnkategorin. Det ceremoniella dopet av fartygen, som fokuserar på namngivningen, och den långvariga och vidsträckta förekomsten av vissa namn har visat att det finns ett abstrakt finländskt nautonomastikon, en standarduppsättning av traditionella namn färdiga att återanvändas. Den långvariga återanvändningen tyder på att namnen också var schabloniserade och upplevdes som prototypiska fartygsnamn. Namnexempel visar att spridningsvägarna gick från olika centra i västvärlden till nordiska handelscentra och från städerna i Finland till periferin i den finländska skärgården.

I avsnitt 7.2 har grunderna för namngivningen behandlats. Man har tidigare antagit att fartygen med kvinnonamn har namngivits efter redarnas hustrur. Att så verkligen var fallet och att redarna själva och andra kvinnliga och manliga familjemedlemmar har fungerat som namnlåtare har undersökningen styrkt. Med stöd av sjöhistorisk litteratur och egna forskningar i skeppskalendrar och kyrkböcker har jag visat på många fall av sådan uppkallelse. Dessutom var kvinnliga och manliga förnamn som användes på fartyg ofta de samma som frekvent användes som personnamn. En annan källa är den kejserliga familjens namn. Även andra motiv för namngivningen diskuteras liksom även de förklaringar som insikten om namnens metaforiska natur ger (se kap. 11).

Fartygsnamnens olika funktioner behandlas i avsnitt 7.3. Den grundläggande funktionen är den identifierande och individualiserande som framträder i alla offentliga sammanhang som tullhandlingar och hamnregister där fartyget skall identifieras. Vidare har fartygsnamnen en emotiva och lockande funktion, en personlig funktion, en integrerande och refererande funktion, en social funktion, en imaginär funktion och en ideologisk funktion. De olika funktionerna och blandningar av dem syns i varierande grad i enskilda namn och beroende på i vilken kontext namnet förekommer.

Den systembundna namngivningen, som utgår från ett företagsekonomiskt behov att signalera samhörighet inom rederiet, har behandlats i avsnitt 7.4. Jag har diskuterat denna namngivnings rötter i ett tidigt nautonomastikon (avsnitt 7.4.1) och följt dess utveckling under perioden 1838–1938 (avsnitt 7.4.2). Ett tiotal olika typer av systembindning kan särskiljas i primärmaterialet (städernas fartyg). De är variationer och kombinationer av gemensam initialbokstav, gemensam ändelse och olika semantiska system.

I kapitlet om morfologi (kap. 8) har jag studerat hur fartygsnamnen är bildade och kunnat konstatera att större delen av namnen i hela materialet omfattande både städernas och skärgårdssocknarnas fartyg är lån ur andra onomastiska kategorier och alltså bildade av proprier. En mindre del är sekundärt bildade av icke-propriella ord. Namnen är med undantag av ett par procent enledade. Av namnen ur lexikonet är större delen substantiv (ca 95 %), men en mindre del också adjektiv och enstaka namn är ur andra ordklasser, bland annat förekommer interjektioner och verbfraser. Jag har diskuterat bestämt och obestämt species i de substantiviska namnen och konstaterar att bestämd form är vanligare, men att några fasta regler för speciesvariationen är svåra att ge. Däremot ger jag några förslag till möjliga orsaker. Äldre fartygsnamn (*Hoppet, Delphin*) kan tidigt ha stelnat i en viss form, de många fartygsnamnen som är lån av personnamn och ortnamn kan ha försvagat känslan för slutartikelns betydelse och den ökande användningen av finskan i namnen kan ha verkat i samma riktning. Vidare behandlas de nybildningar (2–3 %) som sammanlagt finns i materialen, där fartygsnamnen oftast är bildade med hjälp av suffix som tjänar som kvinnliga könsmarkörer.

Det språkliga ursprunget i städernas fartygsnamn har behandlats i kap. 9. Språken väcker associationer till olika kulturkretsar, varför valet av språk i fartygsnamnen också visar namngivarnas kulturella inriktning. Ca 30 % av namnen är internationellt genomskinliga eller representerar andra språk än svenska och finska. Av dessa förekommer franskan mest i början av perioden och engelskan i senare delen. En stor del av de namn som är bildade av inhemska personnamn och ortnamn måste betraktas som neutrala eftersom samma namn används i både svenskan och finskan. De neutrala

namnen är sammanlagt den största gruppen, närmare 30 % av totalantalet. Den avgjort största förändringen under perioden sker i användningen av svenskan och finskan i fartygsnamnen. I början av perioden är svenskan dominerande (i 29 % av namnen). Svenskan minskar fram till 1887 varefter den håller sig på en konstant nivå (16 %). Finskan i namnen ökar kraftigt vid mitten av 1800-talet (36 %) för att sedan minska. Bland lantmannafartygen dominerar svenskan naturligt nog i svenska socknar och vice versa, men finskan förekommer även i de mest svenska socknarna. Vidare har jag visat hur tidigt (1814–1815) vissa finska namn som *Toimi* och *Usko* uppträder som fartygsnamn och ersätter svenska traditionsnamn. Expansionen av de finska fartygsnamnen åskådliggör finskans emancipation i samhället under motsvarande tid.

I kap 10 har fartygsnamnen studerats mot bakgrund av tidens händelser, ideologiska riktningar och kulturella strömningar och på detta sätt har några särdrag i det finländska nautonomastikonet förklarats. Under förra delen av 1800-talet var nyhumanismen fortfarande en stark idéströmning. Den hade även fördelen av att vara politiskt neutral och sanktionerad av överheten. Detta bidrog till att göra klassiska fartygsnamn, som även förekom internationellt, frekvent använda i finländska städer. År 1838 var vart fjärde fartygsnamn ur antik mytologi. Den nordiska nationalromantiken, som färgade fartygsnamnen i andra nordiska länder och speciellt i den svenska marinen, slog aldrig igenom här. Orsaken kan ha varit att intresset i Finland vändes österut och att de makthavande såg kontakterna med Sverige med oblida ögon. Framför allt fick den nationalromantiska rörelsen en inriktning på finnarnas forntid i och med att nationaleposet Kalevala (1835, 1849) utkom. Nationaleposet fick en stor betydelse för den spirande nationalismen och samma fosterländska stämningar lyfte fram det finska språket som en nationell symbol, något som ledde till att finska fartygsnamn blev allt vanligare i synnerhet under decennierna kring 1850. Den spirande nationalismen tog sig även många andra uttryck i fartygsnamn med nationella övertoner. Tidens idoldyrkan och viktiga händelser i nationens historia speglas också i fartygsnamnen. Omvandlingar i samhället, förändringar av den sociala strukturen och nya tekniska landvinningar, framför allt ångkraften, inverkade även indirekt på namngivningen av fartyg bland annat så att önskenamnen och de familjerelaterade namnen minskade och ortnamnen ökade.

I kap. 11 har jag utgått ifrån de kognitiva synsätt som beskrevs i början av avhandlingen (avsnitt 2.1.2). Jag sammanfattar hur kognitiva teorier tidigare har använts inom onomastiken och diskuterar teoriernas användbarhet på fartygsnamnen. I kapitlet analyseras metaforiken i fartygsnamnen och namnens förhållande till olika kognitiva områden. Rätt sällan syftar namnen på sitt eget kognitiva område, nämligen sjöfarten, även om det förekommer i ca 1 % av namnen, som direkt syftar på fartygets ägare, det bolag fartyget betjänar eller lasten. I de flesta fall associerar namnen till andra kognitiva

områden än sjöfarten och kan därför tolkas metaforiskt. Metaforerna är hämtade ur sådana kognitiva områden som naturen och topografin, till exempel hav, stjärnor, djurvärlden, städer och länder. En del metaforer är metonymiska så att de uttrycker sambandet mellan fartygen och en ort. De metaforiska namnen framhäver önskvärda egenskaper som snabbhet eller styrka, till exempel då fartyget namnges efter snabba eller starka djur. Det slag av metaforer som dominerar är personifieringarna, som jämför fartyget med verkliga eller fiktiva mänskliga gestalter och som genom namnvalet tydligt framhäver uppfattningen om fartyget som ett levande väsen. En del metaforiska fartygsnamn anknyter till en vidare värdegrund som nyhumanismen, nationalismen eller kristna och moraliska värderingar och får därigenom symboliska övertoner. De metaforsiska fartygsnamnen mångtydighet och deras emotiva och lockande funktioner registreras.

Eftersom fartygsnamn ur lexikonet är genomskinliga och de metaforiska fartygsnamnen lyfter fram vissa kännetecken, kan man se att en del fartygsnamnen är semantiskt besläktade. Även de fartygsnamn som är lån ur andra namnkategorier föder liknande associationer. Utgående ifrån teorin om att semantiskt besläktade ord bildar knutpunkter i det semantiska nätverket (se avsnitt 2.1.2.2 ovan) och att nätverkstanken kan tillämpas också på egennamn (se avsnitt 11.1 ovan) diskuterar jag hur fartygsnamnen bildar semantiska domäner som utgör knutpunkter i det semantiska nätverket.

Min avsikt har vidare varit att urskilja prototypiska, mönsterbildande fartygsnamn. Som prototypiska har betraktats de fartygsnamn som förekom frekvent och vidsträckt spridda under en längre tid. De prototypiska fartygsnamnen är framför allt namn bildade av kvinnliga och manliga förnamn. I avsnittet diskuteras vilka frekventa förnamn som också uppfattas som prototypiska fartygsnamn. Övriga prototypiska fartygsnamn återfinns bland namn ur lexikonet, namn som är lånade ur olika mytologier och namn lånade av ortnamn. De enskilda fartygsnamn som uppfyller kriterierna för prototypiska namn redovisas i avsnittet.

12.2 Utvärdering av den valda teoretiska referensramen och metoden

Traditionella forskningsområden inom onomastiken har framför allt varit ortnamns- och personnamnsforskningen. Det är naturligt att de metoder som utvecklats inom dessa områden även blivit riktgivande för onomastisk forskning över huvud. I och med att onomastiken numera omfattar också andra namnkategorier har emellertid nya metoder kommit till användning. Bland annat undersökningar om husdjursnamn (Leibring 2000)

och företagsnamn (Sjöblom 2006) har fört med sig nya teorier och metoder. Onomastiska undersökningar av nya namnkategorier från inofficiella stadsnamn till namn på engelska fotbollsklubbar håller på att förändra den hävdvunna uppfattningen om propriets natur och funktion som enbart identifierande och individualiserande, som t.ex. Ainiala & Saarelma-Maunumaa (2006: 104–105) framhåller. Den syntaktiskt-semantiska klassificeringsmodellen, som skapades inom ortnamnsforskningen (Zilliacus 1966), har visat sig vara mindre ändamålsenlig för analysen av vissa andra typer av namn, menar Ainiala (2006: 624–625). Således har bland andra Sjöblom tillämpat nya lingvistiska metoder i sin avhandling om företagsnamn, nämligen den kognitiva lingvistiken och M. A. K. Hallidays (1976, 1985) systemisk-funktionella lingvistik. Allt fler onomastiska undersökningar har använt tvärvetenskapliga perspektiv och sett namnen som delar av samhället, kulturen och samhällsförändringarna. Det socioonomastiska greppet, som grundlades i Finland på 1970-talet (Slotte & Zilliacus & Harling 1973, se avsnitt 2.1.1 ovan), och ett kulturellt, samhälleligt perspektiv är nu enligt Ainiala & Saarelma-Maunumaa (2006: 580) en stark trend i nyare namnforskning.

Min avsikt har varit att kombinera traditionella onomastiska och nyare lingvistiska metoder i undersökningen av fartygsnamnen. De traditionella onomastiska metoderna har kommit till användning vid kategoriseringen och den kvantitativa analysen av materialet. Undersökningen ansluter sig härigenom till traditionell onomastisk forskning och ger en grund för den fortsatta analysen av fartygsnamnen. Det kvantitativa greppet och den valda kategoriindelningen genomförs konsekvent vid behandlingen av primärmaterialet (namn i städerna), jämförelsematerialet (namn i skärgården) och det äldre namnmaterialet (namn från tidigare århundraden). Namnvariationen beskrivs i samband med namnkategorier och med sikte på hur namnen varierar kronologiskt, regionalt och socialt. Beskrivningen av det finländska nautonomastikonet innehåller även exempel på enskilda fartygsnamn.

Det kvalitativa, deskriptiva och kvantitativa greppet har visat sig vara ett ändamålsenligt tillvägagångssätt för att ge en tillförlitlig helhetsbild av det finländska nautonomastikonet under perioden 1838–1938. Indelningen i kategorier skiljer mellan olika typer av namn och har gjort det möjligt att se vilka typer av namn som är vanliga eller mindre vanliga i nautonomastikonet och vilka regionala skillnader som finns samt hur kategorierna utvecklas under hundraårsperioden. Eftersom kategorierna i stora drag är desamma som har använts i andra undersökningar har jämförelser med dessa kunnat göras. Det kvantitativa greppet har gjort att helhetsbilden av det finländska nautonomastikonet blir detaljerad och åskådlig. De enskilda namnens frekvens har objektivt kunnat beläggas och beskrivningen av fartygsnamnen har kunnat kompletteras

med översikter i form av tabeller och figurer. Fartygsnamnen har undersökts morfologiskt och deras bildningssätt har utretts. Namngivningen, grunderna för namngivningen, namnens olika funktioner och systembunden namngivning har granskats och beskrivits.

Jämförelsen med namnen på lantmannafartygen har gett undersökningen en socioonomastisk inriktning och belyst skillnaderna i städernas och skärgårdens kulturmiljö. Den har också gjort bilden av det finländska nautonomastikonet mera fullständig samtidigt som den lyft fram särdragen i primärmaterialet (stadsfartygens namn). Jämförelsen har vidare styrkt hypotesen om ett gemensamt abstrakt nautonomastikon med underliggande kognitiva system. Den har visat hur namnen spridits från centrum (städerna) till periferin (skärgårdssocknar) och visat på samma mönster som förnamnsforskningen har klarlagt.

I högre grad än vad tidigare ofta har varit fallet i onomastiken har fartygsnamnen ställts i tvärvetenskaplig belysning. Det tvärvetenskapliga greppet, att ställa namnen i relief mot historiska, litterära, ekonomiska, sjöhistoriska och etnografiska fakta har visat sig fruktbart, därför att många förklaringar på så sätt har kunnat ges till det finländska nautonomastikonets sammansättning. Särdrag som på detta sätt har kunnat belysas är till exempel den stora förekomsten av namn ur antik mytologi, ökningen av Kalevala-namnen och användningen av finskan i namnen årtiondena kring 1850, önskenamnens tillbakagång och ökningen av ortnamn som fartygsnamn. Det tvärvetenskapliga greppet åskådliggör hur namnen är en integrerad del av samhället och kulturen och hur de speglar grundläggande kulturella värden.

Kulturen hänger intimt samman med de språk som används i samhället. I ett tvåspråkigt land som Finland har språkanvändningen ett speciellt intresse. Jag har därför analyserat vilka språk som ingår i fartygsnamnen och på detta sätt kunnat peka på samband med ideologiska strömningar och språkutvecklingen i stort.

Genom att utnyttja teorier inom kognitiv lingvistik, har jag kunnat belysa metaforiken i namnen och beskriva semantiska domäner av besläktade namn. Det har också varit möjligt att visa på prototypiska fartygsnamn. De kognitiva system som härigenom framträtt har fört oss ett steg närmare människans sätt att tänka om fartyg och sjöfart. De olika metoderna, både de traditionella och de nyare, har medfört en fördjupad och breddad syn på fartygsnamnen som egennamnskategori.

12.3 Resultat

I det inledande kapitlet (avsnitt 1.2) har jag nämnt fyra övergripande syften med undersökningen. Det första av dessa är att beskriva det finländska nautonomastikonet och dess särdrag. Jag har för detta syfte dokumenterat ett urval av städernas fartygsnamn från hundra år, nämligen från fem jämnt fördelade skärningsår under perioden 1838–1938, och kategoriserat dem i olika typer av namn. Kategoriseringen ligger som grund för den kvantitativa analysen som visar vilka namn och namntyper som är utmärkande för det finländska nautonomastikonet under perioden. Som bilaga finns en fullständig förteckning över namnen och vilket skärningsår de är belagda. (Se Bilaga 1.)

I. Den kvantitativa undersökningen av namnkategorierna har visat att lån av personnamn, med en viss övervikt för kvinnonamn, är den dominerande namntypen. En mycket stor grupp är lån av mytologiska namn, främst antika gudanamn. Under senare delen av 1800-talet slog de mytologiska namnen hämtade ur Kalevala igenom. Andelen lån av ortnamn är en mindre, men successivt ökande grupp. Den näst största gruppen är namn som är bildade av icke-propriella ord. Där ingår en betydande andel önskenamn, som mot slutet av perioden minskar. För en närmare fördelning av fartygsnamnen på huvudkategorier se tabell 5 och figur 5. För en närmare fördelning på undergrupper inom huvudkategorierna se tabellerna 10, 6 och 27 samt figurerna 7, 6 och 8. Ökningen av ortnamn och minskningen av önskenamn åskådliggörs i figurerna 11 och 12. Jämförelser med äldre tider och andra länder (se ovan kap. 4 och avsnitt 5.4) har klarlagt att de kategorier av fartygsnamn som användes i finländska städer på 1800-talet var ett gemensamt nordiskt och internationellt arv. Det finländska nautonomastikonet har dock egna särdrag både om man ser till namnkategorier och enskilda namn. Förkärleken för namn ur klassisk mytologi är mycket större i Finland än i andra länder, speciellt i början av perioden, då mer än vart fjärde fartygsnamn var ur klassisk mytologi. Ett annat särdrag är att användningen av kvinnonamn som fartygsnamn i städerna var mindre än i andra länder, till exempel Danmark, vid motsvarande tid. Önskenamnen är fler än i andra länder och enbart i Finland förekommer Kalevala-namn och namn i finsk språkdräkt som fartygsnamn.

Antalet belägg och antalet olika namn har genomgående räknats skilt för att konstatera graden av namnvariation. I fartygsnamn som är bildade av personnamn, ortnamn och namn ur klassisk mytologi är variationen stor, medan variationen är mindre bland namn bildade av icke-propriella ord och Kalevala-namn. Bilden av det finländska

nautonomastikonet har kompletterats genom en beskrivning av hur fartygsnamnen varierar inte bara kronologiskt utan också regionalt. Den regionala jämförelsen visar att en diagonal skiljelinje går från nordväst till sydost mellan en ”svensk” och en ”finsk” kulturtillhörighet. Skillnaderna gäller valet av språk, namn och namnkategorier.

Undersökningen har klarlagt att fartygsnamnen ofta är uppkallelsenamn och lån ur kategorierna personnamn, mytologiska namn, ortnamn, företagsnamn och ibland uppkallade efter tidigare fartyg. Den vidsträckta spridningen av namnen under en lång tid i kombination med den starka fokuseringen på dopakten tyder på förekomsten av ett abstrakt nautonomastikon med prefabricerade namn. Mycket tyder på att namnen med tiden blev schabloniserade och många av dem framstod som prototypiska fartygsnamn.

Undersökningen har även verifierat att fartyg som bar kvinno- och mansnamn ofta var uppkallade efter medlemmar av redarfamiljen. Andra motiv för namngivningen var bland annat uppkallelse efter makthavare för att hedra sjöfartens gynnare och gemensamt ägande inom familjen (*Bröderna*).

Genomgången av materialet har visat att fartygsnamnen vid sidan om den grundläggande identifierande och individualiserande funktionen har andra funktioner som delvis går in i vandra och framträder olika starkt beroende på namnet och den kontext i vilken namnet förekommer. Sådana funktioner är den emotiva och lockande funktionen, den personliga funktionen, den integrerande och refererande funktionen, den sociala funktionen, den imaginära funktionen och den ideologiska funktionen. En specialfunktion har den systembunden namngivning av fartyg som utreds i avsnitt 7.4.

Den morfologiska analysen har klarlagt att namnen mestadels är enledade, vilket innebär att de under tidigare århundraden rätt ofta förekommande flerledade namnen har försvunnit till förmån för kortare och enklare namn. Eftersom större delen av fartygsnamnen återgår på andra egennamnskategorier och en stor del av namnen ur lexikonet är appellativer överväger substantiven starkt. Species i namnen ur lexikonet är växlande och nybildningar skapas oftast med feminina suffix.

Granskningen av vilket språk som förekommer i fartygsnamnen visar att ca 30 % av namnen är internationellt genomskinliga eller representerar andra språk än svenska och finska, i början franska, senare engelska. Det tydligaste resultatet gäller balansen mellan svenskan och finskan. Från 1838 till 1887 minskar svenskan i namnen medan finskan ökar. Därefter håller svenskan sin position, medan finskan i namnen minskar till förmån för internationellt gångbara namn. Anmärkningsvärt är hur tidigt (1810-talet) vissa finska namn börjar användas som fartygsnamn. Undersökningen har alltså styrkt hypotesen om att de svenska namnen minskar under perioden 1838–1839, men den har också visat att ökningen av finska är som störst vid mitten av 1800-talet och sedan avtar.

II. Det andra övergripande syftet med undersökningen har varit att visa på fartygsnamnens koppling till den samtida kulturen. I analysen av fartygsnamnens regionala variation och språktillhörighet har som ovan framgått kulturella frågor berörts. Namnen har emellertid också granskats mot bakgrund av kultur- och litteraturhistoriska arbeten, ekonomisk, socialhistorisk och allmänt historisk litteratur. De kulturella strömningar som framför allt kännetecknar perioden 1838–1938 är nyklassicism, nationalromantik och nationalism. Undersökningen har visat att dessa gav tydliga utslag i namngivningen av fartygen. Detta syns i den stora mängden namn ur antik mytologi, speciellt i början av perioden, den starka expansionen av Kalevala-namn vid mitten av 1800-talet, ökningen vid samma tid av finskan i namnen och andra uttryck för fosterländska stämningar. Jämförelsen av namnen på städernas fartyg och namnen på finländska lantmannafartyg har styrkt hypotesen att ideologiska strömningar snabbare nådde den s.k. bildade klassen i städerna och färgade namngivningen av fartyg där. Till exempel Kalevala-namnen och namn i finsk språkdräkt började senare användas som namn på skärgårdsskutorna än på stadsfartygen. Det har även varit möjligt att i undersökningsmaterialet iaktta hur förändringar i värderingar, ekonomiska förhållanden och inte minst utvecklingen inom sjöfarten påverkade namngivningen. Dessa förändringar kan nämligen kopplas till minskningen av önskenamn (*Hoppet*), familjerelaterade namn (*Två Bröder*) och hedersnamn (*Grefve Berg*) samt till ökningen av ortnamn som fartygsnamn.

III. Det tredje syftet har varit att visa hur fartygsnamnen varierar och påverkas av den sociala kontexten. Jämförelsen mellan namnen på städernas fartyg och fartygsnamnen inom bygdeseglationen har ådagalagt tydliga skillnader. Skillnaderna är speciellt märkbara då man jämför de olika kategorierna av namn. I skärgårdssocknarna är vartannat skutnamn bildat av ett personnamn, vanligen ett kvinnonamn (en tredjedel av totalantalet namn). I städerna är namnen bildade av kvinnonamn i proportion hälften färre, vilket jag förklarar med olika ägarstruktur i de två populationerna. De mytologiska namnen och ortnamnen är fler i städerna. Namnvariationen är större i städerna än i skärgården, i synnerhet lokalt återkommer i skärgården ofta samma namn. Trots att frekvensen inom namnkategorierna är olika förekommer enskilda namn både i städerna och i skärgården. Spridningen har skett långsamt från städerna till skärgården vilket gör att namnen på lantmannafartygen ger ett ålderdomligare intryck. Skillnader i namnbildning och i användning av främmande språk i namnen förekommer. Skärgårdsskutornas namn är enklare, mera nyskapande och främmande språk används

mera sällan. Undersökningen har visat att fartygsnamnen på olika sätt påverkas av den sociala kontexten. Om namnen på lantmannafartygen se Bilaga 2.

IV. Det fjärde övergripande syftet har varit att undersöka metaforiken och de kognitiva systemen i nautonomastikonet. Undersökningen har visat att större delen av fartygsnamnen kan tolkas som metaforer. De metaforiska fartygsnamnen har indelats i metonymiska namn och metaforiska namn, som bland annat är personifieringar och även kan uppfattas symboliskt. Speciellt personifieringarna har visat sig vara frekventa, något som sammanhänger med uppfattningen om fartyget och havet som levande väsen. Man kan vidare iaktta att innehållsligt besläktade namn bildar semantiska domäner. Många olika namn specificerar sådana generaliseringar (scheman) som SNABBHET, STYRKA, HAV och FÖRETAGSAMHET. Varje schema innehåller en rik variation av namn, något som antyder att även kognitiva begrepp, inte bara analogier till konkreta namn, kan påverka namngivningen. Vilka namn som aktiveras är sedan beroende av namngivarens språkliga repertoar. Prototypiska fartygsnamn är bland annat namn bildade av kvinno- och mansnamn samt gudanamn ur forna mytologier. Enskilda prototypiska fartygsnamn förekommer även bland namnen ur lexikonet och namn som återgår på ortnamn.

Sammanfattningsvis kan framhållas att avhandlingens ämne – fartygsnamn i Finland – inte tidigare behandlats mera omfattande och att inte några större undersökningar av fartygsnamn utkommit i andra länder sedan 1970-talet. Mitt syfte har alltså varit att fylla ett tomrum genom att behandla en föga utforskad kategori av proprier. En förutsättning för att dra generella slutsatser inom onomastiken är att så många kategorier av proprier som möjligt är utforskade. De resultat som jag har lagt fram om fartygsnamnen i Finland, deras ursprung, karaktär och bildningssätt, kan alltså bidra till den sedan länge pågående diskussionen om egennamnens natur.

I beskrivningen av det finländska nautonomastikonet har jag utnyttjat tidigare forskning i ämnet och använt de diakrona synsätt och de metoder som traditionellt används i onomastiken. I högre grad än vad som ofta tidigare varit fallet har jag dock anlagt ett tvärvetenskapligt perspektiv och sökt förklaringar till namngivningen i samtida ideologiska, politiska, sociala och ekonomiska företeelser. Jag har också använt mig av nyare synkrona perspektiv och metoder från den kognitiva lingvistiken. Med hjälp av dessa angreppssätt har jag utrett metaforiken i fartygsnamnen och belyst semantiska nätverk och kognitiva strukturer i nautonomastikonet. Min slutsats är att både konkreta namn i det mentala nautonomastikonet och abstraktioner av semantiskt besläktade namn kan vara ursprunget då nya fartygsnamn skapas. De metoder som kommit till användning i senare delen av avhandlingen kopplar fartygsnamnen dels till

den samtida kulturen, dels till människans kognition och hennes sätt att tänka om sjöfarten. Undersökningen har visat att onomastisk forskning kan dra nytta av ett tvärvetenskapligt perspektiv som tolkar namnen som uttryck för kulturella strömningar och samhälleliga förändringar. Den har även visat att onomastiska enheter på samma sätt som annat språkmaterial kan studeras med lingvistiska metoder (pragmatiskt, syntaktiskt, semantiskt) och utgående ifrån lingvistiska teorier, t.ex. teorier ur kognitiv lingvistik.

12.4 Framtida forskningsuppgifter inom nautonomastik

Fartygsnamnen är en mångskiftande samling proprier som kan utforskas ur många olika synvinklar. De är även en relativt outforskad namnkategori, sett ur både nordiskt och internationellt perspektiv. Ändå är materialet lättåtkomligt eftersom fartygens namn bland annat av skattemässiga orsaker noggrant har registrerats. För kommande forskning återstår alltså många uppgifter. Grundläggande för fortsatt forskning om fartygsnamn vore skapandet av en finländsk och möjligen nordisk databas över fartygsnamn.

Sett ur nationellt perspektiv är en mer heltäckande redovisning av fartygsnamnen i Finland angelägen. Exempelvis var inlandsfartygen från och med senare delen av 1800-talet en viktig grupp av farkoster, vilkas namn kunde dokumenteras, analyseras och jämföras med namnen i kuststädernas flottor. Det vore även relevant att följa namngivningen av fartyg fram till vår tid för att se vilka prototypiska namn och namnmönster som levt vidare eller förändrats och hur den systembundna namngivningen har utvecklats. Specialstudier kunde göras över namngivningen av fritidsbåtar eller namngivningen av statliga fartyg och fartyg inom marinen. Studier av hur fartygsnamn används inom skönlitteraturen kunde vara av intresse både för litteraturforskare och för onomastiker.

Kvantitativa uppgifter om grannländernas fartygsnamn skulle göra det möjligt att studera nautonomastikonets sammansättning nordiskt och regionalt. Jämförelser i tid och rum kunde göras för att undersöka namnens spridning och ålder. Även fartygsnamnens form, bildningssätt, namnelement och syntaktiska struktur vore fruktbart att studera i ett större material. Att se fartygsnamnen och andra namn som en framträdande del av språkbuket och som Van Langendonck (2007: 87–91) studera namnens pragmatiska, semantiska och syntaktiska kännetecken kunde vara ämne för fortsatta studier och intressera både lingvister och onomastiker. De här redovisade forskningsresultaten av ett nautonomastikon under perioden 1838–1938 kan

förhoppningsvis bidra till att understöda de nya angreppssätten inom onomastisk forskning: tvärvetenskaplig inriktning, analys av namnen som kulturens teckensystem eller användande av nyare lingvistiska teorier inom onomastiken.

KÄLLFÖRTECKNING

A. Material

Tryckta källor

Börman, Jan-Erik 1981. *Genom Öresund. Öresundstullen – skeppsfarten på Finland 1500–1800.* Helsingfors: J-E Börman.

Dannström, O. W. 1838. *Finlands Skepps-Calender*. Stockholm: Högberska Boktryckeriet.

Finlands skeppskalender för år 1887. Utarbetad under inseende af Finans-expeditionen i Kejserliga senaten för Finland.

Finlands skeppskalender 1892. Arbetad under inseende af Handels- och industri expeditionen i Kejserliga senaten för Finland af O. W. Andstén. 1892.

Finlands skeppskalender 1912. Utarbetad af Teodor Hjelt. 1912.

Sjöström, Otto 1865. *Kalender öfver Landtmanna-fartygen i Finland 1865.* Åbo: J. W. Lillja & Co:s förlag.

Snellman, P. W. 1974. *Oulun Laivoja ja laivureita vuosina 1816–1875*. Oulu: Kirjapaino Osakeyhtiö Kaleva.

Suomen kauppalaivasto – Finlands handelsflotta 1938. Utgiven av Sjöfartsstyrelsens statistiska och registerbyrå. Helsingfors.

Wolff, Carl Gust. *Finlands Skepps-Calender*. 1839–1841. Wasa: C. G. Wolffs Boktryckeri.

Wolff, Carl Gust. 1863. *Finlands Skepps-Kalender för år 1863*. Wasa: F. W. Unggrens boktryckeri.

Otryckta källor

Kolltveit 2003: *Seilskutenavn* 2003. Källa: Petter Malmsteins seilskuteregister basert på Lloyd's 1764–1930 og Det norske Veritas' skipsregister 1864–1930. Förteckning utarbetad och systematiserad av Bård Kolltveit, forskningschef på Norsk sjøfartsmuseum, Oslo. Källan benämns i texten Kolltveit 2003.

Elektroniska källor

Genealogiska Samfundet i Finland. Hämtat från < http://www.genealogia.fi> [Läst 7.7.2004.]

Sveriges Skeppslistor finns på Demografisk Databas Södra Sverige. Hämtat från <http://d.d.dd.nu.> [Läst 17.9.2005.]

Historiallinen sanomalehtikirjasto 1771–1890. Hämtat från <http://digi.lib.helsinki.fi/sanomalehti> [Läst 12.4.2006.]

Teollisuuslaitoksia kaupungeissa ja niiden läheisyydessä. Hämtat från <http://histdoc.net/uscha/teoll.html> [Läst 8.3.2006.]

Vakkasuomalaisia ja raumalaisia purjelaivoja sekä laivanvarustajia. Hämtat från <http://www.wakkanet.fi> [Läst 15.3.2005.]

B. Övrig litteratur

Aarniala, Jarkko 1993. Parkki Favellin matkassa. I: Erkki Riimala (toim.). *Navis Fennica: Suomen merenkulun historia.* 1: Puuruuhista syvänmeren purjelaivoihin. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö. 328–333.

Ahvenainen, Jorma m.fl. 1982. Liikenne I: *Suomen taloushistoria* 2. Teollistuva Suomi. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi. 279–293.

Ainiala, Terhi 2006. Yritysnimien rakenne ja funktiot. *Virittäjä* 110/2006, 622–629.

Ainiala, Terhi & Saarelma-Maunumaa, Minna 2002. Sosio-onomastiikka vahvasti esillä Uppsalan nimistökongressissa. *Virittäjä* 106/2002, 576–580.

— 2006. Nimistöntutkimus yhä monitieteisempää. *Virittäjä* 110/2006, 99–107.

Ainiala, Terhi & Saarelma, Minna & Sjöblom, Paula 2008. *Nimistöntutkimuksen perusteet.* Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Aitchison, Jean 1987. *Words in the Mind. An Introduction to the Mental Lexicon*. Oxford: Basil Blackwell.

Alhaug, Gulbrand & Saarelma, Minna 2009. Namn på barn i Noreg (født 1990–2006) med finske eller finsk-norske foreldre. I: Leila Mattfolk & Terhi Ainiala (red.). *Namn och kulturella kontakter. Handlingar från NORNA:s 37 symposium i Hapsal den 22–25 maj 2008.* Forskningscentralen för de inhemska språken. Skrifter 5. NORNA-rapporter 85. NORNA-rapporter 85. Helsingfors: Forskningscentralen för de inhemska språken. 85–109.

Andersson, Thorsten 1994. Olika egennamnskategorier – förenande och särskiljande drag. I: Kristinn Jóhannesson & Hugo Karlsson & Bo Ralph (red.). *Övriga namn. Handlingar från NORNA:s nittonde symposium i Göteborg 4–6 december 1991.* NORNA-rapporter 56. Uppsala: NORNA-förlaget. 15–41.

— 1996. Onomastiska grundfrågor. I: Kristoffer Kruken (red.). *Den ellevte nordiske navneforskerkongressen, Sundvollen 19.–23. juni 1994.* NORNA-rapporter 60. Uppsala: NORNA-förlaget. 15–41.

— 1997. Rörelser inom onomastikonet. I: Marianne Blomqvist under medverkan av Maria Fremer et al. (red.). *Ord och några visor tillägnade Kurt Zilliacus 21.7.1997*. Meddelanden från Institutionen för nordiska språk och nordisk litteratur vid Helsingfors universitet. B:18. Helsingfors. 13–19.

Anttila, Håkan 1980. Näringslivets utveckling i Svenska Österbotten efter år 1867. I: *Svenska Österbottens historia* III. Vasa: Svenska Österbottens landskapsförbund. 193–432.

Anttonen, Pertti [1985] 1999a. Suomalaisen eepoksen synty. I: *Kalevala-lipas, uusi laitos.* SKST 740. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. 67–80.

— [1985] 1999b. Kalevala-julkaisut. I: *Kalevala-lipas, uusi laitos.* SKST 740. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. 131–166.

— [1985] 1999c. Kalevala-nimistö. I: *Kalevala-lipas, uusi laitos.* SKST 740. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. 275–306.

— [1985] 1999d. Kalevala ja suomalaisuus. I: *Kalevala-lipas, uusi laitos.* SKST 740. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. 307–319.

Bakken, Kirstin 2002. Navnestatus og bestemthetskategorien. I: Terhi Ainiala & Peter Slotte (red.). *Avgränsning av namnkategorier. Rapport från NORNA:s tjugonionde symposium på Svidja 20–22 april 2001.* Forskningscentralen för de inhemska språken. Skrifter 4. Helsingfors: Forskningscentralen för de inhemska språken. 20–36.

Barck, Pekka 2003. *Finlands segeljakter*. En bok om fritidsseglingen i Finland från 1850-talet till 1920. Jyväskylä: Litorale.

Berg, Lars O. 1965. Svenska flottans fartyg 1850–1900. En tabellarisk framställning. *Forum navale*. Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, Nr 21, 53–91.

Berg, Lars O. 1968. Svenska flottans fartyg 1808–1849, skärgårdsfartyg. *Forum navale*. Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet. Nr 24, 91–142.

Berg, Lars O. 1970. Karolinsk flotta. Studier och tabeller. *Forum navale*. Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet Nr 25, 1970, 61–65.

Berg, Lars O. 1993. Gref Wachtmeister och Cajsa Warg, Göta Rike och Alnösund, Lejonet och Kramsfågeln. Om svenska örlogsfartygsnamn efter 1680. *Forum Navale*. Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet. Nr 49, 20–38.

Blomqvist, Marianne 1993. *Personnamnsboken*. Helsingfors: Oy Finn Lectura Ab.

— 1999a. Förteckning över förnamnen i den finlandssvenska almanackan 1810–200. I: Marianne Blomqvist (red.). *Från Adam till My. Ett färggrant knippe namn*. Meddelanden från Institutionen för nordiska språk och nordisk litteratur vid Helsingfors universitet. Serie B:20. Helsingfors. 25–90.

— 1999b. Namnlängden i den finlandssvenska almanackan 1810–2000. I: Marianne Blomqvist (red.). *Från Adam till My. Ett färggrant knippe namn*. Meddelanden från Institutionen för nordiska språk och nordisk litteratur vid Helsingfors universitet. Serie B:20. Helsingfors. 7–24.

— 1999c. Ovanliga förnamn bland 1900-talets finlandssvenskar. I: Marianne Blomqvist (red.). *Från Adam till My. Ett färggrant knippe namn*. Meddelanden från Institutionen för nordiska språk och nordisk litteratur vid Helsingfors universitet. Serie B:20. Helsingfors. 122–137.

— 2002. *Dagens namn*. Helsingfors: Schildts Förlags Ab.

— 2006. Nordiska namn förr och nu. I: *Yliopiston nimipäiväalmanakka 2006 Universitetets namnsdagsalmanacka*. Helsingfors: Helsingfors universitet. 72–77.

Bonsdorff, Lars G. von 1980. *Kommerserådet*. Ekenäs: Ekenäs tryckeri aktiebolags förlag.

Borg, Kaj 1997. Forenames and languages. I: Ritva Liisa Pitkänen & Kaija Mallat (ed.), *You name it. Perspectives on onomastic research. A Festschrift for Professor Eero Kiviniemi on his 60th birthday, 2 January 1997.* Helsinki: Finnish Literature Society. Studia Fennica Linguistica 7. 283–290.

Brick, Erik 1980. *Nykarleby stads historia 1620–1975* 2. Tiden 1810–1875. Nykarleby: Nykarleby stads förlag.

Broms, Henri [1985] 1992. *Alkukuvien jäljillä. Kultuurin semiotiikkaa*. Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.

Broms, Henri 1998. *Paikan hengen semiotiikkaa. Itä-Euroopan sielua etsimässä*. Helsinki: Helsinki University Press.

Brylla, Eva 2005. Almanackans namn och den nordiska namnrenässansen. I: Gudlaug Nedrelid & Tom Smidt (red.). *Person- og stadnamn under den nordiske namnrenessansen*. Rapport frå NORNAs 34. symposium, Dømmesmoen 10.–12. september 2004. Kristiansand: Høgskolen i Agder. 29–39.

Börman, Jan-Erik 1981. *Genom Öresund. Öresundstullen – skeppsfarten på Finland 1500–1800.* Helsingfors: J-E Börman.

Cassirer, Peter 2003. *Stil, stilistik och stilanalys.* Tredje upplagans första tryckning. Stockholm: Natur och kultur.

Casson, Lionel 1994. *Ships and Seafaring in ancient times*. London: British Museum Press.

The concise Oxford dictionary of current English [1964] 1990. Adapted by H. W. Fowler and F. G. Fowler from the Oxford Dictionary. Oxford: Oxford University Press.

Croft, William & Cruse, D. Alan 2004. *Cognitive Linguistic.* Cambridge Textbooks in Linguistics. Cambridge: Cambridge University Press.

Dansk søfarts historie 5 1998. Red. Anders Monsad Møller & Henrik Dethlefsen & Hans Chr. Johansen. København: Gyldendal.

Dansk søfarts historie 6 2000. Red. Frank A. Rasmussen & Bent Vedsted Rønne & Hans Chr. Johansen. København: Gyldendal.

Ekbohrn C. M. 1904. *Förklaringar öfver 60,000 främmande ord och namn m.m. i svenska språket*. Stockholm: Albert Bonniers Förlag.

Ekman, C. 1934. Skeppsnamn i Gustaf Vasas flotta. *Tidskrift i sjöväsendet*, 390–397.

Ekman, Per-Olof 1956. Ryska fartygsnamn. *Tidskrift i sjöväsendet,* 666–704.

Enbom, Sten & Sandelin, C.F. 1991. *Ett handelshus i Viborg. Hackman & Co. 1880–1925.* Helsingfors: Oy Hackman Ab.

Engström, Arne 1930. *Åbo sjöfarts historia II:1*. Segelsjöfarten 1827–1856. Åbo: Åbo tryckeri och tidnings aktiebolag.

Ericsson, Christoffer H. 2006. ”sjöfart” I: *Uppslagsverket Finland.* 4. Helsingfors: Schildts förlag Ab. 452–454.

Finlands Allmänna Tidning 12.3.1860.

Finlands nationalbiografi. Biografiakeskus. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Flateyjarbók II 1862. Christiania: Malling.

Forshell, Hans 1998. Sjösättningshistoria. *Svensk Sjöfarts Tidning* 51–52/1998, 17–18.

Forum navale. Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet. Nr 21, 24, 25, 30, 31, 45, 49.

Givón, Talmy 1984. *Syntax: A functional-typological introduction.* Volume I. Amsterdam/Philadelphia: John Benjamins Publishing Company.

Glete, Jan 1977. Svenska örlogsfartyg 1521–1560. Flottans uppbyggnad under ett tekniskt brytningsskede. *Forum navale*. Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet. Nr 31. 83–104.

Glete, Jan 1990. Den svenska linjeflottan 1721–1860. En översikt av dess struktur och storlek samt några synpunkter på behovet av ytterligare forskning. *Forum navale*. Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet. Nr 45. 9–68

Gustafsson, Allan 1974. *Åboländsk bygdesjöfart under segel: gynnande vind* 2. Dalsbruk: Eget förlag.

— 1977. *Vinden bar hem: åboländsk bygdesjöfart under segel*. Dalsbruk: Eget förlag.

Gustafsson, Linnea 2002. *Novation i norr. Nya dopnamn och namngivningsmönster i Skelleftebygden 1791–1890.* Institutionen för litteraturvetenskap och nordiska språk, Umeå universitet. Anthroponymica Suecana 12. Umeå.

Haasum, Sibylla 1994. Från Ormen Långe till kemikalietankern Flamenco – kring svenska båtnamn – alla kategorier genom alla tider. I: Kristinn Jóhannesson & Hugo Karlsson & Bo Ralph (red.). *Övriga namn. Handlingar från NORNA:s nittonde symposium i Göteborg 4–6 december 1991*. NORNA-rapporter 56. Uppsala: NORNA-förlaget. 255–266.

Hackman, John 1996. *Bygdesjöfart i Nagu under 1800-talet. En undersökning av partrederiorganisationen.* Åbo: Etnologiska institutionen vid Åbo Akademi. Rapport 4. Åbo.

Halliday, M.A.K. 1976. *System and function in language*. Selected papers edited by G.R. Kress. London: Oxford University Press.

— 1985. *An introduction to functional grammar.* London: Edward Arnold.

Halliday, M.A.K. & Matthiessen, Christian M. I. M. 2004. *An introduction to functional grammar.* Third edition. London: Arnold.

Heikkilä, Riika 1997. *Fartygsnamn på Åland 1780–1880.* Pro gradu-avhandling i nordisk filologi vid institutionen för filologi vid Åbo universitet. (Otryckt.)

Henningsen, Henning 1983. Skikke ved søsætning, navngivning og dåb af skibei Danmark. I: *Handels- og søfartsmuseet på Kronborg. Årsbog*. Köpenhamn. 97–119.

Holmberg, Per & Karlsson, Anna-Malin 2006. *Grammatik med betydelse. En introduktion till funktionell grammatik.* Ord och stil. Språkvårdssamfundets skrifter 37. Uppsala: Hallgren & Fallgren Studieförlag AB.

Hornborg, Eirik 1925. *Historik över sjö- och stapelstaden Borgås utrikes sjöfart*. Helsingfors: Holger Schildts Förlagsaktiebolag.

Hornborg, Eirik 1948. *Segelsjöfartens historia*. Helsingfors: Schildt.

Huldén, Lars 1975. Namn på ungdomsföreningshus i det svenska Finand. I: *Namn och bygd* 63. 50–60.

— 1991. Yngre ortnamn i obestämd form. I: Gordon Albøge & Eva Villarsen Meldgaard & Lis Weise (red.). *Analogi i navngivning.* Tiende nordiske navneforskerkongres. Brandbjerg 20.–24. maj 1989. NORNA-rapporter 45. Uppsala: NORNA-förlaget. 101–110.

— 1993. Konamn och kommunikation. I: *Saga och sed, Kungl. Gustav Adolfs Akademiens årsbok*. Uppsala: Kungl. Gustav Adolfs Akademien. 13–29.

— 1994: Ortnamnens upplevelsevärde. I: Göran Ulfsparre (red.). *Ortnamn värda att vårda*. Föredrag från Riksantikvarieämbetets symposium Ortnamnskultur. Stockholm 5–7 maj 1993. Stockholm. 32–37.

— 2000. ”Jenny” – Runebergs sämsta dikt? I: Arne Jönsson & Anders Piltz (red.). *Språkets speglingar. Festskrift till Birger Bergh*. Lund, Ängelholm: Klassiska institutionen, Universitetet i Lund: Skåneförlaget. 241–250.

— 2001. *Finlandssvenska bebyggelsenamn: Namn på landskap, kommuner, byar i Finland av svenskt ursprung eller med särskild svensk form*. SLS 635. Helsingfors: Svenska litteratursällskapet i Finland.

Hødnebø, F. 1970. Skipsnavn. I: *Kulturhistorisk leksikon for nordisk middelalder fra vikingatid til reformasjonstid.* Bd 15. Oslo: Gyldendal norsk forlag. 560–562.

Højgaard Holm, Lilliane 1994. Om Danmark, Lillebelt, Valdemar, Marie – og alle de andre! En studie i danske färgers og ruteskibes navne. I: Kristinn Jóhannesson & Hugo Karlsson & Bo Ralph (red.). *Övriga namn. Handlingar från NORNA:s nittonde symposium i Göteborg 4–6 december 1991*. NORNA-rapporter 56. Uppsala: NORNA-förlaget. 295–311.

Iso tietosanakirja 1931–1939. Osat 1–15. Helsinki: Otava.

Johannessen, Ole-Jørgen 1998. Systembundet navngivning i bergenske skipsnavn 1945 –1998. I: *Ord etter ord. Heidersskrift til Oddvar Nes*. Bergen: A.s Centraltrykkeriet. Särtryck. 1–16.

— 2000. Noen synspunkter og problemstillinger i skipsnavnforskningen. I: *Namn gjennom 2000 år – namn i år 2000. Den 9. nasjonale konferansen i namnegransking, Blindern 11.–12. mai 2000*. Seksjon for namnegranskning. Universitetet i Oslo. 203–220.

— 2005. The typology of ship names. I: *Proceedings of the 21st International Congress of Onomastics Sciences vol. 1*. Uppsala 19–24 August 2002. Språk- och folkminnesinstitutet. Uppsala. 185–195.

— 2008. Skipsnavn i oljevirksomheten. I: Guðrún Kvaran & Hallgrímur J. Ámundason & Jónína Hafsteinsdóttir & Sigmundsson, Svavar (red.). *Nordiska namn – Namn i Norden. Tradition och förnyelse. Handlingar från Den fjortonde nordiska namnforskarkongressen i Borgarnes 11–14 augusti 2007.* NORNA-rapport 84. Uppsala: NORNA-förlaget. 249–262.

— 2009. Fortuna og Amor. Skipsnavn hentet fra den antikke mytologien. I: Leila Mattfolk & Terhi Ainiala (red.). *Namn och kulturella kontakter. Handlingar från NORNA:s 37 symposium i Hapsal den 22–25 maj 2008.* Forskningscentralen för de inhemska språken. Skrifter 5. NORNA-rapporter 85. Helsingfors: Forskningscentralen för de inhemska språken. 151–163.

Johansen, Anfinnur 2002. Navne på færøske kaproningsbåde. I: Terhi Ainiala & Peter Slotte (red.). *Avgränsning av namnkategorier. Rapport från NORNA:s tjugonionde symposium på Svidja 20–22 april 2001.* Forskningscentralen för de inhemska språken. Skrifter 4. Helsingfors: Forskningscentralen för de inhemska språken. 163–184.

Johansson, Lars-Göran [2000] 2003. *Introduktion till vetenskapsteorin*. Andra upplagan. Stockholm: Thales.

Kahle, Bernhard 1903. Altwestnordische Namenstudien. I: *Indogermanische Forschungen*. *Zeischrift für indogermanische Sprach- und altertumskunde.* Stassburg: Verlag von Karl J. Trübner. 133–222.

Kalevala 1960. Svensk tolkning av Björn Collinder. Forumbiblioteket 42. Stockholm: Forum

Kalevala 1999. Finsk folkdikt sammanställd av Elias Lönnrot. Översättning Lars Huldén och Mats Huldén. Helsingfors: Söderström & Co och Stockholm: Atlantis.

Kalevalaseuran vuosikirja 52 1972. Nimikirja. 1972. Toim. Hannes Sihvo. Porvoo & Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.

Kansallinen elämänkerrasto I 1929. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö.

Kansallinen elämänkerrasto II 1929. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö.

Kansallinen elämänkerrasto IV 1932. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö.

Kari, Risto 1993. Keisarivallan ankeat vuodet. I: Erkki Riimala (toim.). *Navis Fennica* 1. Helsinki: WSOY. 162–163.

Karlsson, Hugo 1970. *Studier över båtnamn, särskilt namn på backebåtar och bankskutor från 1700-talets Bohuslän*. Meijerbergs Arkiv för svensk ordforskning 12. Göteborg: Wettergren & Kerbers Förlag.

— 2004. *Namn på Kungl. Maj:ts hästar 1628–1815*. En ord- och namnstudie. Namn och samhälle 16. Uppsala: Uppsala universitet.

Kaukiainen, Yrjö 1970. *Suomen talonpoikaispurjehdus 1800-luvun alkupuoliskolla (1810–1853)*. Historiallisia tutkimuksia julkaissut Suomen Historiallinen Seura LXXIX. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.

— 1991. *Sailing into Twilight*. Finnish Shipping in an Age of Transport Revolution, 1860–1914. Studia Historica 39. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.

— 1993. *A History of Finnish Shipping*. London and New York: Routledge.

— 2000. *Laiva Toivo, Oulu*. Kansanelämän kuvauksia 46. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

— 2008. *Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia.* SKST 1155. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Kaukonen, Väinö 1956. *Elias Lönnrotin Kalevalan toinen painos.* SKST 247. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Kennedy, Don H. 1974. *Ship Names*. *Origins and Usage during 45 Centuries.* Charlottesville: University Press of Virgina.

Kielitoimiston sanakirja 2006. Osa 1–3. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 140. Helsinki: Kotimaisten kielten tutkimuskeskus.

Kiviniemi, Eero 1971. *Suomen partisiippinimistöä. Ensimmäisen partisiipin sisältävät henkilön- ja paikannimet*. SKST 295. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

— 1976. Om namngivningens sociala bakgrund och systematiska karaktär. I: Vibeke Dalberg & Botolv Helleland & Alla Rostvik & Kurt Zilliacus (red.). *Ortnamn och samhälle. Aspekter, begrepp, metoder. Rapport från NORNA:s fjärde symposium i Hanaholmens kulturcentrum 25–27 april 1975.* NORNA-rapporter 10. Meddelanden från Folkkultursarkivet 4. Skrifter utgivna av Svenska litteratursällskapet i Finland 472. Helsingfors. 49–58.

— 1982. *Rakkaan lapsen monet nimet*. Suomalaisten etunimet ja nimenvalinta. Espoo: Weilin+Göös.

— 1990. *Perustietoa paikannimistä*. SKST 516. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
— 1991. Analogisk namngivning och den toponomastiska teorin. I: Gordon Albøge & Gordon och Eva Meldgaard Villarsen & Lis Weise (red.). *Analogi i navngivning.* Tiende nordiske navneforskerkongres. Brandbjerg 20.–24. maj 1989. NORNA-rapporter 45. Uppsala: NORNA-förlaget. 111–118.
— 2006a. *Suomalaisten etunimet.* SKST 1103. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
— 2006b. Omakieliset etunimet 2000-luvun alussa. I: *Universitetets namnsdagsalmanacka 2006*. 62–71.
Kiviniemi, Eero & Ritva Liisa Pitkänen & Kurt Zilliacus 1974. *Nimistötutkimuksen terminologia = Terminologin inom namnforskningen*. Helsinki: Castrenianum.
Klinge, Matti 1980. Poliittisen ja kulttuurisen Suomen muodostuminen. I: *Suomen kulttuurihistoria* II. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö. 11–41.
— 1996. *Finlands historia* 3. Kejsartiden. Helsingfors: Schildts.
— 1999. Nyhumanismen i Finland. I: *Finlands svenska litteraturhistoria I.* Första delen: Åren 1400–1900. Utgiven av Johan Wrede. Helsingfors & Stockholm: Svenska litteratursällskapet i Finland & Bokförlaget Atlantis. 192–193.
— 2002. Suuriruhtinaskunnan aateilmasto. I: *Suomen kulttuurihistoria.* 2. Tunne ja tieto. Helsinki: Tammi. 232–266.
Korsström, Herman 1911. *Lärobok i navigation.* Helsingfors: Kejserliga senatens tryckeri.
Koski, Mauno 1992. Erilaisia metaforia. I: Lauri Hirvilahti & Jyrki Kalliokoski & Urpo Nikanne & Tiina Onikki (toim.). *Metafora. Ikkuna kieleen, mieleen ja kulttuuriin.* SKS Suomi 162. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. 13–32.
Kuba, Ludvík 1996. Nahmen von Fahrzeugen. I: Ernst Eichler (red.). *Namenforschung. Ein internationales Handbuch af Onomastik* 2. Handbücher zur Sprach- und Kommunikationswissenschaft. Bd 11. Berlin/New York: Walter de Greyter. 1574–1581.
Kukkonen, Pirjo 2009. *Det sjungande jaget. Att översätta känslan och själen. Den lyriska samlingen Kanteletar i svenska tolkningar 1830–1989.* Acta Semiotica Fennica XXXI, International Semiotics Institute at Imatra (ISI), Imatra. Semiotiska sällskapet i Finland. Helsingfors.
Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid från vikingatid till reformationstid 1959. Band IV: Epistolarium–Frälsebonde. Presidium för Finland: Gunvor Kerkkonen, Arno Maliniemi, Carl Axel Nordman; redaktör för Finland: Gunvor Kerkkonen. Helsingfors/Malmö: Örnförlaget/Allhem.

Kuusi, Matti [1985] 1999. Kalevalan tematiikka. I: *Kalevala-lipas, uusi laitos*. SKST 740. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. 93–130.

Kåhre, Georg 1940. *Den åländska segelsjöfartens historia.* Helsingfors: Söderström & C:o Förlagsaktiebolag.

— 1948. *Under Gustaf Eriksons flagga*. Skrifter utgivna av Ålands nautical club. Mariehamn: Ålands tidnings tryckeri aktiebolag.

Lakoff, George 1987. *Women, Fire, and Dangerous Things. What Categories Reveal about the Mind.* Chicago/London: The University of Chicago.

Lakoff, George & Johnson, Mark 1980. *Metaphors we live by.* Chicago: University of Chicago Press.

Lampila, Hannu-Ilari 2002. Suomen musiikin hidas kasvukausi. I: *Suomen kulttuurihistoria* 2. Tunne ja tieto. Helsinki: Tammi. 373–387.

Langacker, Ronald W. 1991. *Concept, image and symbol. The cognitive basis of grammar*. Cognitive Linguistics Research 1. Berlin & New York: Mouton de Gruyter.

Langenfelt, Gösta 1938. Örlogsmannanamn. *Tidskrift i sjöväsendet* 1938, 101:a årgången, 621–631.

Lavery, Brian 2004. *Ship. 5.000 Years of Maritime Adventure*. London: Dorling Kindersley Limited.

Leibring, Katharina 2000. *Sommargås och Stjärnberg. Studier i svenska nötkreatursnamn*. Acta Academiae Regiae Gustavi Adolphi LXIX. Diss. Kungl. Gustav Adolfs Akademien för svensk folkkultur. Uppsala: Uppsala universitet.

— 2002. Att avgränsa namnkategorier: exemplet husdjursnamn. I: Terhi Ainiala & Peter Slotte (red.). *Avgränsning av namnkategorier. Rapport från NORNA:s tjugonionde symposium på Svidja 20–22 april 2001.* Forskningscentralen för de inhemska språken. Skrifter 4. Helsingfors: Forskningscentralen för de inhemska språken. 101–114.

Leijonalippu merellä 1983. Toim. Visa Auvinen. Sarja: Suomalaisia laivoja. Turku: Eita.

Leino, Pentti 1983. Mielikuvat kielikuvien takan. *Virittäjä* 87/1983, 107–116.

— 1988. *Kieli tilakieliopin kehyksessä nähtynä.* SKY 1988. Suomen kielitieteellisen yhdistyksen vuosikirja 1988. Helsinki: Suomen kielitieteellinen yhdistys. 123–142.

— 1989. Paikallissijat ja suhdesääntö: kognitiivisen kieliopin näkökulma. *Virittäjä* 93/1989, 161–216.

— 1994. Morfeemien polysemia. I: Pentti Leino & Tiina Onikki (toim.). *Suomen kielen kognitiivista kielioppia.* 2. *Näkökulmia polysemiaan.* Kieli 8. Helsinki: Helsingin yliopiston suomen kielen laitos. 11–35.

Lindgren, Klaus & Lindgren, Anna-Riitta 2005. Språkbyten bland ståndspersoner i storfurstendömet Finland. I: Gabriel Bladh & Christer Kuvaja (red.). *Svenskt i Finland – finskt i Sverige.* Del I: *Dialog och särart: människor, samhällen och idéer från Gustav Vasa till nutid.* Skrifter utgivna av Svenska litteratursällskapet i Finland 682:1 Helsingfors & Stockholm: SLS & Atlantis. 256–299.

Lindqvist, Tor-Erik 1990. *Soldatnamn vid Åbo läns infanteriregemente 1716–1804*. Filologiska institutionen vid Åbo universitet. Nordisk filologi. Meddelanden 8. Åbo.

Loman, Bengt 1963. Kring ett gammalt skeppsnamn. I: *Sveriges Flotta* 9/1963, 119–121, 131–132.

Ludwig, Otto 1952. Træk af skibsnavnenes historie. I: *Årbog 1952 udgivet af Selskabet "Handels- og søfartsmuseet på Kronoborg".* Helsingør. 137–167.

Lönnrot, Elias (red.) 1874–1886. *Suomalais-Ruotsalainen Sanakirja, Finskt-Svenskt Lexikon* A–M (1874); II: N–Ö (1880). *Lisävihko Elias Lönntrotin Suomalais-Ruotsalaiseen sanakirjaan* (1886) SKTS 50. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Malmberg, Thure 1994. Matkustajat ja laivat. I: Erkki Riimala (toim.). *Navis Fennica. Suomen merenkulun historia* 2. Povoo: Werner Söderström Osakeyhtiö. 63–71.

Manning, T. D. & Walker, C. F. 1959. *British Warship Names*. London: Putnam.

Meinander, Henrik 1999. *Finlands historia* 4. Helsingfors: Schildts Förlags Ab.

Modéer, Ivar 1935. Nordiska båtnamn. I: *Nysvenska studier* 15. Stockholm: Almqvist & Wiksell. 121–149.

— 1956. *Skeppsnamn och skärgårdsnamn*. Stockholm: Natur och kultur.

Nautiskt Bildlexikon 1973. Göteborg: Wahlström & Widstrand.

Navis Fennica: Suomen merenkulun historia 3. 1994. Telakat, satamat ja valtion alukset. Liitteet: Suomen valtion jäämurtajat. 251. Porvoo: WSOY.

NE = Nationalencyklopedin 1–20. 1989–1996. Höganäs: Bokförlaget Bra Böcker.

Nikanne, Urpo 1992. Metaforien mukana. I: Lauri Hirvilahti & Jyrki Kalliokoski & Urpo Nikanne & Tiina Onikki (toim.). *Metafora. Ikkuna kieleen, mieleen ja kulttuuriin*. Suomi 162. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. 60–78.

Nikula, Oscar 1930. *Åbo sjöfarts historia* II: 2. Segelsjöfarten 1856–1926. Åbo: Åbo tryckeri och tidnings aktiebolag.

— 1933. *Svenska skärgårdsflottan 1756–1791*. Diss. Helsingfors: [O. Nikula.].

— 1948. *Malmska handelshuset i Jakobstad*. Helsingfors: Svenska litteratursällskapet i Finland.

Nordisk familjebok. Band 1–38. 1904–1926. Stockholm: Nordisk familjeboks förlags aktiebolag.

Nordisk navnebibliografi. http://wwww2.sofi.se/NORNA/Bibl/NORNAbibliografi. Pdf 2003–2007.

Nordlund, K. I. 1931. *Blad ur Närpes historia*. Andra delen. Närpes: Närpes kommuns förlag.

Norman, Hans 2000. Den svenska skärgårdsflottan 1700–1824. Uppbyggnad, militär användning och förankring i samhället – en inledande översikt. I: Hans Norman (red.). *Skärgårdsflottan. Uppbyggnad, militär användning och förankring i det svenska samhället 1700–1824.* Lund: Historiska media. 9–34.

Norrvik, Christer 1999. *Stad under segel*. Kristinestads sjöfart efter 1809. Vasa: Staden Kristinestad.

Norstedts latin-svenska ordbok 1998. Andra upplagan. Axel W. Ahlberg & Nils Lundqvist & Gunnar Sörbom (red.). Norstedts Ordbok. Stockholm: Norstedts Akademiska förlag.

Nykysuomen sanakirja 2002. Osa 1–6. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö.

Nyström, Staffan 1988. *Ord för höjder och sluttningar i Daga härad. En studie över betydelsen hos två grupper terrängbetecknande appellativ och ortnamnselement.* Skrifter utgivna genom ortnamnsarkivet i Uppsala. Serie B. Meddelanden 7. Diss. Stockholm: Stockholms universitet.

— 1996. Namnmönster, namnsystem, onomastikon – något om namnförrådets art och struktur. I: Kristoffer Kruken (red.). *Den ellevte nordiske navneforskerkongressen. Sundvollen 19.–23. juni 1994*. NORNA-rapporter 60. Uppsala: NORNA-förlaget. 133–148.

— 1998. Names in the mind: aspects of the mental onomasticon. *ICOS Newsletter* 19/1. Leuven: ICOS. 229–235.

Ojala, Jari 1999. *Tehokasta liiketoimintaa Pohjanmaan pikkukaupungeissa*. Bibliotheca Historica 40. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.

Olin, Carl-Erik 1927. *Åbo sjöfarts historia I. Intill branden 1827*. Åbo: Åbo tryckeri och tidnings aktiebolag.

Onikki, Tiina 1992. Paljon pystyssä. I: Lauri Hirvilahti & Jyrki Kalliokoski & Urpo Nikanne & Tiina Onikki (toim.). *Metafora. Ikkuna kieleen, mieleen ja kulttuuriin.* SKS Suomi 162. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. 33–59.

— 1994. Skeema merkitysrakenteen ja taustatiedon kuvauksessa I: Pentti Leino & Tiina Onikki (toim.). *Suomen kielen kognitiivista kielioppia* 2. *Näkökulmia polysemiaan*. Kieli 8. Helsinki: Helsingin yliopiston suomen kielen laitos. 70–138.

Onoma. Biographical and information Bulletin. Vol 1–31. 1950–1993. Louven: International Centre of Onomastics.

Otterbjörk, Roland [1964] 2000. *Svenska förnamn*. Tredje upplagan. Stockholm: Almqvist & Wiksell.

Paikkala, Sirkka 2004. *Se tavallinen Virtanen. Suomalaisen sukunimikäytännön modernisoituminen 1850-luvulta vuoteen 1921*. SKST 959. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

— 2007. Från olika namnsystem till ett enhetligt släktnamnssystem i Finland. http://genealogia.fi/nimet/nimi3 lr.htmNamnartiklar 26.11.2007. 1–12.

Paine, Lincoln P. 1998. *Ships of the world: an historical encyclopedia*. London: Conway Maritime Press.

Pamp, Bengt 1994. Övriga namn och andra. Ett försök till gruppering av egennamnen. I: Kristinn Jóhannesson & Hugo Karlsson & Bo Ralph (red.). *Övriga namn. Handlingar från NORNA:s nittonde symposium i Göteborg 4–6 december 1991*. NORNA-rapporter 56. Uppsala: NORNA-förlaget. 49–57.

Papp, David 1968. Ett handelshus och dess fartyg. L. J. Björkegren & Co i Simrishamn. *Forum navale*. Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet. Nr 24. 41–49.

— 1977. *Åländsk allmogeseglation med särskild hänsyn till sjöfarten på Stockholm. Sjöfarten i Lemlands socken 1800–1940*. Utredning utförd vid Sjöhistorisk Undersökning/Statens Sjöhistoriska museum 1966–1971. Rapport 1 1971. Sjöhistoriska museet. (Otryckt.)

Pekonen, Mikko 1993. Vuoksen vesistön rahtipurret I: Erkki Riimala (toim.). *Navis Fennica. Suomen merenkulun historia* 1. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö. 278–286.

Pietikäinen, Matti 1994a. Hakurahtitonnistomme kasvun vuosikymmenet. I: Erkki Riimala (toim.). *Navis Fennica. Suomen merenkulun historia* 2. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö. 158–171.

— 1994b. Merkittävät rahtilinjojen varustamot syntyvät. I: Erkki Riimala (toim.). *Navis Fennica. Suomen merenkulun historia* 2. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö. 99–108.

Pietikäinen, Matti & Sjöström, Bengt 1983. *The ships of our first century: The Effoa fleet 1883–1983*. Helsinki: Effoa-Finland Steamship.

Pietikäinen, Matti & Wirrankoski, Raimo A. 1994. Suomi mukavuuslippumaana. I: Erkki Riimala (toim.). *Navis Fennica. Suomen merenkulun historia* 2. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö. 172–178.

Piispa, Heikki 2003. *Meri on meidän peltomme. Lavansaari ja sen merenkulku talonpoikaispurjehduksen kukoistuskaudella.* SKST 919. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Pohjanpalo, Jorma 1965. *Suomi ja merenkulku*. Helsinki: Otava.

— 1968. *Finland som sjöfartsnation*. Helsingfors: Nylands tryckeri AN:s förlag.

Rasila, Viljo 1982. Liberalismin aika. I: *Suomen taloushistoria* 2. Teollistuva Suomi. Helsinki: Tammi. 13–26.

Raukko, Jarno 1994. Polysemia: merkitysten verkosto – merkityksen verkko. I: Pentti Leino & Tiina Onikki (toim.). *Suomen kognitiivista kielioppia* 2. *Näkökulmia polysemiaan*. Kieli 8. Helsinki: Helsingin yliopiston suomen kielen laitos. 36–69.

Riimala, Erkki 1993. Suomalaisia Alaskassa ja valaanpyynnissä. I: Erkki Riimala (toim.). *Navis Fennica. Suomen merenkulun historia* 1. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö. 184–188.

— 1994a. Höyrylaivoja lähiliikenteessä. I: Erkki Riimala (toim.). *Navis Fennica: Suomen merenkulun historia* 2: Höyryveneistä uiviin loistohotelleihin. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö. 109–126.

— 1994b. Rannikkoreittien kulkijoita. I: Erkki Riimala (toim.). *Navis Fennica: Suomen merenkulun historia* 2. Helsinki: WSOY. 49–62.

— 1994c. Museolaivamme. I: Erkki Riimala (toim.). *Navis Fennica: Suomen merenkulun historia* 4. Helsinki: WSOY. 280–287.

— 1994d. Höyryvoiman tulo Pohjolaan. I: Erkki Riimala (toim.). *Navis Fennica: Suomen merenkulun historia* 2. Helsinki: WSOY. 24–30.

Rinne, Toivo T. 1966. *Försäkringsverksamhet i Finland 1816–1966*. Turku: Auraprint.

Rogan, Bjarne 1992. Oskar og Gaa Paa, Vanntrivsel og Svigermors Drøm. Norske lystbåtnavn i går og i dag. I: *Norsk sjøfartsmuseum. Årsberetning 1991*. Oslo. 59–102.

— 1994. Navn eller nummer? Motiver for navngivning av ting. I: Kristinn Jóhannesson & Hugo Karlsson & Bo Ralph (red.). *Övriga namn. Handlingar från NORNA:s nittonde symposium i Göteborg 4–6 december 1991.* NORNA-rapporter 56. Uppsala: NORNA-förlaget. 81–97.

Rosch, Eleanor 1973. Natural categories. *Cognitive Psychology* 4, 328–50.

— 1978. Principles of categorization. I: Eleanor Rosch & Barbara Lloyd (ed.), *Cognition and categorization*. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum Associates. 27–48.

Rosch, Eleanor & Mervis, Carolyn B. 1975. Family resemblances: studies in the internal structure of categories. *Cognitive Psychology* 7, 573–605.

Rosenberg, Kjell 1988. Skipsnavn – Symbolikk, romantikk, poesi, drøm og dåd. I: *Agder Historielag. Årsskrift Årg*. 64. 55–60.

Rosenström, Marika 2002 [1996]. *Fartyget, himlen och havet. Verklighetsuppfattningen bland sjömän i långfart under segelsjöfartens sista era*. Skrifter utgivna av Svenska litteratursällskapet i Finland. Nr 597. Meddelanden från Folkkultursarkivet. Nr 16. Helsingfors: Svenska litteratursällskapet i Finland.

Saarinen, Jarmo 1994. Merikoulut ja koululaivat. I: Erkki Riimala (toim.). *Navis Fennica. Suomen merenkulun historia* 4. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö. 37–42.

Sandahl, Bertil 1994. Engelska och nederländska fartygsnamn från tiden 1280–1380. I: Kristinn Jóhannesson & Hugo Karlsson & Bo Ralph (red.). *Övriga namn. Handlingar från NORNA:s nittonde symposium i Göteborg 4–6 december 1991*. NORNA-rapporter 56. Uppsala: NORNA-förlaget. 269–284.

SAG = Svenska Akademiens grammatik 1999. Ulf Teleman & Staffan Hellberg & Erik Andersson. Stockholm: Svenska Akademien.

SAOB = Ordbok över svenska språket utg. av Svenska Akademien. 1–. 1898–. Lund. http://g3.spraakdata.gu.se/saob/

Schybergson, Anita 2007. Finländska fartygsnamn i historiskt perspektiv. I: Mats Wahlberg & Katharina Leibring & Staffan Nyström (red.). *Ortnamnssällskapets i Uppsala årsskrift.* Uppsala: Ortnamnssällskapet i Uppsala. 87–99.

Schybergson, Per 1964. *Aktiebolagsformens genombrott i Finland*. Utvecklingen före 1895 års lag. Bidrag till kännedom av Finlands natur och folk utgivna av Finska vetenskapssocieteten. Helsingfors.

— 1980. Ulkomaankaupan kehitys. I: *Suomen taloushistoria* 1. Agraarinen Suomi. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi. 451–457.

— 1982. *Verk och dagar. Ahlströms historia 1851–1981*. Helsingfors: A. Ahlstrom Oy:s förlag.

Sigmundsson, Svavar 1997. Isländska namn på båtar. I: Marianne Blomqvist under medverkan av Maria Fremer m.fl.: *Ord och några visor tillägnade Kurt Zilliacus 21.7.1997*. Helsingfors: Meddelanden från Institutionen för nordiska språk och nordisk litteratur vid Helsingfors universitet. B:18. 304–309.

Sihvo, Hannes 1972. Kalevalaromantiikkaa nimistössä I: *Kalevalaseuran vuosikirja* 52. Nimikirja. Toim. Hannes Sihvo. Porvoo: WSOY. 399–412.

Simek, Rudolf 1982. *Die Schiffsnamen, Schiffsbezeichnungen und Schiffskenningar im Altnordischen.* Wien: Verlag Karl M. Halosar.

Sjöblom Paula 2002. Firmanamn som namnkategori. I: Terhi Ainiala & Peter Slotte (red.). *Avgränsning av namnkategorier. Rapport från NORNA:s tjugonionde symposium på Svidja 20–22 april 2001.* Forskningscentralen för de inhemska språken. Skrifter 4. Helsingfors: Forskningscentralen för de inhemska språken. 89–100.

— 2004. Kognitiivinen näkökulma proprien semantiikkaan. *Virittäjä* 108/2004, 80–91.

— 2006. *Toiminimen toimenkuva. Suomalaisen yritysnimistön rakenne ja funktiot*. SKST 1064. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

— 2007. Finska företagsnamn: struktur och funktioner. I: Mats Wahlberg, Katharina Leibring och Staffan Nyström (red.). *Ortnamnssällskapets i Uppsala årsskrift.* Uppsala: Ortnamnssällskapet i Uppsala. 101–111.

Sjöström, Bengt 1994. Tankkilaivojen aikakauteen. I: Erkki Riimala (toim.). *Navis Fennica. Suomen merenkulun historia* 2. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö. 250–263.

Slotte, Peter & Zilliacus, Kurt & Harling, Gunilla 1973. Sociologiska namnstudier. I: Kurt Zilliacus (red.). *Synvinklar på ortnamn.* Meddelanden från folkkultursarkivet 1. Helsingfors: Svenska litteratursällskapet i Finland. 97–181.

Snellman, P. W. 1974. *Oulun Laivoja ja laivureita vuosina 1816–1875*. Oulu: Kirjapaino Osakeyhtiö Kaleva.

Stålhammar, Mall 1997. *Metaforernas mönster i fackspråk och allmänspråk.* Stockholm: Carlsson Bokförlag.

Suomalainen paikannimikirja 2007. Red. Sirkka Paikkala. Helsinki: Kotimaisten kielten tutkimuskeskus. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 146. Helsinki.

Suomen kielen perussanakirja 2001. 1.–3. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 55. Helsinki: Edita & Kotimaisten kielten tutkimuskeskus.

Suomen sanojen alkuperä. Etymologinen sanakirja 1992. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Tidskrift i sjöväsendet 1934, 1938, 1939, 1956. Karlskrona: Kungliga Örlogsmannasällskapet.

Tigerstedt, Örnulf 1952. *Huset Hackman. En wiburgensisk patriciersläkts öden 1790–1879*. Andra delen. Helsingfors: Söderström & C:o förlagsaktiebolag.

Toivanen, Pekka 1993. Parkki Herculeksen purjehdus maailman ympäri. I: Erkki Riimala (toim.). *Navis Fennica*. 1. Helsinki: WSOY. 177–183.

— 1996. Malmska handelshuset. I: Matti Klinge. *Finlands historia* 3. Kejsartiden. Helsingfors: Schildts. 117–119.

af Trampe, Peter 1990. *Språkbrukaren och orden*. Lund: Studentlitteratur.

Turunen, Aimo 1979. *Kalevalan sanat ja niiden taustat*. Joensuu: Karjalaisen Kulttuurin Edistämissäätiö.

Unger, G. 1939. Våra örlogsfartygs namn. *Tidskrift i sjöväsendet* 1939. 396–414.

Uppslagsverket Finland 1–3. 1985. Helsingfors: Holger Schildts förlag.

Uppslagsverket Finland 1–3. 2003. Helsingfors: Schildts Förlag Ab.

Utterström, Gudrun 1994. Trollhättan, Roxen, Claes de Frietzcky, Gefion, Halfdan snälle, Tvåan, Kraftig och Pantern. Om namn på svenska lok. I: Kristinn Jóhannesson & Hugo Karlsson & Bo Ralph (red.). *Övriga namn. Handlingar från NORNA:s nittonde symposium i Göteborg 4–6 december 1991.* NORNA-rapporter 56. Uppsala: NORNA-förlaget. 217–227.

— 1995. *Dopnamn i Stockholm 1621–1810.* Acta Universitatis Upsaliensis. Nomina Germanica. Arkiv för germansk namnforskning 19. Uppsala: Uppsala universitet.

Wahlberg, Mats 1990. Svenska soldatnamn. En forskningsöversikt. I: *Studia Anthroponymica Scandinavia* 8, 47–67.

Valtavuo-Pfeifer, Ritva 1985. Flicknamn i Kristinestad 1724–1855. I: Sigurd Fries & Roland Otterbjörk (red.). *Regional och social variation i nordiskt personnamnsskick. Handlingar från NORNA:s tionde symposium i Umeå 3–5 maj 1983.* NORNA-rapporter 29. Uppsala: NORNA-förlaget. 96–108.

Van Langendonck, Willy 2007. *Theory and Typology of Proper Names.* Trends in Linguistics. Studies and Monographs 168. Berlin & New York: Mouton de Gruyter.

Wasabladet 15.10.1864.

Vidberg, Maria 2009. Finskt inflytande på ortnamnsbruket hos svenskspråkiga namnbrukare i Helsingfors. I: Leila Mattfolk & Terhi Ainiala (red.). *Namn och kulturella kontakter. Handlingar från NORNA:s 37 symposium i Hapsal den 22–25 maj 2008.* Forskningscentralen för de inhemska språken. Skrifter 5. NORNA-rapporter 85. Helsingfors: Forskningscentralen för de inhemska språken. 41–62.

Vilkuna, Kustaa [1976] 2001. *Etunimet*. Kolmas painos. Avustajat Marketta Huitu ja Pirjo Mikkonen. Helsinki: Otava.

VISK = *Iso suomen kielioppi*. Auli Hakulinen, Maria Vilkuna, Riitta Korhonen, Vesa Koivisto, Tarja Riitta Heinonen ja Irja Alho 2004. Iso suomen kielioppi. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. SKST 950. Verkkoversio, viitattu 1.11.2008. http://scripta.kotus.fi/visk.

Vitikka, Olavi 1994. Laivastolaki ja alushankinnat. I: Erkki Riimala (toim.). *Navis Fennica: Suomen merenkulun historia* 3: Telakat, satamat ja valtion alukset. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö. 223–232.

Wrede, Johan 1999a. Folksjälen, folkeposet och nationalskalden. I: *Finlands svenska litteraturhistoria* I. Första delen: Åren 1400–1900. Utgiven av Johan Wrede. Helsingfors & Stockholm: Svenska litteratursällskapet i Finland & Bokförlaget Atlantis. 227–232.

— 1999b. Johan Ludvig Runeberg – klar och gåtfull. I: *Finlands svenska litteraturhistoria* I. Första delen: Åren 1400–1900. Utgiven av Johan Wrede. Helsingfors & Stockholm: Svenska litteratursällskapet i Finland & Bokförlaget Atlantis. 242–263.
— 1999c. Zachris Topelius – barnatro och fosterland. I: *Finlands svenska litteraturhistoria* I. Första delen: Åren 1400–1900. Utgiven av Johan Wrede. Helsingfors & Stockholm: Svenska litteratursällskapet i Finland & Bokförlaget Atlantis. 317–330.
— 2005. *Världen enligt Runeberg*. En biografisk och idéhistorisk studie. Helsingfors: Svenska litteratursällskapet i Finland & Atlantis.
Vuorela, Toivo 1979. *Kansanperinteen sanakirja*. Porvoo: WSOY.
Zilliacus, Henrik 1983. *Klassiska källsprång*. Helsingfors: Söderström C:o Förlags Ab.
Zilliacus, Kurt 1966. *Ortnamnen i Houtskär: en översikt av namnförrådets sammansättning*. Skrifter utgivna av Svenska litteratursällskapet i Finland 416. Studier i nordisk filologi 55. Helsingfors: Svenska litteratursällskapet i Finland.
— 1976. Om funktionella aspekter på namn. I: Vibeke Dalberg & Botolv Helleland & Alla Rostvik & Kurt Zilliacus (red.). *Ortnamn och samhälle. Aspekter, begrepp, metoder. Rapport från Nordiska samarbetskommitténs för namnforskning (NORNAs) symposium i Hanaholmens kulturcentrum den 25–27 april 1975.* NORNA-rapporter 10. Meddelanden från Folkkultursarkivet 4. Skrifter utgivna av Svenska litteratursällskapet i Finland 472. Helsingfors. 164–171.
— 1997. On the function of proper names. I: *You name it. Perspectives on onomastic research. A Festschrift for Professor Eero Kiviniemi on his 60th birthday, 2 January 1997.* Helsinki: Finnish Literature Society. Studia Fennica Linguistica 7. 14–20.
— 2002. *Forska i namn*. Skrifter utgivna av Svenska litteratursällskapet i Finland nr 640. Helsingfors: Svenska litteratursällskapet i Finland.
Övriga namn 1994. *Handlingar från NORNA:s nittonde symposium i Göteborg 4–6 december 1991.* Kristinn Jóhannesson & Hugo Karlsson & Bo Ralph (red.). NORNA-rapporter 56. Uppsala: NORNA-förlaget.

C. Muntlig information

Samtal med professor Yrjö Kaukiainen, datum 14.1.2006.
Samtal med forskningschef Bård Kolltveit vid Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo, datum 29.10.2004.

TABELLER

Tabell 1.	Kategorier av fartygsnamn i olika undersökningar.	47
Tabell 2.	Namn på större fartyg i finländska städer på 1600-talet.	71
Tabell 3.	De vanligaste namnen bland städernas 1700-talsfartyg.	74
Tabell 4.	Det totala antalet fartygsnamn under perioden 1838–1938 vid fem skärningsår.	79
Tabell 5.	Det totala antalet fartygsnamn 1838–1938 fördelade på huvudkategorier.	80
Tabell 6.	Det totala antalet mytologiska namn 1838–1938 fördelade på kategorier.	84
Tabell 7.	De vanligaste namnen ur antik mytologi 1838–1938.	86
Tabell 8.	De vanligaste namnen ur nordisk mytologi 1838–1938.	87
Tabell 9.	De vanligaste namnen ur finsk mytologi 1838–1938.	88
Tabell 10.	Det totala antalet personnamn 1838–1938 fördelade på kategorier.	91
Tabell 11.	De populäraste kvinnonamnen som fartygsnamn 1838–1938.	92
Tabell 12.	De populäraste mansnamnen som fartygsnamn 1838–1938.	94
Tabell 13.	Antalet namn på kända personer 1838–1938 fördelade på undergrupper.	96
Tabell 14.	De vanligaste ortnamnen som fartygsnamn 1838–1938.	98
Tabell 15.	Fartyg uppkallade efter byggorten (fyndplatsen) 1838–1938.	99
Tabell 16.	Fartyg uppkallade efter hemorten 1838–1938.	101
Tabell 17.	Fartyg uppkallade efter landskap 1838–1938.	102
Tabell 18.	Fartyg uppkallade efter länder och sammanslutningar av länder 1838–1938.	103
Tabell 19.	Fartyg uppkallade efter kontinenter 1838–1938.	103
Tabell 20.	Fartyg uppkallade efter hav 1838–1938.	104
Tabell 21.	Fartyg uppkallade efter floder 1838–1938.	104
Tabell 22.	Fartyg uppkallade efter berg och bergskedjor 1838–1938.	105
Tabell 23.	Fartyg uppkallade efter slott och fästningar 1838–1938.	105
Tabell 24.	Fartyg uppkallade efter sevärdheter 1838–1938.	106
Tabell 25.	Fartyg uppkallade efter destinationsort eller rutt 1838–1938.	106
Tabell 26.	Second hand-fartyg uppkallade efter orter i början av 1900-talet.	108
Tabell 27.	Fartygsnamn ur lexikonet 1838–1938 fördelade på kategorier.	110
Tabell 28.	Personbeteckningar som fartygsnamn 1838–1938 uppdelade på undergrupper.	111
Tabell 29.	De populäraste personbeteckningarna som fartygsnamn 1838–1938.	112
Tabell 30.	Antalet djur- och växtbenämningar 1838–1938 fördelat på olika slag av namn.	112
Tabell 31.	De populäraste djurbenämningarna som fartygsnamn 1838–1938.	113
Tabell 32.	De vanligaste fartygsnamnen som betecknar naturfenomen 1838–1938.	113
Tabell 33.	Önskenamnen fördelade på olika underavdelningar 1838–1938.	114
Tabell 34.	De populäraste önskenamnen som fartygsnamn 1838–1938.	115
Tabell 35.	Ofta förekommande enskilda fartygsnamn 1838–1938.	118
Tabell 36.	Personbeteckningar i Finland 1838–1938 och Sverige 1837–1885.	122
Tabell 37.	För Finland och Sverige gemensamma djur- och växtbenämningar, 1800-talet.	123
Tabell 38.	Egenskapsbetecknande fartygsnamn i Sveriges skeppslistor 1837–1885.	123
Tabell 39.	Regionerna: Antalet fartygsnamn i kuststädernas flottor 1838–1938.	130
Tabell 40.	Det totala antalet namn på lantmannafartyg 1865–1912 vid tre skärningsår.	138
Tabell 41.	Det totala antalet namn på lantmannafartyg 1865–1912 fördelade på huvudkategorier.	138
Tabell 42.	Mytologiska namn på lantmannafartyg 1865–1912 fördelade på kategorier.	139
Tabell 43.	Personnamn på lantmannafartyg 1865–1912 fördelade på kategorier.	140
Tabell 44.	Namn ur lexikonet, lantmannafartyg 1865–1912 fördelade på kategorier.	141
Tabell 45.	Namn på lantmannafartyg i olika regioner av Finland 1865–1912.	143
Tabell 46.	Ordklasser i enledade fartygsnamn 1838–1938.	175
Tabell 47.	Fartygsnamnens språkliga tillhörighet, städernas fartyg 1838–1938.	185
Tabell 48.	Språktillhörigheten hos fartygsnamn bildade till icke-propriella ord.	186
Tabell 49.	Språktillhörighet, lantmannafartyg och städernas fartyg 1863–1912.	187
Tabell 50.	Svenska och finska namn ur lexikonet, lantmannafartygen och städernas fartyg 1863–1912.	189

FIGURER

Figur 1.	Anderssons generella namngivningsmodell 1996: 29 kompletterad av Leibring 2000: 27.	40
Figur 2.	Finlands handelsflotta, tonnage, bruttoregisterton 1865–1913.	57
Figur 3.	Namn på större fartyg i finländska städer på 1700-talet, fördelade på kategorier.	72
Figur 4.	Namn på fartyg i Uleåborg 1765–1799, fördelade på kategorier.	73
Figur 5.	Antalet fartygsnamn 1838–1938, huvudkategorier i procent.	80
Figur 6.	Det totala antalet mytologiska namn 1838–1938, procentuell fördelning på kategorier.	85
Figur 7.	Det totala antalet personnamn 1838–1938, procentuell fördelning på kategorier.	92
Figur 8.	Antalet namn ur lexikonet 1838–1938, procentuell fördelning på huvudkategorier.	110
Figur 9.	Andelen namn ur antik, nordisk och finsk mytologi vid fem skärningsår 1838–1938, procentuell andel.	126
Figur 10.	Andelen kvinno- och mansnamn vid fem skärningsår 1838–1938, procentuell andel.	127
Figur 11.	Andelen ortnamn vid fem skärningsår 1838–1938, procentuell andel.	128
Figur 12.	Antalet namn ur lexikonet vid fem skärningsår 1838–1938 fördelade på undergrupper, procentuell andel.	129
Figur 13.	Fartygsnamnen i Österbotten 1838–1938 fördelade på kategorier, procentuell andel.	131
Figur 14.	Fartygsnamnen i Egentliga Finland 1838–1938 fördelade på kategorier, procentuell andel.	132
Figur 15.	Fartygsnamnen i Åland (Mariehamn) 1838–1938 fördelade på kategorier, procentuell andel.	133
Figur 16.	Fartygsnamnen i Nyland 1838–1938 fördelade på kategorier, procentuell andel.	134
Figur 17.	Fartygsnamnen i Östra Finland 1838–1938 fördelade på kategorier, procentuell andel.	135
Figur 18.	Jämförelse mellan huvudkategorierna av namn på lantmannafartyg 1865–1912 i procent.	139
Figur 19.	Namn ur lexikonet, lantmannafartyg 1865–1912 fördelade på kategorier, procentuell andel.	142
Figur 20.	Jämförelse mellan namnen på städernas fartyg och lantmannafartygen 1863–1912, huvudkategorier.	145
Figur 21.	Svenskan och finskan i fartygsnamnen i städerna 1838–1938.	188
Figur 22.	Användningen av finska namn på lantmannafartyg 1865–1912.	189
Figur 23.	Antal belägg på svenska och finska motsvarigheter av några enskilda fartygsnamn 1838–1938.	192
Figur 24.	Bild av den semantiska domänen SNABBHET.	225
Figur 25.	Bild av den semantiska domänen STYRKA OCH MAKT.	227
Figur 26.	Bild av den semantiska domänen HAV.	229
Figur 27.	Bild av den semantiska domänen FÖRETAGSAMHET.	231

NAMNREGISTER

Namnregistret omfattar de i texten nämnda fartygen med sidhänvisningar.

Aallotar 88, 89, 114, 135, 198, 220, 221, 228, 233, 297, 324
Aalotar 88, 297
Aalto 113, 114, 131, 143, 166, 191, 203, 216, 226, 233, 297, 324
Aamurusko 228, 324
Aavasaksa 105, 106, 159, 184, 203, 218, 221, 297
Abrahams offrande 68
Achilles 63, 64
Aconcagua 169
Actinia 169
Active 83, 115, 123, 131, 161, 175, 184, 191, 192, 230, 235, 297
Adlercreutz 97, 184, 203, 220, 221, 226, 297
Adolph 75, 156, 297, 345
Adonis 166, 230, 297
Adriana 178, 324
Advance 230, 297
Aesculapius 63
Africa 103, 184, 297
African Moon 165
African Star 165
Afrika 103, 297, 324
Ahkera 135, 175, 191, 192, 230, 233, 235, 297, 324
Ahlholmen 106
Ahti 88, 89, 118, 135, 140, 198, 220, 228, 233, 297, 324
Ahto 198, 220, 297, 324
Ahu 230, 297
Aikomus 230, 324
Ainamo 170, 297, 324
Aino 88, 89, 118, 135, 140, 198, 221, 233, 297, 324
Airisto 106,297
Ajax 219, 223, 224, 297
Alanda 102, 184, 297
Albatros 69
Albina 178, 324
Albion 95, 103, 161, 297, 324
Albyn 108, 297
Aldrig Dess Like 137
Alert 123, 297
Alerte 123, 146, 165, 298
Alexander 94, 95, 134, 155, 156, 165, 204, 233, 298, 325
Alexander I 96, 203, 298
Alexander II 96, 184, 298
Alexandra 92, 93, 154, 155, 298, 325
Alexis Kivi 140, 205, 325
Alfen 167,230, 298, 325
Alfs busan 66

Alipes 224, 298
Alkaja 83, 111, 112, 191, 221, 230, 298, 325
Alkava 182, 298
Alku 111, 115, 118, 131, 191, 200, 225, 230, 233, 298
Alliance 153, 352
Allmänna Bästa 70, 345
Alm 123, 216, 234, 298
Alma 92, 94, 140, 298, 325
Alpari 230, 345
Altai 105, 159, 203, 218, 221, 298, 325
Amalia 153, 155, 298, 325, 352
Amfion 226, 298, 325
Amphitrite 136, 220, 228, 298
Amur 104, 184, 298
Anders Johan Nordenskiöld 74, 345
Andrina 180, 325
Angelus 71, 75, 345
Angra 169,298
Anna 65, 92, 118, 135, 137, 140, 154, 218, 235, 298
Anna Beata 137
Anna Maja 137
Anna Margareta 65
Anna Maria 92, 298, 325, 345
Ansio 115, 230, 298, 326
Antaja 230,298
Antolina 180, 326
Anton H. 298
Apparance 115, 299, 345
Apparencen 115, 345
Appelina 179, 326
Appelonia 179, 326
Aquila 153
Aquitania 165, 168
Arabia 106, 299
Araguaya 169
Archibald Russel 133, 299
Argo 11, 81, 86, 87, 166, 224, 233, 299, 326, 345
Arica 169
Ariel 228, 299
Armide 97, 299
Ascania 165, 168, 178, 224, 299
Astraea 86, 87, 169, 299
Astrea 86, 169, 233, 299, 326
Astrid Thordén 98, 299
Asynja 169
Atalaya 169
Atka 164, 299, 326
Atlanta 104, 169, 299, 326
Atlantic 104, 133, 214, 299
Attila 220, 226, 299, 326
Auer 228, 299
Augustin Ehrensvärd 74, 345

Aune H. 299
Aunus 102, 170, 221, 299
Aura 98, 102, 103, 109, 132, 184, 203, 222, 233, 299, 326,
Aurora 44, 66, 228, 299, 326, 345, 352
Avance 230, 299
Avantageux 75, 230, 345
Avtroil 108
Axel 135, 156, 300, 326
Aymarra 169
Balder 64, 119, 326
Balmoral 105, 214,300
Baltic 104, 214, 300
Barden 122, 300, 326
Baron von Haartman 97
Barösund 99, 100, 300
Begynnaren 182, 230, 326
Bellona 63
Belnor 165
Belray 165
Bergö 169
Beständig 70
Biet 67
Birgitta 65
Bjarmia 102,168, 179, 300
Björn 135, 217, 300, 327
Björneborg 106, 107, 300, 345
Björneborgs Wapn 75, 345
Björneborgskrafveln 67
Blixt 69
Blomman 142, 234, 327
Blåmannen 68
Bolina 158, 178, 214, 300
Bolivar 97,162, 204, 300
Bomarsund 105
Bonaparte 137, 204
Bonden 122, 300
Bondesonen 122, 300
Bore 132, 184, 216, 228, 234, 300
Bore I 79, 300
Bore II 79, 300
Bore III 171, 300
Bore IV 171, 300
Boreas 184, 216, 228, 300
Borets za Svobody 162
Borgå 101, 106, 107, 213, 300, 345
Bothnia 102, 168, 179, 300
Brahe 101, 300
Bravo 175, 300
Bris 69
Brita 170, 300, 345
Brita Cajsa 137
Brita Thordén 98, 170, 300

Britannic 103, 108, 300
Bruna Jorten 137, 226
Brändö 106, 169, 301
Bröderna 83, 247
Buffeloxen 137, 217, 226
Bullerbas 146, 327
Bunte Ko 68
Buonaparte 97, 162, 195, 204, 220, 226, 301
Buonasorte 108
Båten Vår 43
Bättre Tider 70
Böljan 114, 216, 222, 228, 301
Böse Lejonet 68
Cajsa Catharina 137
Camilla 63
Capella 134, 169, 301
Cardonia 168
Carelia 102, 168, 301
Caritas 71, 345
Carl 66, 75, 94, 153, 155, 156, 301
Carnavon Castle 165
Carolus 66, 75, 301, 327, 345, 346, 352
Castell von Wijborgh 71, 75, 346
Castor 63, 87, 118, 195, 228, 301
Catharina 131, 137, 155, 301
Ceralia 230, 301
Ceres 63, 86, 118, 131, 220, 230, 233, 234, 301, 327, 346
Chapman 97, 301
Charlotta 66, 301, 327
Charterhague 108
Chieftain 146, 220, 327
Chloris 230, 301
Christina 66, 301, 352
Columbus 96, 184, 228, 301
Cometen 113, 224, 301
Concordia 74, 86, 119, 131, 146, 166, 301, 327, 346
Constantia 168, 235, 301, 346
Contenance 230, 301, 352
County of Merioneth 108, 302
Couriren 83, 122, 176, 184, 219, 224, 302
Coursen 70
Cron Printzen Gustaf Adolph 75, 346
Cursor 219, 224
Da Capo 175, 230, 302
Dalsbruk 141, 184, 336
Degerö 106, 302
Delaware 104, 108, 302
Delet 104, 302
Delfin 68, 142, 144, 218, 327
Den gröna ön 68
Der Gekrönte Morian 75, 346
Der Löwe 75, 226, 346

Diana 63, 118, 195, 302, 327
Die Stadt Helsingfors 75, 346
Dockan 122, 161, 219, 302, 327
Don Juan 97, 166, 302
Doris 220, 228, 302, 327
Dorothea 65, 302
Dragon 122, 220, 226, 302
Dragsfjärd 106, 302
Dristigheten 162, 230, 302, 327
Drumsö 106, 302
Dufvan 68, 114, 217, 302, 327
Duvan 67
Dygd 69
Dygden 137, 144, 174, 302, 327
Eagle 153
Ejdern 69
Ek 123, 216, 302
Ekö II 106, 302
Electa 116, 158, 178, 302
Elefant 68
Elftrin 68
Elida 87, 140, 328
Elisabeth 65, 131, 155, 303, 328
Elise 155, 303
Ellida 87, 119, 120, 131, 132, 140, 144, 197, 221, 224, 233, 235, 303, 328
Elpis 190, 230, 328
Elsa S. 303
Eläköön 147, 153, 175, 230, 303, 328
Energi 226, 328
Engel Raphael 71, 75, 346
Engeln 75
Engelsman 137
Enhörningen 68
Enig 146, 328
Enighet 176, 303
Enigheten 69, 70, 74, 75, 83, 123, 142, 146, 153, 162, 176, 191, 192, 194, 233, 235, 303, 328, 346, 352
Ensimäinen 230, 328
Entreprise 230, 303
Eolides 228, 303
Eolus 228, 303
Equator 165, 166, 171, 303
Eqvator 104, 303
Erifart 174, 329
Erik 156
Esbo 106, 303
Esperantia 230, 346
Ester 329
Ester Thordén 170, 303
Esther 303, 329
Europa 103, 166, 303
Eurudice 63

Evelina 304, 329
Experiment 136
Express 112, 122, 160, 176, 219, 224, 304, 346
Faders Minde 206
Fahrwohl 230, 304
Falken 123, 217, 224, 304
Falkinn 68
Fama 63, 224, 304, 329
Familien 43, 122
Familjen 122, 329
Farao 220, 329
Fart 176, 224, 304
Faust 97, 304
Favoriten 122, 304, 329
Felix 230, 304, 329
Female 156
Femman 122
Fenix 63, 304
Fennia 57, 102, 103, 140, 168, 179, 214, 304, 329
Ferm 226, 329
Fidelio 97, 166, 304
Fides 78
Figaro 97, 166, 204, 304
Financen 70
Finia 179, 329
Finland 67, 75, 98, 102, 103, 118, 140, 144, 159, 184, 203, 213, 214, 221, 233, 304, 329, 346
Finlandia 102, 103, 304
Finlands Wapn 71, 75, 174
Finnmaster 82
Finntrader 82
FinnWood 82
Finska Barken 67, 71
Finska Lejonet 174, 217, 226, 347
Finska Maisan 67
Fiskars 141, 329
Fix 224, 329
Fjeder 143, 146, 224, 329
Flink 123, 224, 304
Flink och färdig 123
Flora 64, 119, 230, 329, 352
Flora H. 170, 304
Flygaren 219, 224, 234
Fogel 142, 217, 329
Forældres Minde 206
Fortuna 12, 63, 64, 74, 83, 86, 119, 131, 140, 153, 162, 166, 219, 230, 233, 304, 329, 347, 352
Fram 224
Framfus 70
Frammen 224
Fraternité 195
Freden 69, 74, 75, 83, 114, 115, 123, 131, 132, 142, 153, 162, 176, 177, 191, 192, 194, 205, 233, 235, 304, 329, 347, 352

Fredric 66, 156, 304
Fredrica 66, 347
Fredrik 156, 304
Frej 64, 119, 198, 230, 304, 330
Freja 64, 87, 88, 120, 197, 230, 304, 330
Friheten 137, 304, 330, 347
Frithiof 119, 330
Fritz S. 170
Fruktjägaren 174
Fröja 64, 88, 235
Fröjd 146, 330
Fröjden 146, 330
Fröya 87
Fulton 97, 305
Furst Menschikoff 56, 97, 117, 153, 220, 305
Furstelia 180, 330
Fursten 122, 144, 180, 220, 222, 226, 305, 330
Fyra Bröder 157, 174, 207, 305
Fyra Söner 206, 305
Fyra Wind 69
Fyra Wäder 69
Fäderneslandet 102, 116, 203, 221, 330, 347, 352
Fänrik Stål 97, 134, 221, 305
Föreningen 146, 330
Förgät-mig-ej 146, 330
Första Maj 146, 330
Förstlingen 122, 134, 157, 230, 305
Försöket 83, 114, 115, 131, 176, 191, 230, 305, 330, 347
Gabriel 164, 330
Gagara 69
Galathé 63
Gamla Åländskan 67
Gangut 162
Garibaldi 97, 162, 204, 305
Gaselle 123
Gasellen 67
Gefina 178, 305, 330
Gefion 167, 178, 268, 305
General Washington 75, 347
General Wrangel zu Pferd 68
George Canning 97, 204, 305
Glada Dygden 137, 174
Glenard 108, 305
Goda Hoppet 230
Goliat 94, 95, 158, 220, 226, 305
Goole Trader 305
Gottfried 135, 305
Grágásina 68
Granit 212, 305
Granö 106, 305
Gref Brahe 74, 347
Grefve Berg 97, 173, 248, 305

Grefve Rehbinder 97, 220, 305
Greta 170, 305
Greta Thordén 170, 305
Gripsholm 165
Grom 69
Gröna Linden 71, 75, 174, 347
Grönvik 99, 305
Gubben Noach 75, 164, 352
Gud Mitt Hopp 230
Guido 146, 224, 330
Gullkrona 104, 305
Gullskórinn 67
Gumman Noach 75, 164, 352
Gunnarsbaatinn 66
Gustaf 66, 75, 156, 305, 330, 347
Gustaf Adolf 75, 173, 305, 330, 347
Gustaf III 75, 347
Gustaf Wasa 96, 204, 221, 235, 305
Gustav 135, 306
Gustav Vasa 12
Gustavus 66
Gylleskepp 146, 174, 330
Hailuoto 106, 107, 306
Hajen 218, 330
Halla 212, 330
Halla VII 109, 306
Hammarland 108, 306
Hangö 106, 107, 306, 330
Hanna 92, 97, 134, 202, 306, 331
Hanö 108, 306
Haraldsby 106, 306
Hasard 230, 306
Havnia 101, 306
Hazard 12, 70, 75, 352
Hebe 86, 166, 233, 306, 331
Hector 63
Hei 175, 306
Heinrecksskipinu 66
Hektor 63, 168, 306
Hektos 168, 306
Helenus 180, 184, 331
Helios 86, 146, 166, 168, 220, 226, 306
Helmi 92, 93, 118, 135, 154, 218, 306, 331
Helsingfors 71, 101, 106, 107, 213, 306, 348
Helsingforshåpen 67
Herakles 86, 168, 220, 226, 233, 306
Hercules 63, 64, 79, 86, 153, 160, 220, 226, 233, 306, 348, 352
Herdinnan 75, 352
Herdinnan i Norden 75, 352
Herkules 12, 53, 63, 79, 86, 87, 233, 306, 331
Herman 156, 306, 331
Hermes 64, 118, 168, 195, 219, 224, 306, 331

Heros 165, 226, 306
Hertigen 164, 352
Hertiginnan 164, 352
Hesperus 168, 306
Hietanen 109, 181, 306, 331
Hilda 92, 93, 306, 331
Honganen 144, 181, 216, 331
Honkanen 137, 143, 144, 181, 216, 331
Honkatar 181, 331
Honkunen 144, 181, 216, 331
Hope 153
Hoppet 69, 74, 75, 83, 114, 115, 118, 123, 131, 132, 134, 137, 142, 148, 153, 162, 176, 177, 191, 193, 194, 205, 230, 233, 234, 241, 248, 307, 331, 348, 352
Hoppets ankare 142, 230, 331
Hreininn 68
Hringhorni 11
Hugin 64
Hulda Thordén 170, 307
Hurra 230
Hval 218, 307
Hylki 218, 228, 307
Hyllos 165, 307
Idog 230, 331
Idogheten 230, 307
Idun / Iduna 120, 307, 331
Iki-Turso 88
Ilia 166, 307
Ilma 65, 88, 89, 90, 140, 166, 191, 200, 216, 233, 307, 332
Ilmari 88, 170, 191, 198, 307, 332
Ilmarinen 56, 65, 88, 90, 136, 307, 332
Ilpotar 198, 307
Ilves 113, 159, 167, 217, 307
Imatra 106, 159, 184, 203, 221, 307, 332
Immo-Ragnar 170, 307
Imperator 111, 122, 158, 220, 226, 307
Imperator Alexander II 162, 204, 220, 307
Impi 88, 191, 307, 332
Inari 167, 307
India 103, 307
Inga 170, 307
Ingerois 184, 307
Ingrid Thordén 170, 308
Inha 167, 308
Into 230, 308, 332
Iris 224, 308
Isis 63, 308
Ivalo 167, 308
J.L. Runeberg 221, 308
Jakobstad 101, 107, 213, 308
Jalo 115, 161, 175, 191, 233, 308, 332
Jatkaja 111, 230, 308

Jehu 94, 95, 158, 219, 221, 224, 308, 348
Jenny Lind 140, 144, 173, 184, 204, 219, 308, 332
Jobb 135, 308
Joetar 181, 198, 308
Johan 95, 156, 332
Johanna 66, 308, 332, 352
Johannes 66, 74, 94, 95, 118, 131, 132, 140, 146, 153, 155, 156, 221, 232, 308, 332, 348
John 94, 95, 133, 140, 156, 221, 232, 308, 332
Josefina Thordén 170, 308
Joutsen 113, 142, 217, 233, 308, 332
Junge Lotzman 75, 348
Jungfru Emerentia 71, 348
Juno 63, 64, 86, 132, 140, 153, 166, 219, 233, 308, 333
Jupiter 63, 64, 81, 86, 118, 153, 161, 166, 183, 195, 220, 222, 226, 308, 333
Jussi H. 308
Juustila 106, 309
Jylland 77
Jätkä 144, 333
Kajava 217, 309
Kaj-Len 161
Kalervo 198, 309
Kaleva 88, 131, 166, 198, 221, 226, 309, 333
Kalle H. 309
Kalmarfalken 12
Kanaris 97, 162, 204, 309
Karens Minde 206
Karin Thordén 170, 309
Karjala 102, 213, 309, 333
Karl 94, 131, 155, 309, 333
Karl Boström 98, 212, 309
Karl-Erik 170
Karolina 180, 333
Kastelholm 105, 214, 309
Kasvu 230, 309
Kawe 228
Keino 230, 333
Kemi 101, 106, 167, 184, 309
Kemiö 167
Kepeä 224
Kiirus 224, 309
Kiljan 137, 333
Killoran 108, 309
Kimithoo 67
Kimito 106, 309, 333
Kirjola 106, 309
Kirppu 218, 224, 309, 333
Kirsta 106, 309
Kivimaa 106, 184, 309
Kivimaa II 106, 309
Klipparen 217, 309
Klosterkon 217

Koetus 230, 309, 333
Kointähti 135, 191, 309
Koitos 230
Koitto 228, 333
Koivisto 106, 309, 334
Kokkola 101, 309
Kolumbus 140, 204, 334
Kom fort 224
Komet 216, 224, 309
Kommer 224
Kommer Straxt 137, 224
Kompass 214
Kompis 43
Konstantin 140, 233, 310, 334
Kontio 113, 217, 310
Konung Karl 66
Konvoj 215, 310
Korshun 69
Kosack 122, 220, 226, 310, 334
Kotka 184, 217, 310, 334
Koura 100, 101, 167, 310
Kristi skepp 12
Krona 143, 334
Kronoborg 169, 310
Krucia 168
Kuljettaja 191, 310
Kulkeva 182, 310
Kullervo 198, 310, 334
Kunto 230, 310
Kuopio 99, 310, 334
Kurikka 98, 167, 310
Kurir 122, 219,310
Kuriren 122, 224, 334
Kuurtanes 100, 101, 167, 184, 310
Kuusisto 106, 310
Kyrö 169
Käck 224, 310
La Marie 156
Lafayette 97, 162, 204, 310
Laine 114, 143, 203, 216, 221, 228, 233, 234, 310, 334
Lainetar 114, 116, 158, 181, 198, 228, 310
Langside 164
Lantdagen 310
Lapponia 102, 168, 179, 213, 310
Lars 66
l'Avenir 230
Lawhill 108, 310
Lavola 106, 310
Laxen 137, 218, 224, 334
Le Gouverneur de la Nord 75, 348, 352
Le Marie 156
Lefve 175, 230, 310

L'Egalité 195
Lejonet 68, 160, 217, 226, 348
Lejoninnan 67
Lemminkäinen 65, 220, 226
Lempi 190, 310, 334
Lennätin 116, 224, 310
Lennätär 116, 181, 218, 224, 310
Lentäjä 107, 219, 224, 334
Leo 140, 310, 334
Leopard 217, 226, 334
Levotoin 224, 335
L'Hardiese 75, 230, 348
Libertas 235, 310, 335, 348
Liberté 195
Lilla Nordstjernan 174
Lilla Ångbåt 136
Lilla Öland 148, 335
Linden 123, 216, 311
Lindisfarne 108, 311
Lintu 142, 217, 311, 335
Liqqvid 230
Liukas 146, 224, 335
Lizard 105, 311
Loch Linnhe 108, 311
Lochee 108, 311
Lodjuret 114
Lohikoski 99, 311
Lokki 217, 311
Lookout 175, 335
Love 43
Lovisa 75, 98, 101, 106, 107, 311, 335, 348
Lovsång till de två länder 11
Ludvig 156, 335
Luja 226, 335
Lunkentus 205, 335
Luoto 106, 311
Luppi 106, 311
Luvia 99, 311, 335
Lybska Kon 217
Lybska Oxen 12
Lyckan 69, 83, 115, 123, 142, 146, 162, 176, 191, 193, 194, 205, 230, 311, 335
Lyran 113, 311
Lärkan 123, 217, 311, 335
Löjtnanten 220, 226, 348
Madare 108, 311
Magellan 96, 228, 311
Maija Lena 137
Mainio 161, 311
Maksalahti 106
Mamsell 142, 144, 176, 218, 335
Manlighet 70

Manligheten 162
Margareta 65, 170, 311, 335, 348
Margrietar svdina 65
Maria 74, 92, 118, 140, 146, 154, 155, 169, 191, 218, 232, 311, 335, 336, 349, 352
Mariasuden 12
Marieborg 116, 169, 174, 311
Mariehamn 101, 106, 311, 336
Marisa Thordén 170, 311
Marjana 191, 312
Mars 64, 81, 86, 153, 220, 226, 312, 336, 349
Martti-Ragnar 170, 312
Mathilda 92, 131, 140, 312, 336
Maud Thordén 170, 312
Mentor 86, 312, 336
Mercia 168
Mercurius 64, 86, 219, 224, 312, 336, 349, 352
Meri 104, 214, 228, 312
Merilintu 217, 312
Michael 164, 336
Min 43
Minerva 63, 64, 86, 118, 119, 132, 146, 153, 183, 195, 219, 312, 352
Minun Lapseni 161, 312
Mitt Försök 230
Mjölner 64
Modesta 178, 184, 312
Mollan 179, 184, 312
Molnija 69
Mooneshine 164
Morianen 68
Moses 220, 221, 226, 312
Moshulu 108, 312
Muisto 206, 312, 336
Munin 64
Munter 224, 312
Murtaja 57, 58, 336
Myran 113, 123, 176, 218, 230, 312
Myrsky 216, 228, 312
Må gå 224, 312
Månen 69
Mårten Luther 140, 204, 336
Mäntynen 181, 336
Nadeschda 190, 219, 230
Nadeshda 97, 202, 312
Nadezjda 153
Naglfar 11
Naisnigel 146, 336
Najaden 86, 131, 184, 233, 312
Nansen 204, 313
Napoleon 204, 220, 226, 313
Navigatio nova 146, 336
Navigator 165, 166, 313

Necken 228, 313, 337
Neito 142, 218, 337
Neptun 86, 118, 138, 140, 220, 313, 337
Neptune 195
Neptunus 63, 64, 77, 86, 118, 131, 140, 153, 228, 233, 234, 313, 337, 349, 352
Neuebusche 164
Neuvo 230, 337
Neva 104, 313
Nicolai 94, 95, 133, 134, 165, 233, 313
Nicolai I 96, 313
Nicolaus 66
Nimrod 94, 95, 158, 220, 221, 226, 313
Nina 170, 313, 337
Niord 119, 120, 220, 228, 313, 337
Nopea 224, 234, 337
Norden 98, 103, 140, 165, 313, 337, 349
Nordenskjöld 140, 144, 204, 337
Nordstiernan 69, 71, 74, 349
Nordstjernan 83, 113, 114, 132, 137, 143, 153, 176, 177, 216, 233, 234, 313, 337, 349, 352
Nordstjärnan 69, 210, 211
Nordö 169
Norma 97, 219, 313
Norra Finland 102, 313
Norrkulla 106, 313
Norrmark 101, 313
Ny fart / Nyfart 224, 337
Nya Helsingfors 71, 349
Nya Hoppet 148, 337
Nya Nöjet 137, 174
Nya Åländskan 67
Nyby 106, 313, 353
Nylands Wapn 174, 349
Nyländska Skärgården 174, 313
Nystad 106, 107, 313
Näring 230
Nöjet 137, 146, 174, 337
Nöjsam 146, 337
Nöyrä 230, 337
Ocean 78, 98, 104, 161, 214, 233, 234, 313, 337
Oden 64, 119, 120, 166, 167, 198, 220, 226, 313, 337
Odin 119, 337
Oeconomie 75, 230, 349
Oihonna 97, 202, 219, 313
Oinas 167
Okama 105, 218, 314
Okiabrskaja Revoliutsija 162
Oldebusche 164
Olga 18, 92, 93, 132, 140, 146, 151, 154, 155, 218, 233, 314, 337
Olivebank 116, 174, 314
Oliver Kromvel 204, 337
Olofsborg 214

Olovsborg 169, 314
Onnen Toivo 142, 174, 230, 314, 337
Onnenoksa 230, 314
Onnetar 230, 337
Onni 115, 118, 142, 146, 166, 191, 193, 194, 200, 230, 233, 234, 314, 337
Ophelia 97, 219, 314
Optima 179, 230, 314
Oredd 146, 337
Orient 103, 166, 171, 314
Orienten 103, 314
Orion 69, 86, 87, 134, 169, 233, 314, 337, 353
Orjol 153
Orkan 69
Ormen 11, 68
Ormen långe 11
Ormen skamme 11
Ormrinn langi 67
Ormrinn skammi 67
Orädd 162
Oscar 156, 314
Osmo 88, 170, 198, 314
Ostrobotnia 102, 179, 213, 314
Otava 114, 143, 167, 191, 216, 314, 337
Oto 167
Otso 113, 159, 167, 226, 314
Otto 156, 170, 314, 337
Oulu 101, 106, 107, 184, 314
Oxe 68
P.Johannes 106, 314
Palaemon 220, 228, 314
Pallas 86, 146, 314
Pamir 105, 108, 133, 164, 218, 234, 314
Pandora 166, 314
Panter 217, 226, 234, 314
Papageno 97, 166, 314
Paramatta 108, 314
Pargas 106, 314
Pargas Kalkberg 141
Passat 133, 164, 216, 228, 312, 314
Patience 230, 314
Patientia 230, 235, 349
Patria 102, 116, 168, 203, 221, 315, 349, 350, 353
Patrioten 70, 75, 195, 349, 353
Peggy Thordén 170, 315
Pehr Brahe 96, 117, 132, 133, 140, 161, 204, 221, 235, 315, 338
Penang 108, 315
Pervoj 175
Petrolea 116, 179, 184, 214
Petsamo 102, 315
Peura 217, 338
Pihlava 106, 107, 315

Pilten 122, 144, 161, 315, 338
Pohjan Tähti 113, 114, 191, 315
Pohjanmaan Fröja 74, 353
Pohjola 103, 315, 338
Poika 144, 315, 338
Poiken 144, 338
Poistila 106, 315
Pojat 81, 133, 206, 315
Polaris 134, 315
Pollux 87, 228, 315
Polstjärnan 216
Pommern 102, 108, 133, 315
Pommi 214
Pomo 144, 226, 315, 338
Pondus 226, 315
Porin Karhu 174, 226, 315
Porthan 96, 132, 221, 315, 338
Poseidon 118, 195, 228, 315
Potemkin-Tavritjeskij 162
Preciosa 146, 315, 338
Primula 123, 315
Primus 111, 112, 122, 131, 142, 157, 175, 182, 230, 233, 315, 338
Prins Fredrik Wilhelm 66
Prinsen 83
Prinsessan 122, 158, 161, 219, 315
Printz Carl 75, 349, 353
Prosperina 63
Protector 122, 315
Providence 115, 230, 315
Providentia 119, 353
Pyhämaatar 181, 315
Pyytävä 143, 144, 182, 315, 338
Pälli 106, 184, 316
Qvick 224, 338
Ragunda 108, 316
Raimo-Ragnar 170
Raketen 224, 316
Rakkaus 235, 316, 338
Ran 119
Rapide 123, 146, 160, 165, 224, 234, 316, 338
Rappo 228, 316
Rauha 115, 118, 132, 142, 144, 191, 192, 194, 233, 316, 339
Rauma 101, 316, 339
Rauma II 101, 316
Raumojakten 67
Rebecka 155
Regina 92, 164, 219, 226, 316, 339
Reisaaja 219, 224, 339
Resolution 230, 316, 350
Resultatet 230, 316
Retvizan 108
Rex 164

Rhea 86, 316
Richmond Castle 165
Riitta H. 170
Risico 230, 350
Robert 135, 316, 339
Rolfsborg 116, 169, 174, 316
Roligheten 146, 176, 339
Rosenborg 105, 316
Roska 101, 316
Ruhtinas 220, 226, 316, 339
Ruija 102, 316
Runeberg 97, 134, 221, 316
Ruona 99, 316
Rättijärvi 106, 316
Röda Gripen 68
Röda Kon 12, 217
Rönnskär 106, 316
S:t Erik 66
S:t Göran 66
Saama 230, 316, 339
Saaren Neito 218, 339
Saarikoski 101, 317
Saga 64, 168, 317, 339
Saima 168, 317, 339
Saint Nicholas 12
Salama 216, 224, 317, 339
Salami 226, 317
Salmi 203, 234, 317, 339
Salo 106, 107, 184, 203, 317, 339
Salvator 221, 317
Sampo 81, 88, 135, 161, 166, 198, 221, 233, 317, 339
San Nicholas 76
Sanct Johan Döpare 71
Sancta Maria 12
Sancte Peter 71
Sandelina 180, 339
Sandels 97, 203, 221, 317
Sandö 169
Sankari 191, 220, 226, 317
Sankt Olof 75, 350
Sankta Anna 65
Sankta Catharina 65
Sankta Maria 65
Santa Maria 12
Sara 168, 340
Satama 215, 317
Sattuma 230, 340
Saturnus 63, 216, 230, 317
Savo 102, 135, 317
Savonia 102, 179, 317
Scylla 168
Seaman's Bride 156

Secundus 175, 230, 317, 340
Segersäll 220, 226, 340
Segervinnaren 220, 226
Seilari 219, 340
Seint Olaf 66
Selene 166
Selma 168, 317, 340
Senta 168
Serafim 221
Seraphim 74, 350
Sergei & Herman 317
Sextant 214
Shadow 216, 317
Sibbo 106, 107, 213, 317
Siken 224, 340
Simmande sjö-fågel 137
Sirius 86, 169, 317, 340
Sitka 164
Sixtus 156, 317
Sjöfågel 123
Sjöhielten 174, 228, 350
Sjöman 219, 224, 228, 340
Skandia 103, 317
Skankinn 67
Skidbladner 11
Skiftet 104, 317
Skulda 168
Skynda hem / Skyndahem 146, 174, 224, 340
Smalside 164
Smaragd 146, 340
Snabb 123, 223, 224, 234, 317
Snäll 70, 224, 318
Sofia 92, 118, 134, 154, 218, 318, 340, 350, 352
Sofia Magdalena 75, 340, 350, 352
Solen 69
Solertia 230, 318
Solide 83, 114, 123, 146, 161, 318, 340
Sommaröarna 106, 318
Sophia 66, 92, 318, 340, 350
Sorsa 144, 341
Southern Belle 133, 222, 318
Sova 69
Sovinto 115, 135, 137, 142, 191, 192, 194, 233, 318, 341
Sovio 98, 318, 341
Speculation 70, 75, 83, 230, 318, 350, 352
Spes 153
St Andreas 74, 350
St Brijta 71, 74, 350
St Helena 71, 74, 350
St Jakob 71, 350
St Johannes 74, 350
St Petter 71, 350

Starkodder 64
Starkutter 220
Steðjakollan 67
Stella 168, 318
Sten II 109, 318
Sten Sture 96, 184, 221, 318
Stígandi 182
Stjernan 71, 143, 341
Stockholm 56, 165
Stockholms Häxan 136
Stora Bonaparte 137
Stora Finland 140, 148, 341
Stora Mollan 318
Stora Åland 148, 341
Stor-Amiralen 220, 226, 350
Storfurst Constantin 96, 173, 204, 318
Storfursten 56, 81, 112, 122, 158, 161, 176, 220, 226, 318, 350
Struts 68
Styrkan 70
Success 12, 70
Sukkela 224, 341
Sultan 122, 158, 176, 220, 226, 318, 341
Sunneshine 164
Suomalainen 203, 221, 318, 341
Suomen Neito 135, 221, 318
Suomen Poika 135, 221, 318
Suometar 203, 221, 318
Suomi 98, 102, 103, 118, 135, 140, 144, 159, 191, 203, 213, 214, 221, 233, 318, 341
Superb 123, 175, 184, 318
Superbe 123, 146, 175, 318
Susanna 168, 341, 350
Svahn 137, 142, 233, 318, 341
Svala 113, 168
Svalan 113, 123, 159, 176, 217, 223, 224, 233, 318, 341
Svan 113, 123, 137, 142, 144, 176, 233, 318, 341
Swan 71, 153, 341, 350
Svanan 137, 176
Svanen 68, 113, 114, 123, 142, 176, 217, 233, 234, 318, 341
Svarta Kon 68, 217
Svarta Örn 75, 350
Svea 133, 168, 197, 319, 341
Sweden 103, 205, 319
Sven Dufva 97, 173, 203, 220, 221, 319
Svobodnaja Rossija 162
Swyn 68
Sygnabrandrinn 67
Sylvia 168
Syrsa 168
Syskon 111, 319
Syskonen 111, 122, 157, 206, 319
Syväri 104, 170, 221, 319

Säkerheten 146, 161, 230, 341
Säkkijärvi 106, 319
Sällan Wärre 70
Särla 168
Södern 165, 319
Södra Finlands Wapn 75, 174, 350
Sörnäs 106, 319
Tapio 198, 319
Tarmo 226, 341
Tasuja 220, 319
Taurus 226, 319
Telegraf 116, 135, 143, 224, 319, 341
Terpsichore 166
Thetis 220, 228, 319
Thor 119, 120, 161, 166, 167, 220, 221, 226, 319, 341
Thornbury 108, 319
Thure 135, 319, 341
Tilly Russ I 100
Tippan 142, 342
Titania 59, 97, 168, 219, 319
Tjerimaj 218
Toimi 94, 95, 118, 131, 190, 191, 194, 221, 230, 24, 319, 342
Toive 142, 342
Toivo 115, 118, 134, 135, 137, 142, 146, 190, 191, 193, 194, 221, 230, 233, 234, 260, 319, 342
Tor 64, 198, 319
Tordön 69
Torneå 101, 106, 107, 319, 350
Tornionjoki 106, 320
Torpia Björn 226
Trader 122
Tranan 11, 68
Transporteuren 111, 320
Tre Bröder 111, 122
Tre Vänner 122
Trio 122, 320
Triton 211, 220, 228, 320, 351, 353
Trollet 136
Tronona 68
Trooheet 71, 351
Trångsund 106, 320
Trägen 164, 175, 320
Tulo 230, 342
Tuppen 123
Turholm 106, 320
Turisten 122, 320
Turku 75, 101, 320, 351
Turva 160, 230, 320, 342
Två Bröder 111, 122, 206, 248, 320, 342, 353
Två Systrar 122
Två Vänner 122
Tyttö 144, 342

Tähti 113, 114, 118, 131, 143, 144, 166, 191, 200, 216, 233, 320, 342
Tärnan 69, 113, 123, 159, 217, 224, 320, 342
Tölö 106, 320
Uimari 228, 342
Ukko 165, 166, 198, 220, 226, 320, 342
Uleåborg 184, 320, 353
Ulrika 75, 320, 342
Ulysses 63
Undine 228, 320
Union 146, 184, 320, 342
Unto 198, 320
Uragan 69
Urania 64, 169, 320
Urho 226, 320, 342
Ursus Finlandicus 71
Usko 94, 95, 118, 166, 190, 191, 194, 221, 230, 233, 242, 320, 342
Utile 230, 320
Uxinn 68
Waaja 116, 224, 320
Vabiana 179, 342
Vaksamheten 224
Valen 123
Valfisken 114
Walfisken 218, 342
Walo-Apu 116, 174, 320
Walpas 224, 320, 343
Waltikka 116, 226, 320
Walvo 175, 343
Walvoja 224, 320, 343
Vanadis 64, 230, 320
Wandringsman 111, 122, 176, 177, 219, 224, 321, 351
Wapn von Wiborg 71
Varginnan 67
Warjakka 99, 184, 321
Vartsala 106, 321
Wartsalo 106, 321
Wasa 22, 101, 107, 213, 321
Wasaborg 169
Wasama 116, 224, 321
Washington från Norden 75, 351, 353
Vega 86, 321, 343
Wega 86, 321, 343
Wehmaa 106, 321
Weiterä 224, 343
Veli-Ragnar 170
Weljekset 206, 321, 343
Vellamo 88, 89, 90, 135, 220, 228, 321
Wellamo 88, 89, 114, 118, 131, 135, 140, 198, 221, 233, 321, 343
Velox 224, 234, 321
Veni 175, 224, 321, 343
Venilia 228

Venio 175, 224, 321, 343
Venjo 158, 343
Wenjo 175, 343
Venus 63, 64, 67, 81, 87, 118, 137, 195, 230, 233, 321, 343, 351, 353
Veritas 235, 321, 343
Verna H. 321
Vesihiisi 88
Westerbotten 102, 321
Vetehinen 88
Wiborg 101, 106, 107, 321
Wiborgs 3 chronor 71, 75, 351
Viborgs Barken 67
Viborgs Morian 67
Wiborgs Morianen 68
Victor 220, 226, 321, 343
Victoria 134, 226, 321, 351
Viena 102, 170, 221, 321
Vienti 230, 321
Vigilantia 224, 351, 353
Wihuri 168
Wiides 168, 175, 321
Wiima 168, 216, 321
Wiiri 168, 214, 321
Viking 122, 176, 233, 321, 343
Viking Cinderella 163
Viking Gabriella 163
Viking Mariella 163
Viking Rosella 163
Vikingen 111, 119, 176, 228, 321
Wikla 168, 322
Wilja 168
Wilkas 224, 322
Wilke 168, 322
Wilpas 115, 168, 175, 322, 344
Vincent 66
Vind 69
Winha 168, 224, 322
Vinner 164, 175, 226, 322
Winterhude 108, 322
Wipunen 168, 322
Wiri 168, 214, 224, 321, 344
Wiriä 224, 322, 344
Wirma 168, 224, 322
Wirolahti 106, 322
Wirpi 168, 322
Wirta 168, 216, 221, 322
Wisa 168, 322
Vitus 224
Vjuga 69
Voima 322
Woima 226, 322

Woitto 226, 322, 344
von Döbeln 97, 203, 220, 221, 226, 322
von Konow 97, 203, 221, 322
Woodburn 108, 322
Voron 69
Vulcan 220, 226, 322, 344
Vulcanus 63
Wuoksenniska 106, 322
Wuoksi 106, 322
Vuoksi I 106, 322
Väinämöinen 88, 226, 322
Wäinämöinen 88, 220, 344
Väinö 65, 322, 344
Wälgång 115, 176, 177, 230, 322
Vänskapen 123, 131, 132, 162, 235, 323, 344, 353
Wänskapen 111, 115, 134, 176, 233, 323, 344
Världsborgaren 75, 353
Wäster 83, 323
Ystävät 111, 157, 323, 344
Yxpila 106, 323
Zaar Peter 96, 323
Zaar Petter 96, 220, 323
Zachris Franzén 98, 212, 323
Zakrewsky 97, 323
Zefyr 216, 228, 344
Zemire 63
Åbo 101, 323, 351
Åbo Furuholken 67
Åbo Slott 71, 75, 351
Åbo Wapn 71, 75, 351
Åbobojorten 67
Åland 102, 323
Åland I 102, 323
Åland II 102, 323
Ålands Express 174, 323
Ålands Hjorten 67
Ålandsskutan 67
Åskedunder 69
Ägir 220, 228, 323
Äijä 144, 344
Äreland 116, 323
Örn 121, 123, 217, 323, 344, 351
Örnen 68, 69, 114, 123, 153, 215
Österbottens Wapn 71
Österstjernan 113, 143, 323, 344
Östra Skärgården 213, 323

Bilaga 1. Fartygsnamn i städernas flottor 1838–1938

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Aagot					1	1
Aallotar			3		2	5
Aalotar		3				3
Aalto		1	5	3		9
Aavasaksa			1			1
Active	4	1				5
Ada				1		1
Adele			1			1
Adlercreutz			1	1		2
Adolph	2					2
Adonis	3	1				4
Adrian	1	1				2
Advance					1	1
Aegir				1		1
Africa	1					1
Afrika		1				1
Agnes		1	1	1	1	4
Ahkera		2	1	3	1	7
Ahtaja					1	1
Ahti		2	4	3	1	10
Ahto			2			2
Ahu			1	1		2
Ailo			1			1
Aimo			2			2
Aina		1				1
Ainamo			1			1
Ainet		1				1
Aino		1	5	4		10
Airisto					1	1
Ajan			1			1
Ajax			1			1
Alanda				1		1
Alastor					1	1
Albert		1	1			2
Albinus	1	1				2
Albion		1	1	2		4
Albyn				1		1
Alca					1	1
Aleksander				1		1
Alert			1			1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Alerte	1					1
Alexander	2	2	3			7
Alexander I			1			1
Alexander II		1	1			2
Alexander Suomest	1					1
Alexandra	1	3			1	5
Alfen		1				1
Algol				1		1
Alholmen					1	1
Alice		1				1
Alide				1		1
Alina			1			1
Alipes	1					1
Alkaja	2	3				5
Alkava				1		1
Alku		5	5	1	2	13
Alli			1	1		2
Alm			1			1
Alma		3	1	1		5
Altai			1			1
Alvima					1	1
Amalia	1	1				2
Amanda	2	1	1			4
Ameli		1				1
Amelie			1			1
Amfion			1			1
Amphion	1	2				3
Amphitrite			1			1
Amur		1				1
Angra					1	1
Anja					1	1
Ankara			1			1
Anna	1	2	3	2	3	11
Anna Maria			2	1		3
Anneberg					1	1
Anni			2	1		3
Annola	1					1
Ansio			2	3		5
Antaja		1				1
Antares					1	1
Anton H.					1	1
Antti				1		1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Apollo	1	1				2
Apparance	1					1
Apparence	2					2
Apparencen	1					1
Ara					1	1
Arabia			1			1
Archibald Russel					1	1
Arcturus				1	1	2
Argo	2	3	1		2	8
Ariadne	1				1	2
Ariel					1	1
Armide	1					1
Aron				1		1
Arthur		1				1
Artur				1		1
Arvio			2	1		3
Ascania					1	1
Askö					1	1
Assistance			1			1
Assistans					1	1
Asta					1	1
Astraea				1		1
Astrea		2	1		1	4
Astrid Thordén					1	1
Atka		1				1
Atlanta					1	1
Atlantic		1	2			3
Atlas	2				1	3
Atlas II	1					1
Attila		1				1
Auer					1	1
August				1		1
Augusta		1				1
Aune					1	1
Aune H.					1	1
Aunus					1	1
Aura	2	1	1	1	3	8
Aura II				1		1
Aurinko			1			1
Aurora	2					2
Auvo					1	1
Avance				1		1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Avio				1		1
Axel		2			1	3
Axel Mauritz		1	1			2
Azalea			1			1
Bachus	2		1			3
Balmoral				1		1
Baltic		1		1	2	4
Bandi					1	1
Barbro					1	1
Barden			1			1
Baron von Hartman		1				1
Barösund					1	1
Bertha				1		1
Betty	1					1
Betty H.					1	1
Biene		1				1
Birger			1			1
Bjarmia				1		1
Björn			2		1	3
Björneborg			1		1	2
Bolina	1					1
Bolivar	1					1
Bonden					1	1
Bondesonen	1					1
Bore		1				1
Bore I				1	1	2
Bore II				1		1
Bore III					1	1
Bore IV					1	1
Bore IX					1	1
Bore V					1	1
Bore VI					1	1
Bore VIII					1	1
Boreas	1					1
Boren					1	1
Borgå		1		1	1	3
Bothnia				1		1
Brahe	1	1				2
Bravo				1		1
Brita					1	1
Brita Thordén					1	1
Britannic					1	1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Bror	1					1
Brändö				1		1
Buonaparte		1				1
Böljan					1	1
Caesar			1		1	2
Canopus					1	1
Capella				1	1	2
Carelia					1	1
Carita L.				1		1
Carl		3	1		1	5
Carl & Johan	1					1
Carl Alexander	1					1
Carl Fredric	1					1
Carl Gustaf			1	1		2
Carl Johan	1	1				2
Carolina	1	1	1			3
Carolina Thordén					1	1
Caroline	1					1
Carolus					1	1
Castor	1	1			1	3
Catharina	2	1				3
Catharina Charlotta	1					1
Celia				1		1
Ceralia			1			1
Ceres	4	4		1	1	10
Chapman		1	1			2
Charlotta		2				2
Charlotta Ulrica	1					1
Charlotte	2					2
Chartenhague					1	1
Chloris		1				1
Christina	3					3
Chirstina Charlotta		1	1			2
Cisil					1	1
Clan Macfarlane				1		1
Clio			1		1	2
Columbus	2					2
Cometen	1					1
Concordia	3		1	1		5
Constantia				1		1
Constantin		1	2			3
Contenance	1					1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Continuation	1					1
Corona					1	1
County of Merioneth				1		1
Couriren	2					2
Da Capo		1				1
Dagmar			2	1	1	4
Dagny					1	1
Daphne				1	1	2
Degerö			1			1
Delaware					1	1
Delet				1	1	2
Delphin	8	9	1			18
Diana					1	1
Dido	2		1			3
Dione					1	1
Dockan		1	1	1		3
Don Juan			1			1
Dora				1		1
Dores			1	1		2
Doris					1	1
Dorothea				1		1
Dragon			1			1
Dragsfjärd				1		1
Dristigheten			1			1
Drumsö					1	1
Dufvan		1				1
Dygden	2	2	1			5
Döbeln von			1			1
Ebba Munck				1		1
Echo	1					1
Edith			1	1	1	3
Edvard		1				1
Egil			1			1
Einar			1	1		2
Ek				1		1
Eko			1	1		2
Ekö II				1		1
Elba					1	1
Electa				1	1	2
Eleonora			1			1
Elias Lönnroth			1			1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Elisabeth	3					3
Elise	1					1
Ella					1	1
Ellen			2			2
Ellida	5		2		1	8
Elma					1	1
Elna			1	1	1	3
Elo				1		1
Elsa			1	1		2
Elsa S.					1	1
Elsie					1	1
Eläköön					1	1
Emblem				1		1
Emeli		1				1
Emelie				1		1
Emerentia		2				2
Emilia	1		1			2
Emily					1	1
Emma	1	1	1			3
Emmi					1	1
Emmy		1	1			2
Endla					1	1
Engla	1					1
Enighet	1					1
Enigheten	3					3
Entreprise	1					1
Eolides	1					1
Eolus	1					1
Eos		2		1		3
Equator					1	1
Eqvator			1			1
Ergo					1	1
Ericus					1	1
Erling				1		1
Ernst		1				1
Esbjörn					1	1
Esbo				1		1
Ester Thordén					1	1
Esther				1		1
Eunomia				1		1
Europa			1			1
Eva					2	2

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Eva Suomest	1					1
Evard				1		1
Evelina		1				1
Express		1	3	1		5
Fahrwohl				1		1
Faian & Albert	1					1
Falken				1		1
Fama	1	1				2
Fanny	1	1				2
Fart	1			1	1	3
Faust				1		1
Favell				1		1
Favoriten	1					1
Felix	2		1			3
Femma					1	1
Fenix				1	1	2
Fennia			1	2	1	4
Feodor		1				1
Ferrum					1	1
Fidelio			1	1		2
Fidra					1	1
Figaro			1	1		2
Finland	3	1	5	2	1	12
Finland Trader				1		1
Finlandia					1	1
Flink			1			1
Flora H.					1	1
Fortuna	6	1				7
Frans		1				1
Franzén		1				1
Freden	3	5	1			9
Fredric	2					2
Fredrik		2	1			3
Fredrik Wilhelm				1		1
Fredrika		1				1
Frej				1	1	2
Freja			1			1
Frey		1				1
Frigga	1	1				2
Friheten	2					2
Fritjoff			1			1
Fritz			1			1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Fröija	4					4
Fulton		1				1
Furst Menschikoff	4					4
Fursten		1				1
Fyra Bröder		1	1			2
Fyra Söner	1					1
Fädemeslandet	1					1
Fänrik Stål			1			1
Förstlingen	1	1				2
Försök			1	1		2
Försöket	4					4
Garibaldi		1				1
Garryvale					1	1
Gazelle				1		1
Gefina			1			1
Gefion		1				1
Gener. v. Döbeln		1				1
George			1			1
George Canning	1					1
Goerge Robert			1			1
Gertud					1	1
Gessner			1			1
Glenard				1		1
Gloria	1	1				2
Goliat					1	1
Goole Trader				1		1
Gottfrid					1	1
Gottfried	1					1
Granit				1		1
Granö			1			1
Grefve Berg		3				3
Grefve Rehbinder	1					1
Greta					1	1
Greta Thordén					1	1
Grönvik	1					1
Gullkrona					1	1
Gustaf	1	1		1	1	4
Gustaf Adolf		1	1			2
Gustaf Adolph	1					1
Gustaf Wasa	1		1			2
Gustafva	1	1				2
Gustafva Maria	1					1

Gustav				1		1
Hailuoto					1	1
Halla VII				1	1	2
Halla XVII				1	1	2
Hammarland					1	1
Hangö			1			1
Hanhi				1		1
Hanna		2	2	2		6
Hanna Maria			1			1
Hanö					1	1
Haraldsby				1		1
Harmoni		2				2
Hasard				1		1
Havnia					1	1
Hebe	3			3	1	7
Hei				1		1
Heimo			1			1
Heinrich				1		1
Hektor					2	2
Hektos				1	1	2
Helena	2				1	3
Helena Sophia	1					1
Helene			1			1
Helios		2	2	1	1	6
Hellegunda	1					1
Helmi		1	5	3	2	11
Helny					1	1
Helsingfors		1	1	1		3
Hendrich	1					1
Henriette	1	1		1		3
Henrik Johan	1					1
Herakles				1	1	2
Hercules	3				1	4
Herkules			1		1	2
Herman	1					1
Herman Julius	1					1
Hermes		1		2		3
Hermod					1	1
Heros				1		1
Hertha		1				1
Hesperus				1	1	2
Hietanen			1	1		2
Hilda		2	2	1	2	7

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Hildegaard					1	1
Hilja		1				1
Hilma		1				1
Hjalmar			2			2
Hogland					1	1
Hoppet	13	6	3			22
Houru			1			1
Hovinsaari			1			1
Hulda			1			1
Hulda Thordén					1	1
Huth			1		1	2
Hval					1	1
Hylki			1			1
Hyllos				1		1
Ida		2	2			4
Idogheten	1					1
Iduna	1	1				2
Ihana			1			1
Ika			1			1
Ilia	1					1
Ilion		1				1
Ilma		3	2	3	1	9
Ilmari	1					1
Ilmarinen			1			1
Ilmatar		3			1	4
Ilo		1	3			4
Ilos			1			1
Ilpotar			1			1
Ilves					1	1
Imatra			2		1	3
Immo-Ragnar					1	1
Imperator			1			1
Imperator Alexander II				1		1
Impi		1	2	2		5
Ina				1		1
Inari					1	1
India		1	1			2
Indra					1	1
Ines		1	1			2
Inga					1	1
Ingerois					1	1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Ingrid			1		1	2
Ingrid Thordén					1	1
Inha					1	1
Iniö					1	1
Ino		1				1
Into				1		1
Iphigenia			1			1
Irena			1			1
Iris			2	1	1	4
Isabel		1				1
Isis	1					1
Ivalo					1	1
Ivan			1	1		2
J.L. Runeberg					1	1
Jacob		1				1
Jakobstad		1	1			2
Jalo	1	2	1	1		5
Jatkaja		1				1
Jehu	2					2
Jenny		2				2
Jenny Lind		1				1
Jobb			1			1
Joetar		1	1			2
Johan Gustaf		1				1
Johan Henrik		1				1
Johanna	1				1	2
Johannes	3	3	3	2		11
Johannes Emanuel		1				1
John		4	4			8
John Bull	1	1				2
Josephina	2					2
Josefina Thordén					1	1
Joutsen			2	2		4
Julia			1			1
Julie		1		1		2
Julie Louise		1				1
Juna				1		1
Juni				1		1
Juno	4	3		1	1	9
Jupiter	2		1	1	1	5
Jussi H.					1	1
Justitia		1				1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Juustila			1	1		2
Kaatra				1		1
Kackernus				1		1
Kaija					1	1
Kaima			1			1
Kajava					1	1
Kalervo			1			1
Kaleva	1	2	1			4
Kalle			1			1
Kalle H.					1	1
Kallu					1	1
Kanaris	1					1
Kant				1		1
Karhula					1	1
Karin			1		1	2
Karin Thordén					1	1
Karjala				1	1	2
Karl			4	1		5
Karl Boström				1		1
Kastelholm					1	1
Kasvu		1				1
Kauppala			1			1
Kave		1				1
Kemi		1	1	1	1	4
Killoran					1	1
Kim				1		1
Kimito				1		1
Kirjola	1					1
Kirppu		1				1
Kirsta					1	1
Kiirus		1				1
Kivimaa				1		1
Kivimaa II				1		1
Klipparen		1				1
Knipan	1					1
Koetus		1	1			2
Kointähti	1					1
Koivisto				1		1
Kokemus			1			1
Kokko			1			1
Kokkola		1				1
Komet			1			1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Konstantin					1	1
Kontio					1	1
Konvoj					1	1
Kosack		1	1			2
Kotka		1			1	2
Koura					1	1
Kristina			2			2
Kronoborg					1	1
Kukko			1			1
Kuletus				1		1
Kuljettaja	1					1
Kulkeva		1				1
Kullervo		1				1
Kunto				1		1
Kuopio		1				1
Kuparisaari				1		1
Kurikka					1	1
Kurir			1			1
Kusten					1	1
Kuurtanes					1	1
Kuusisto				1		1
Käck			1			1
Lafayette	1					1
Lahti					1	1
Laine		2	2			4
Lainetar			1	1	1	3
Lantdagen		1				1
Lapponia				1	1	2
Lawhill					1	1
Lavola			1			1
Leda				2	1	3
Lefve			1			1
Leimu			2			2
Leivo			1			1
Lempi				1		1
Lennart			1			1
Lennätin			1			1
Lennätär			1			1
Leo		1	1	2	2	6
Levo			1	1		2
Libertas	2		1			3
Linda			1			1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Linden					1	1
Lindisfarne				1		1
Linea				1		1
Linnea				1		1
Lintu		1	1			2
Lisette				1		1
Lizard				1		1
Ljuba			1			1
Loch Linnhe				1		1
Lochee				1		1
Lohikoski		1				1
Lokki				1	1	2
Lotus				1		1
Louhi				1	1	2
Louise	1	2		1		4
Lovisa	1		1	3	1	6
Lovisa Carolina	2					2
Lovisa Vesijärvi				1		1
Luoto				1		1
Luppi				1		1
Luvia		1				1
Lübeck		1				1
Lyckan	1		1			2
Lydia			2			2
Lyran	1					1
Lärkan			1			1
Madare					1	1
Magellan			1			1
Mainio		2	2			4
Makslahti				1		1
Margareta					3	3
Margila				1		1
Maria	2	4	4		1	11
Maria Carolina		1				1
Maria Christina		1				1
Maria Fortuna	1					1
Maria Lovisa	1					1
Marieborg					1	1
Mariehamn				1		1
Marina					1	1
Marisa Thordén					1	1
Marita					1	1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Marjana	1					1
Mars	2	1			1	4
Martha			1			1
Martti-Ragnar					1	1
Masut III					1	1
Matana				1		1
Mathias			1			1
Mathilda	2	2		2		6
Matti			1			1
Matts August			1			1
Maud Thordén					1	1
Medea	1					1
Mentor	2	3				5
Mercator				1	1	2
Mercur		1				1
Mercurius	3	1				4
Meri					1	1
Merilintu					1	1
Meritähti					1	1
Merkator				1		1
Metsola			1			1
Mika					1	1
Mikko			1			1
Minerva	5	2	1		1	9
Minnet	1	1				2
Minun Lapseni	1					1
Mira					1	1
Modesta					1	1
Mollan			1			1
Moses			1			1
Moshulu					1	1
Muisto		1		1		2
Munter			1			1
Myllykoski					1	1
Myran	1	2	1		1	5
Myrsky					1	1
Må gå	1					1
Nadeshda			1			1
Nagu					1	1
Nahebe		1				1
Naima				3		3
Najaden	4	2	1			7

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Nanette			1			1
Nanny		1	1			2
Nansen					1	1
Napoleon		1				1
Navigator			1		1	2
Necken		1	1	1		3
Neptun	1	2	2			5
Neptunus	5	2				7
Nestor	1					1
Neva		1				1
Nicolai	2	1	1			4
Nicolai I	1					1
Nicolay I	1					1
Nidarholm					1	1
Nikolai			2			2
Nikolai I	1					1
Nils				1		1
Nimrod					1	1
Nina					1	1
Niord		1				1
Njaal				1		1
Njörd				1		1
Nora					1	1
Nord		1				1
Norden	2	2	1	1		6
Nordstjernan	5	1			1	7
Norma		2	1		3	6
Norra Finland			1			1
Norrkulla					1	1
Norrmark			1	1		2
Nostaja				1		1
Notraco					1	1
Notung					1	1
Nyby	1					1
Nyländska Skärgården				1		1
Nystad			1			1
Ocean	2	2	1			5
Oddvar II					1	1
Oden	2	1				3
Oihonna		1	1	1	1	4
Oiva					1	1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Okama					1	1
Olga	1	5	1	1		8
Olivebank					1	1
Olof			1			1
Olovsborg					1	1
Oma			1	1		2
Onnen Toivo			1			1
Onnenoksa					1	1
Onni		6	6	5		17
Onto					1	1
Ophelia		1	1			2
Oppi			1	1		2
Optima				1	1	2
Oreb		1				1
Orient			1		1	2
Orienten	1					1
Orion	1	1	2	1	1	6
Oscar	1					1
Oskar			1			1
Oskar & Georg		1	1			2
Osmo			3	3		6
Ostrobotnia					1	1
Otava		2			1	3
Otso					1	1
Otto	1	2			1	4
Otto H.					1	1
Oulu		1	1			2
P. Johannes				1	1	2
P. Thorväst				1		1
Palaemon	1					1
Pallas	1	1		1	1	4
Pamir					1	1
Pandia					1	1
Pandora	2					2
Panter					1	1
Panu				1		1
Papageno			1			1
Paramatta				1		1
Pargas				1	1	2
Paris	1					1
Passat					1	1
Patience	1					1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Patria		2	1	1	1	5
Paulina	1		1			2
Peggy Thordén					1	1
Pehr Brahe			2	1		3
Penang					1	1
Per Brahe					1	1
Pervoi			1			1
Perolea					1	1
Petsamo					1	1
Petter			1			1
Phaenix	1					1
Phoenix		1				1
Pihlava			1			1
Pilten		1				1
Pluto					1	1
Pohjan Tähti	1		1			2
Pohjola		1				1
Poika		1				1
Poistila				1		1
Pojat		1				1
Poku				1		1
Polaris				1	2	3
Pollux	1	1		1	1	4
Pommern					1	1
Pomo				1		1
Pondus					1	1
Porin Karhu					1	1
Porthan				1	1	2
Poseidon					1	1
Preciosa	1	1	1			3
Primula				1	1	2
Primus		2	3	2	1	8
Primus Johannes	1					1
Prinsessan					1	1
Prinsessan Margareta				1		1
Protector					1	1
Providence	1	1				2
Puuliike II					1	1
Puuseppä					1	1
Pyhämaatar				1		1
Pyytävä			1			1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Pälli			1			1
Ragunda					1	1
Raimo - Ragnar					1	1
Rakel				1		1
Raketen		1				1
Rakkaus		1	1			2
Rapid				1		1
Rapide		2	1			3
Rappo			1			1
Rauha		4	5	3		12
Rauma			1		1	2
Rauma II					1	1
Rauni		1				1
Regina		1	1	2	1	5
Regulus					1	1
Resolution	1					1
Resultatet	1					1
Rhea	2		1	2	1	6
Ribjörn					1	1
Rigel					2	2
Ristiniemi				1		1
Risto					1	1
Robert	1					1
Rock City				1		1
Rolfsborg					1	1
Rosa			2		1	3
Rosenborg					1	1
Rosina		1				1
Roska			1			1
Rudolf					1	1
Ruhtinas		1				1
Ruija					1	1
Runeberg		1	2			3
Ruona		1				1
Rurik	1	2	1			4
Räfsö			1			1
Räfsö II				1		1
Rättijärvi				1		1
Rättvisan	1					1
Rönnskär					1	1
Saama			1			1
Saari				1	1	2

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Saarikoski			1			1
Saga				1	1	2
Saima					1	1
Saimaa					1	1
Saint Stephen					1	1
Salama		2	1	1		4
Salami	1	1			1	3
Sally					1	1
Salmi		1	1		1	3
Salo		2	1	1		4
Salvator					1	1
Sampo		2	2	1		5
Sandels				1		1
Sandra			1			1
Sankari	1	1				2
Sanna				1		1
Satama		1	1			2
Saturn		1				1
Saturnus	2					2
Savo		1	1		1	3
Savonia					1	1
Scandinavic					1	1
Secundus			1			1
Selma			1			1
Sergei & Herman	1					1
Seura		2				2
Seuruus		1				1
Shadow				1		1
Sibbo		1				1
Sicilia				1		1
Siggy					1	1
Sigrid					2	2
Siivo			1			1
Silva					1	1
Sirius			2	1	2	5
Sixtus		1				1
Skandia			1			1
Skiftet				1		1
Skärgården				2		2
Smut					1	1
Snabb		1			1	2
Snappopp		1				1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Snäll		1				1
Sofia		6	1	1	1	9
Sofia Adelaide		1				1
Sofia Helena			1			1
Soimo		1				1
Soisalo					1	1
Solertia	1					1
Solide	2					2
Solon		1				1
Sommaröarna					1	1
Sophia	3					3
Sophia Evelina	1					1
Sophie Marie	1					1
Southern Belle				1		1
Sovinto	1	3	2	2		8
Sovio	1					1
Speculation	1					1
Standard II					1	1
Steg					1	1
Stella				1		1
Sten II				1		1
Sten Sture	1					1
Stora Mollan		1				1
Storf. Constantin		2				2
Storfurst Constantin	1					1
Storfursten	2	1	2	1		6
Striden		1				1
Sulo			1			1
Sultan		1				1
Sundsvall				1		1
Suomalainen			1			1
Suomen Neito					1	1
Suomen Poika					1	1
Suometar		1				1
Suomi	1	4	3	4	2	14
Superb	1	1				2
Superbe	1					1
Suursaari				1		1
Svahn				1		1
Svalan	1	1	2			4
Svan	2					2
Svanen				1		1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Svea			1	2	1	4
Svedberg				1		1
Sweden					1	1
Sven Dufva			2	1		3
Svenborg					1	1
Sverre					1	1
Sylfid				1		1
Syskon			1			1
Syskonen		1	1			2
Syväri					1	1
Säkkijärvi				1		1
Södern				1		1
Sölve					1	1
Sörnäs			1			1
Tammerfors				1		1
Tapio		1		1	2	4
Tarha				1		1
Tasuja				1		1
Tauri					1	1
Taurus				1	1	2
Tekla					1	1
Telegraf		1	2	1		4
Telma					1	1
Tesver			1			1
Th Thoreson				1		1
Thekla		1				1
Themis	1	1				2
Theodora	1					1
Thetis	1					1
Thor		2	1	1		4
Thora		1				1
Thornbury					1	1
Thure			1	1		2
Thyra			1			1
Tilda					1	1
Titania				1		1
Tjerimai				1		1
Toimi	2	5	1	1	1	10
Toivo	3	5	9			17
Tor				1	1	2
Torkel			1			1
Torneå		1	1	1		3

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Tornionjoki					1	1
Totuus		1				1
Transporteuren	1					1
Trident		1				1
Trio					1	1
Triton	2	1		1		4
Trångsund			1	1		2
Trägen	1					1
Tug II					1	1
Turholm			1			1
Turisten				1		1
Turko		1				1
Turku			1			1
Turva		1				1
Två Bröder	1	1				2
Tähti		4	4	3	1	12
Tärnan	2		2	1		5
Tölö			1			1
Ukko		2	1			3
Uleå					1	1
Uleåborg	1		1	1		3
Uljas				1	2	3
Ulrika			1			1
Undine			1			1
Union	1		1			2
Unto			1			1
Urania				1		1
Uranus	1					1
Urho			1	1		2
Usko		4	4	2	1	11
Utile	1					1
Waaja			1			1
Valborg					1	1
Waldemar				1		1
Walma					1	1
Valo-Apu					1	1
Walo-Apu				1		1
Walpas			1			1
Waltikka			1			1
Walvoja				1		1
Vanadis			1			1
Vanda					1	1

Namn	1838	1863	1887	1912	1938	Totalt
Wandrings Marjana	1					1
Wandringsman	2	1				3
Wappu					1	1
Warjakka		1				1
Warma					1	1
Vartsala					1	1
Wartsalo				1		1
Wasa	1	1	1	1		4
Wasama			1			1
Vega			2	2	1	5
Wega			1			1
Wehmaa				1		1
Veikko				1		1
Veli Ragnar					1	1
Weljekset				1		1
Weljet		1	1			2
Vellamo				1	2	3
Wellamo		1	3	5	2	11
Velox		1				1
Veni				1		1
Venio		1		1		2
Wenla				1		1
Venus	3		1			4
Vera					2	2
Verdandi				2		2
Veritas		1	2			3
Werna					1	1
Verna H.					1	1
Vesta				1	1	2
Westerbotten			1			1
Vestra Skärgården				1		1
Wiborg		1	1			2
Vicia					1	1
Victor	1					1
Victoria	3	1				4
Viena					2	2
Vienti					1	1
Wiides					1	1
Wiima					1	1
Wiiri					1	1
Viking					1	1
Vikingen				1		1

Namn	1838	1863	1987	1912	1938	Totalt
Wikingen		1				1
Wikla					1	1
Viktor			2			2
Wilhelm		1	1	2	1	5
Wilhelmiina	1	2		1		4
Vilho				1		1
Wilho			1			1
Wilkas		2	1			3
Wilke					1	1
William					1	1
Wilpas		1	2	1	1	5
Vinha					1	1
Winha					1	1
Vinner	1					1
Winterhude					1	1
Viola					1	1
Wipunen					1	1
Virgo				1	2	3
Wiriä			1	2		3
Wirma					1	1
Wirolahti				1		1
Wirpi					1	1
Wirta					1	1
Wisa					1	1
Wivi		1				1
Voima					1	1
Woima				1		1
Woima III					1	1
Woitto				1		1
Von Döbeln				1		1
von Döbeln					1	1
von Konow					1	1
Woodburn				1		1
Vulcan			1			1
Wuoksenniska				1		1
Wuoksi				1		1
Vuoksi I					1	1
Väinämöinen				1		1
Väinö					2	2
Wäinö			1			1
Wälgång	1	1				2
Wänskap	1					1

Namn	1838	1863	1987	1912	1938	Totalt
Vänskapen	2					2
Wänskapen	7					7
Wäster				1		1
Wäster II				1		1
Wätäjä			1			1
Xenia			1			1
Yildum					1	1
Yrsa					1	1
Ystävä			1			1
Ystävät		1	1			2
Yxpila					1	1
Zaar Peter		1				1
Zaar Petter	1					1
Zachris Franzén		1				1
Zakrewsky	1					1
Zilos					1	1
Ziva					1	1
Zulima	1					1
Åbo	1	1	1			3
Åland			1	1		2
Åland I					1	1
Åland II					1	1
Ålands Express					1	1
Ålands Skärgård				1		1
Ägir			1			1
Äreland	1					1
Örn	1					1
Österbotten		1				1
Östersjön			1			1
Österstjernan	1					1
Östra Skärgården				1		1
Totalt	380	428	461	377	420	2066

Bilaga 2. Namn på fartyg i skärgårdssocknarna 1865–1912

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Aallotar	2		2	4
Aalotaaar	1			1
Aalto		1	7	8
Aalto Katarina		1	1	2
Aamurusko			2	2
Aaron		1		1
Abram	1			1
Ada		1		1
Adele	1	2		3
Adolf		1	1	2
Adrian	1			1
Adriana	1			1
Aegir			1	1
Afrika	1			1
Agda		1	2	3
Agen			1	1
Agent		1		1
Agio		1		1
Aglaia		1		1
Ahab		1		1
Ahas	1			1
Ahkera	1	8	5	14
Ahti		2	6	8
Ahto			1	1
Aid		1		1
Aihe			2	2
Aika	1			1
Aikomus		1		1
Ailio	1			1
Aimo		1	1	2
Aina		10	9	19
Ainamo			2	2
Aino		1	8	9
Aivo			1	1
Ajda			1	1
Akko	1			1
Akme		1	1	2
Aktiv	2			2
Alandar		1		1
Albanus	2		1	3
Albert		1		1
Albertina		1	1	2
Albin			1	1
Albina		1		1
Albion	1		1	2

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Alborga			1	1
Alcedes		1		1
Aleksander			1	1
Alena Kristina		1		1
Ales	1			1
Alexander	6	1		7
Alexandra	5	2	2	9
Alexis Kivi			1	1
Alfen	1			1
Alfin			1	1
Alfred	1			1
Alho		1		1
Alina		3	1	4
Alina Christina	1			1
Alkaan		1		1
Alkaja	1	1	1	3
Alkan			1	1
Alku		3	8	11
Allan		1	1	2
Allén	1			1
Allena Kristina			1	1
Alli	1		4	5
Allotar		1		1
Alma	5	9	9	23
Alma Bertha			1	1
Almea			1	1
Alpa	1			1
Alpanus	1			1
Altai	1	1	1	3
Altis			1	1
Alvina			1	1
Alvira			1	1
Amalia	12	7		19
Amalja		1		1
Amalthea		1		1
Amanda	3	7	6	16
Amarilla	1			1
Amfion	1			1
Amphion		1		1
Anatolius	1			1
Andreas	1			1
Andrina	1			1
Anette	1			1
Angela	1			1
Anian	1			1
Anita			1	1
Anna	3	12	12	27
Anna Helena		1		1
Anna Maria	6	6	1	13

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Anna Olga		1		1
Anne		1	1	2
Anne-Marie			1	1
Annette		1		1
Anni		2	2	4
Anny	1			1
Ansio		3	3	6
Antolina		1		1
Anton	2	2		4
Anton Heino		1		1
Apollonia	1			1
Apostel	1			1
Appelina	1			1
Appelonia		1		1
Aranda			1	1
Argo	1			1
Argus	1			1
Armo			1	1
Aron			2	2
Arpo			1	1
Arppa		1		1
Artemis			1	1
Arthur		1		1
Artig	1			1
Arvo			2	2
Asia			1	1
Astrea	1	1		2
Asu			1	1
Atels			1	1
Atka		1		1
Atlanta			3	3
Attila			1	1
August	1	2		3
Augusta	1	2	1	4
Aune			2	2
Aura	1	2	3	6
Aurora	2		2	4
Avenir		1		1
Avu			4	4
Axel		4	2	6
Backus	1			1
Balder			1	1
Barden			1	1
Beda			1	1
Beeda			1	1
Begynnaren	1			1
Belona			1	1
Benvik			1	1
Berlin			1	1

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Bertha		1	1	2
Björn	1			1
Blomman	1	1		2
Borrowdale			1	1
Broder		1		1
Bromarf		1		1
Bror	1	1	1	3
Bullerbas	1			1
Bytingen	1			1
Caesar			1	1
California			1	1
Carl Fredrik			1	1
Carolina	2			2
Carolus	1			1
Cedia		1	2	3
Ceres	3	1		4
Charles			1	1
Charlotta	2	2		4
Chieftain			1	1
Christiane			1	1
Cicilia	1			1
Clementine		1		1
Concordia			1	1
Courer	1			1
Dagmar		1	1	2
Dahlsbruk	1			1
Dali			1	1
Damian	1			1
Delfin	3	4	2	9
Delphin	2		1	3
Deo Gloria			1	1
Deodara	1			1
Diana	1	1		2
Diaz			1	1
Dockan	1	2		3
Dona	1			1
Donataus		1		1
Donatus			1	1
Doris			1	1
Dristigheten		1		1
Dufva		1		1
Dufvan	1			1
Duguay			1	1
Dundee			1	1
Duun	1	1		2
Dygden	3			3
Eden			1	1
Edin		1		1
Edith			4	4

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Edla	3	1	2	6
Edla Wilhelmina	1			1
Edmund			1	1
Edo		1	1	2
Edvard	1			1
Eeli			1	1
Egden			1	1
Egrajt			1	1
Eine		1	1	2
Eino			4	4
Eko			1	1
Ele		1		1
Electric	1			1
Eleonora	1	1		2
Eli		1	3	4
Elida	4	2	3	9
Elin		2	7	9
Elina			1	1
Elioth		1		1
Elis		1	2	3
Elisa			1	1
Elisabeth	4	5		9
Ellida	3		1	4
Elma			1	1
Elo			5	5
Elpis	2	1		3
Elsa		1	2	3
Elviira			1	1
Elvira			3	3
Eläköön			3	3
Emana		1		1
Emanuel		1		1
Emeli		1		1
Emelia		2		2
Emelie	2			2
Emil	1	1	2	4
Emilia	1	2	2	5
Emma	2	10	5	17
Emma Elida	1			1
Emmy	1			1
Endymion			1	1
Energi	1			1
Engelbert	1			1
Engla		1		1
Enig			1	1
Enigheten	6	1		7
Enny		1		1
Ensimäinen	3			3
Entreprenör			1	1

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Erifart	1			1
Erika	1	3	1	5
Erika Maria	1			1
Erland	1			1
Eros			1	1
Esaias	1			1
Esmeralda			1	1
Ester			1	1
Esther		1	1	2
Eufemia		1		1
Eufrosine	1			1
Eugenia	1	1	1	3
Eva			2	2
Ewa		2		2
Eva Koivisto		1		1
Evagina		1		1
Evelina	1	1	1	3
Evert		1		1
Evi			1	1
Evogina			1	1
Fama	1			1
Familjen			1	1
Fanny		2	4	6
Farao	1			1
Favoriten		1		1
Felix	1	1	2	4
Fenia			1	1
Fennia		1	2	3
Ferm			1	1
Filip	1			1
Filippus	1			1
Finby			1	1
Finia			1	1
Finland	3			3
Finström		1		1
Fiskars			1	1
Fiskars II			1	1
Fix		1	1	2
Fjeder	1			1
Flitig			1	1
Flora	2	1		3
Fogeln	1			1
Fortun			1	1
Fortuna	8		3	11
Frans	2		1	3
Freda		1		1
Freden	6	2		8
Fredenborg		1	1	2
Fredförsten	1			1

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Fredo	1			1
Fredrik Johannes	1			1
Fredrika	2			2
Freija	1			1
Frej	1			1
Freja	1	1	1	3
Frid			1	1
Friden	1			1
Frigga	1		1	2
Friheten	2			2
Frithiof	1			1
From	1			1
Fruktjägare	1			1
Fröjd	1			1
Fröjden			1	1
Furst Menchikoff	1			1
Furstelia	1			1
Fursten	2			2
Furuholm			1	1
Fäderneslandet		1	1	2
Förby			1	1
Föreningen	1	2		3
Förgät-mig-ej	1			1
Första Maj			1	1
Försök			1	1
Försöket	4	1		5
Gabriel		2		2
Gallus			1	1
Gard			1	1
Garland		1		1
Gefina	1			1
Genny		1		1
Gero			1	1
Gideon		1		1
Giro		1		1
Gottland	1			1
Guido		1	3	4
Gustaf	3	1		4
Gustaf Adolf			1	1
Gustaf Wilhelm			1	1
Gustafa	1			1
Gustafva		1		1
Gylleskepp	1			1
Göta			1	1
Haamu			1	1
Hajen			1	1
Halla			1	1
Hanen			1	1
Hangö		1		1

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Hanna	1	5	9	15
Hanna Maria			1	1
Hans		1		1
Harmi		1		1
Hastigheten	1			1
Hebe		2		2
Hedelma	1			1
Hedvig	1			1
Heimo		1		1
Helena	15	2	3	20
Helenus	1			1
Hellas			2	2
Helme			1	1
Helmi		4	8	12
Hemming		1		1
Hengist	1			1
Henno	1			1
Hentula	1			1
Herkules	1			1
Herman	1			1
Hermes			1	1
Hermo			1	1
Hero		2		2
Hietanen			1	1
Hilda	1	9	10	20
Hilja			1	1
Hilma	2	4	5	11
Hippolytos		1		1
Honganen	1			1
Honkanen	2	2		4
Honkatar		1		1
Honkunen	1			1
Hoppet	15	4		19
Hoppets ankare	2			2
Houtskär			1	1
Hugo			2	2
Hulda	1	1	4	6
Huldi			1	1
Humaljoki	1			1
Hurtti			1	1
Huugo			1	1
Hästen	1			1
Hönsner	1			1
Ida	4	4	10	18
Idog	1			1
Iduna	1			1
Igrait			1	1
Ihana		1	2	3
Ihanainen		1		1

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Iili	1			1
Iisakki			1	1
Iita			1	1
Ikävä		1		1
Ildi			1	1
Ilma	3	7	3	13
Ilmari		1		1
Ilmarinen		2	1	3
Ilmi			4	4
Ilo	1		3	4
Imatra		1	1	2
Impi		2	3	5
Ina			1	1
Ines			3	3
Ingeborg		1	1	2
Ingrid			1	1
Inkilä			1	1
Into			4	4
Irene		1		1
Isabel Brown			1	1
Isoproomi		1		1
Itä			1	1
Iwan		1		1
Jakob	2			2
Jalo			6	6
Jeanette	1			1
Jenny	1		3	4
Jenny Lind			1	1
Joe			1	1
Johan	2	3		5
Johan Albert	1			1
Johan Iwan	1			1
Johan Katajainen		1		1
Johan Mamia		1		1
Johanna	7	3	3	13
Johanna Catharina	1			1
Johannes	21	6	8	35
John	1	6	7	14
John Gill			1	1
Joki			1	1
Jolid			1	1
Jon			1	1
Jona			1	1
Jonstorp			1	1
Josefin			1	1
Josefina	6	2		8
Joutsen		2	1	3
Joutuva	1			1
Jukkola			2	2

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Juli		1	2	3
Julia	1	2	1	4
Juliana	1			1
Julie		1		1
Julina	1			1
Julius	4	1	2	7
June			1	1
Juni		2	2	4
Juno	7	1		8
Jupiter			1	1
Jussi			1	1
Justina	3		1	4
Justitia	1			1
Justus	2			2
Jäntä			1	1
Jätkä	1			1
Kaima			2	2
Kaitais		1		1
Kaleva			3	3
Kalk			1	1
Kana	1			1
Karjala			1	1
Karl	2	3	3	8
Karl August	1		1	2
Karl Axel			1	1
Karl Johan	2		2	4
Karl Wilhelm			1	1
Karlsson	1			1
Karolina	2	3		5
Karolus	3			3
Katarina		1		1
Katharina	2			2
Katri			1	1
Kaunis			2	2
Keino			1	1
Kempe			1	1
Kepiä	1			1
Kiiski			1	1
Kilian		1	1	2
Kiljan		1		1
Kilmo			1	1
Kimito			1	1
Kirppu	1			1
Klara		1		1
Klio			1	1
Kobbe	1			1
Koetus	2	2		4
Koitto			1	1
Koitus		1		1

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Koivisto	1	2		3
Kolibri			1	1
Kolumbus	1	1	1	3
Konrad	1			1
Konstantin	6	2	3	11
Kosack			1	1
Kotka	1			1
Kristina	2			2
Kristinelund	1			1
Krona		1		1
Kuitto		1		1
Kullervo		2		2
Kuopio		1		1
Kuriren	1			1
Kusta			1	1
Kuulan	1			1
Kyrsä		1		1
Labora	2			2
Lady		1		1
Lahja			1	1
Laine		2	12	14
Lalli			1	1
Lampi			1	1
Lapsi	1			1
Laura			2	2
Laurent	1			1
Lauri			1	1
Lautaranta		1	1	2
Lavansaari		1		1
Lavinda			1	1
Lax	1			1
Laxen	1			1
Lea		1	1	2
Leena			1	1
Leijonet	1			1
Lellu		1		1
Lemland	1			1
Lemonad	1			1
Lempi		1	6	7
Lenkkeri	1			1
Lenni		1		1
Lentäjä	1	1		2
Lenäjä		1		1
Leo	1	5	8	14
Leonie			1	1
Leonora	1			1
Leontine		1		1
Leoparden	1			1
Levi			1	1

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Levo		1		1
Levotoin		1		1
Libanon		1		1
Libertas	1	1	1	3
Libo	1			1
Libra		1		1
Liikanen	1			1
Liina			1	1
Liitto			2	2
Lilla		1		1
Lilla Öland	1			1
Lillamon			1	1
Lilli		3	3	6
Lina		2	5	7
Linda		1	1	2
Linea		1	1	2
Linnea		2	4	6
Lintu		2	5	7
Lintumus	1			1
Liukas	1			1
Lokala	1			1
Lookout			1	1
Lotta			2	2
Lovisa	1	3	1	5
Ludvig	1			1
Luja		1		1
Lumparland		1		1
Lunkentus			1	1
Luonotar	1			1
Luuri	1			1
Luvia			1	1
Lybeck	1			1
Lyckan	2	1	2	5
Lydia		6	2	8
Lyyli			5	5
Lyyti			1	1
Lärkan	1			1
Lättviikki I			1	1
Magda		1		1
Magdalena		1		1
Maiana	1			1
Mall	1			1
Mamseli (Koivisto)		1		1
Mamsell		3	2	5
Manli	1			1
Mansikka	1			1
Marcellus			1	1
Margareta			1	1
Maria	22	16	12	50

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Maria Elisabeth	1			1
Maria Kristina	1			1
Maria Pyytäjä		1		1
Maria Sirkiä		1		1
Mariana	3			3
Marie			1	1
Mariechen			1	1
Mariehamn		1		1
Marin	1	1		2
Marja			2	2
Markis	1			1
Markus		1		1
Mars	1		1	2
Martha	1		2	3
Martinniemi			1	1
Matheus	1	1		2
Mathilda	6	10	10	26
Mauritz Holmberg			1	1
Maximus	1			1
Mentor	1			1
Mercurius	1			1
Mermerus			1	1
Meteor			1	1
Methodius	1	1		2
Michael	1			1
Michel		1		1
Mika			1	1
Mikael			1	1
Mina			1	1
Minnet	1		1	2
Montrosa			1	1
Muisto	1	2	8	11
Murtaja		1		1
Muta			1	1
Muurainen	1			1
Muurila			1	1
Mårten Luther		1		1
Mäntynen	2			2
N:o II Dalsbruk			1	1
Naapuri	1			1
Naema		1	1	2
Naima		1	3	4
Naisnigel		1		1
Naja			2	2
Nalle			1	1
Nanna		1	1	2
Napoli	1			1
Nathalia		1		1
Navigatio nova	1			1

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Necken	1			1
Neito		5	2	7
Neitto		1	1	2
Neptun	2	2	4	8
Neptuni	1			1
Neptunus	3			3
Neuvo	1			1
Niemi		1		1
Nikanor	1	1		2
Nikolai	3	2	1	6
Nina	1			1
Ninni	1			1
Niord			1	1
Njord	1			1
Noack	1			1
Nopea		2		2
Nord	1		1	2
Norden	4	1	3	8
Nordenskjöld		2	1	3
Nordstjernan	4	1		5
Nya Hoppet	1			1
Nyfart		1	1	2
Näppärä	1			1
Nöjet	4	2		6
Nöjsam	2		2	4
Nöyrä		1		1
Oberon			1	1
Ocean	1	1		2
Oceana		1		1
Oden		2		2
Odin			2	2
Oiva			4	4
Ola		1	1	2
Olga	13	9	15	37
Olga Maria		1		1
Oliver Kromvel		1		1
Olivia	1	2	1	4
Olof	1	2	2	5
Oma			2	2
Omateos			1	1
Onkanen		1		1
Onnen Toivo		6	2	8
Onnetar		2		2
Onni	13	25	18	56
Oredd	1			1
Orion			1	1
Otava			1	1
Otto	2	1	2	5
Pajulahti			1	1

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Palme			1	1
Paso	1			1
Paul			2	2
Paulina	1	2		3
Pauline		1		1
Paulinus		1		1
Pax		1	1	2
Pehr. Brahe			1	1
Peippo	1			1
Pekka			1	1
Pelastaja			1	1
Pelle		1		1
Pera			1	1
Petter	4	1	1	6
Pettri	1			1
Peura		1		1
Pilka	1			1
Pilten	4		1	5
Pilvi			1	1
Pirtiä		1		1
Pohjantähti	1			1
Pohjola			1	1
Poika	2	1		3
Poiken	1			1
Pojken	1			1
Polkan	1			1
Pomo			1	1
Porkka	1			1
Porthan		1		1
Preciosa	1			1
Precis			1	1
Primus	3	5	4	12
Probus	1			1
Professor Koch			1	1
Prompt			1	1
Puola	1			1
Pyytäjä		2		2
Pyytävä	13	7	1	21
Pyytö	2			2
Päivö			1	1
Pätäjä	1			1
Pääsky	1			1
Qvick	1			1
Rabotnik		1		1
Raittius			1	1
Rakel			1	1
Raketti	1			1
Rakkaus		2	4	6
Rapide	2			2

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Rappu			1	1
Rauha	2	4	10	16
Rauma	1			1
Raumo	1			1
Regina	1	1	3	5
Reinhold	3	1		4
Reisaaja		1		1
Reisaja		1		1
Remu		1		1
Riiga		1		1
Riki		1		1
Rio			1	1
Robert	4	2		6
Robertsfors			1	1
Roligheten	2			2
Rora		1		1
Ros			1	1
Rosa	1		4	5
Ruhtinas			1	1
Rurik			1	1
Ruth			1	1
Rättvisan	1			1
S:t Helena		1		1
S:t Lukas		1		1
S:t Matheus		1		1
S:t Olof		1		1
Saama		2		2
Saara	1		2	3
Saara Koivisto		1		1
Saarelainen		2		2
Saaren Neito		2		2
Saari		1	2	3
Saarinen		1		1
Saga			1	1
Saima			2	2
Saimi			3	3
Salama		1		1
Salamander	1			1
Salmi		1	4	5
Salo		4	4	8
Salomon	1			1
Saltvik	1			1
Samenka		1		1
Sampi			1	1
Sampo			3	3
Samson	1			1
Sandelina	1			1
Sandra		1		1
Sanfrid		1		1

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Sanna			8	8
Santtio			1	1
Sara			1	1
Sattuma			1	1
Schiller			1	1
Schwanden			1	1
Sea			1	1
Secundus	1			1
Seeja		1	1	2
Segersäll	1			1
Seilar		1		1
Seilari		2	1	3
Seiskar			1	1
Seitskär		1		1
Selinda		1	1	2
Selja			1	1
Selma		4	6	10
Seloni		1		1
Selyda	1			1
Serafina		1		1
Seumi		1		1
Seura	3	4	4	11
Severena		1		1
Severina	1			1
Severus	1			1
Signe			2	2
Sigrid			1	1
Siken			1	1
Silemi			1	1
Silyda		1		1
Simon	2			2
Sirén		1		1
Sirius		1		1
Sisko			1	1
Siviä		1	1	2
Sivonia			1	1
Sju Bröder			1	1
Sjöman		1		1
Skyndahem	1			1
Skön			1	1
Slamat			1	1
Smaragd			1	1
Sofia	7	7	6	20
Sofia Magdalena	1			1
Sofie			4	4
Solida	1			1
Solide		1	1	2
Soma			2	2
Sophia	1			1

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Sorsa	1	3	1	5
Sovinto	5	4	6	15
Sovio			1	1
Stadsman		1		1
Stavanger			1	1
Stjernan		1		1
Stora Finland	1			1
Stora Åland	1			1
Strömma			1	1
Suikki	1			1
Sukkela		2	1	3
Sulho			2	2
Sulja			1	1
Sulo		1	7	8
Sultaan	1			1
Sultan	2			2
Sundsvall			1	1
Suoja		2		2
Suoma			1	1
Suomalinen			1	1
Suomi	1	4	12	17
Surutoin	1		1	2
Susanna		1		1
Svahn	3			3
Swahn			1	1
Svalan	5			5
Svan	8	2	3	13
Swan		1		1
Svanen	1		1	2
Svea			5	5
Svea Pyytäjä			1	1
Svedberg			1	1
Sven			1	1
Svenson		1		1
Svensson	1			1
Säkerheten	1			1
Taimi			6	6
Tapperheten	1			1
Tarmo			4	4
Tekla			1	1
Telegraf		1		1
Tenus	1			1
Tetta			1	1
Thekla		1		1
Themis	1			1
Thilda		1		1
Thomasina			1	1
Thor			1	1
Thure	2	3	2	7

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Thyra			1	1
Tiina			1	1
Tilsit	1			1
Tippan		1		1
Toimi	1	2	1	4
Toive		1	3	4
Toivo	26	27	16	69
Toivo Koivisto		1		1
Toivonen		1		1
Toko			1	1
Totuus	1	1	1	3
Trafik		1		1
Trafiken			1	1
Trefanten	1			1
Trefnaden	1			1
Trident	1			1
Tröger	1			1
Tulo	2		1	3
Tuoma			1	1
Turva	1			1
Tuttava	1		1	2
Två Bröder	1			1
Tyköbruk		1		1
Tytty			1	1
Tyttö	1			1
Tyven			1	1
Tyyne			1	1
Tyytyvä		1		1
Tähti		5	8	13
Tärnan	2		2	4
Uimari	1	2		3
Ukko		3	1	4
Ulja		1		1
Uljas			3	3
Ulrika	1	2	1	4
Ulrika Carolina	1			1
Ultima		1	1	2
Ultimo			1	1
Union		1		1
Uranus			1	1
Urbanus		1		1
Urho			3	3
Usko	1	4	5	10
Waava		1		1
Vabian	1			1
Vabiana	1			1
Walborg		1		1
Walfisken	1			1
Walo			1	1

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Walpas			3	3
Walvo	1			1
Walvoja			1	1
Wappu			1	1
Warma			1	1
Veeka			1	1
Vega			3	3
Wega			1	1
Veikko			1	1
Weikko			2	2
Weiterä		1		1
Weitikka		1		1
Weka			1	1
Veljekset			1	1
Weljekset	1	2	1	4
Veljet			1	1
Weljet		1		1
Wellamo		4	6	10
Wendla	1	2	2	5
Veni		1		1
Venio		2		2
Venjo			1	1
Wenjo			1	1
Wenniö			1	1
Venus	2	1	2	5
Vera			1	1
Wera		1		1
Veritas		1		1
Verna			1	1
Werner	1			1
Wesa			2	2
Vesta		1		1
Victor	1			1
Widal		1		1
Wider	1			1
Wiiminen	1			1
Viking			2	2
Wiking			1	1
Wikingen		1	2	3
Viktor	3	1	1	5
Viktoria	7	1		8
Wilhelm	1	2	3	6
Wilhelmina	8	5	4	17
Wilho			1	1
Wiljam	1			1
Viljan	1			1
Willa	1			1
William		1		1
Villpas	1			1

Namn	1865	1887	1912	Totalt
Wilma			1	1
Wilpas		4	2	6
Winda			1	1
Wirgo			1	1
Wiriä			1	1
Witus			1	1
Vivi	1			1
Woitto			1	1
Wolfe			1	1
Wolfer	1			1
Vulcan			1	1
Wågen			1	1
Wäinämöinen			1	1
Väinö			1	1
Wäinö		1	3	4
Wäitärä	1			1
Vänskapen	4			4
Wänskapen	3			3
Wäärti	1			1
Yritys			1	1
Ystävä		4		4
Ystävät	1	1		2
Zefyr	1			1
Äijä	1			1
Öland	1			1
Örn	3		1	4
Örnsköld	1			1
Österstjernan	1			1
Totalt	773	750	1012	2535

Bilaga 3. Namnen på finländska 1700-talsfartyg

Bilaga 3 a. Fartygsnamn i städerna på 1700-talet enligt Börman 1981

Namn	Hemort
Adolph	Åbo
Aeolus	Gamlakarleby
Alliancen	Åbo
Alliancen	Åbo
Allmänna Bästa	Vasa
Alpari	Gamlakarleby
Amphion	Åbo
Amphion	Gamlakarleby
Anders de Bruce	Helsingfors
Anders Johan Nordenskiöld	Helsingfors
Angelus	Helsingfors
Anna Catharina	Åbo
Anna Catharina	Åbo
Anna Christina	Vasa
Anna Maria	Åbo
Anna Maria	Jakobstad
Anna Maria	Jakobstad
Apparance	Björneborg
Apparancen	Åbo
Apparencen	Brahestad
Aqvila	Gamlakarleby
Argo	Gamlakarleby
Argus	Åbo
Augustin Ehrensvärd	Helsingfors
Augustin Ehrensvärd	Helsingfors
Augustin Ehrensvärd	Åbo
Aurora	Åbo
Aurora	Vasa
Aurora	Jakobstad
Aurora	Jakobstad
Aurora	Jakobstad
Avantageux	Åbo
Barthold Rudolph	Björneborg
Barthold Rudolph	Vasa
Basta	Gamlakarleby
Bernhardina Charlotta	Ekenäs
Björneborg	Björneborg
Björneborgs Wapn	Björneborg
Borgå	Borgå
Brita	Brahestad
Brita Catharina	Åbo
Caritas (Die Liebe)	Åbo
Carl Gustaf	Jakobstad
Carolus	Ekenäs

Namn	Hemort
Carolus	Gamlakarleby
Castell von Wijborgh	Viborg
Ceres	Gamlakarleby
Charitas	Åbo
Concordia	Viborg
Concordia	Nystad
Concordia	Vasa
Concordia	Jakobstad
Concordia	Jakobstad
Concordia	Gamlakarleby
Concordia	Brahestad
Conjuncturen	Vasa
Constantia	Lovisa
Continence	Gamlakarleby
Continencen	Vasa
Cron Printzen Gustaf Adolph	Helsingfors
De Geer	Lovisa
De jonge Tobias	Fredrikshamn
De Post van Finland	Fredrikshamn
Delphin	Åbo
Delphin	Åbo
Der Gekrönte Morian	Fredrikshamn
Der Löwe	Viborg
Die Stadt Helsingfors	Helsingfors
Ebba Brahe	Jakobstad
Ekenäs	Ekenäs
Ekenäs (byggort)	Åbo
Elisabetha Galeij	Åbo
Emanuel	Vasa
Engel Raphael	Åbo
Engel Raphael	Åbo
Engheln	Brahestad
Enigheten	Fredrikshamn
Enigheten	Lovisa
Enigheten	Helsingfors
Enigheten	Helsingfors
Enigheten	Helsingfors
Enigheten	Ekenäs
Enigheten	Åbo
Enigheten	Åbo
Enigheten	Åbo
Enigheten	Björneborg
Esperantia	Åbo
Express	Åbo
Fechtenstein	Fredrikshamn
Finland	Fredrikshamn
Finland	Åbo
Finland	Åbo
Finland	Åbo

Namn	Hemort
Finska Lejonet	Fredrikshamn
Fortuna	Lovisa
Fortuna	Ekenäs
Fortuna	Åbo
Fortuna	Åbo
Fortuna	Nystad
Fortuna	Björneborg
Fortuna	Vasa
Fortuna	Jakobstad
Fred och Lycka	Helsingfors
Fred och Lycka	Ekenäs
Fred och Lycka	Åbo
Fred och Lycka	Torneå
Freden	Åbo
Freden	Vasa
Freden	Jakobstad
Freden	Gamlakarleby
Freden	Gamlakarleby
Freden	Brahestad
Fredrica	Björneborg
Fredrikshamn	Fredrikshamn
Friedrich	Lovisa
Friedrichshamn	Fredrikshamn
Friherre Carpelan	Brahestad
Friheten	Åbo
Fäderneslandet	Lovisa
Förnögd	Åbo
Försöket	Helsingfors
Gaustaf Adolph	Jakobstad
General Gouverneren von Rosen	Helsingfors
General Washington	Uleåborg
Generalen Grefve Friedrich Posse	Helsingfors
Gref Brahe	Brahestad
Greven af Wasa	Vasa
Gröna Linden	Viborg
Gustaf	Jakobstad
Gustaf	Jakobstad
Gustaf (kungens namn)	Lovisa
Gustaf Adolf	Lovisa
Gustaf Adolf	Vasa
Gustaf Adolf	Vasa
Gustaf Adolph	Björneborg
Gustaf Adolph	Gamlakarleby
Gustaf af Wasa	Vasa
Gustaf III	Björneborg
Gustaf III	Gamlakarleby
Hans Heinrich Boije	Helsingfors
Hedvig	Helsingfors

Namn	Hemort
Hedvig	Åbo
Hedvig Sophia	Jakobstad
Helena	Jakobstad
Helena	Jakobstad
Helsingfors	Helsingfors
Helsingfors	Helsingfors
Henrica	Åbo
Henrietta	Jakobstad
Hercules	Jakobstad
Hercules	Gamlakarleby
Hercules	Gamlakarleby
Hertig Carl	Uleåborg
Hoppet	Lovisa
Hoppet	Åbo
Hoppet	Björneborg
Hoppet	Vasa
Hoppet	Jakobstad
Hoppet	Brahestad
Hoppet	Uleåborg
Jakobstads Wapn	Jakobstad
Jehu	Jakobstad
Johanna Elisabeth	Jakobstad
Johannes	Åbo
Johannes	Björneborg
Junge Lotzman	Fredrikshamn
Jungfrow Sophia	Viborg
Jungfru Anthonia	Fredrikshamn
Jungfru Cornelia	Fredrikshamn
Jungfru Emerentia	Viborg
Jungfru Margareta	Fredrikshamn
Konung Gustaf III	Helsingfors
Kron-Printzen	Åbo
L'Amor	Gamlakarleby
Le Gouverneur de la Nord	Uleåborg
Lejonet	Åbo
L'Hardiese	Jakobstad
L'Hardiese	Jakobstad
Libertas	Lovisa
Libertas	Åbo
Libertas	Brahestad
Libertas Gustaviana	Åbo
Lilla Alexander (Fiskars bruk)	Ekenäs
Lovisa	Lovisa
Lowisa	Åbo
Lovisa Galeij	Åbo
Lovisa Mathilda	Åbo
Löjtnanten	Ekenäs
Margareta	Vasa
Margaretha	Jakobstad

Namn	Hemort
Margaretha Christina	Uleåborg
Maria	Brahestad
Maria Brita	Jakobstad
Maria Elisabeth	Jakobstad
Maria Sophia	Jakobstad
Maria Sophia	Jakobstad
Mars	Åbo
Mathias	Åbo
Mercuriana	Åbo
Mercurius	Lovisa
Mercurius	Björneborg
Mercurius	Gamlakarleby
Nagu (byggort)	Åbo
Neptunus	Åbo
Neptunus	Åbo
Neptunus	Gamlakarleby
Norbotn	Uleåborg
Norden	Åbo
Nordstiernan	Åbo
Nordstiernan	Åbo
Nordstiernan	Björneborg
Nordstiernan	Jakobstad
Nordstiernan	Jakobstad
Nordstiernan	Brahestad
Nordstjernan	Helsingfors
Nordstjernan	Nystad
Nordstjernan	Jakobstad
Nya Evigheten	Jakobstad
Nya Freden	Jakobstad
Nya Helsingfors	Helsingfors
Nylands Wapn	Ekenäs
Nylands Wapn	Åbo
Oeconomie	Gamlakarleby
Patientia	Åbo
Patientia	Åbo
Patientia	Gamlakarleby
Patrioten	Vasa
Patrioten	Torneå
Paul Petrovitsch	Fredrikshamn
Philadelphia	Uleåborg
Postillion	Åbo
Printsessan	Åbo
Printsessan Albertina	Åbo
Printz Adolph	Åbo
Printz Carl	Helsingfors
Printz Carl	Ekenäs
Printz Carl	Uleåborg
Printz Friederic	Åbo
Pro Patria	Åbo

Namn	Hemort
Pro Patria	Brahestad
Prudentia	Åbo
Resolution	Åbo
Resolution	Åbo
Revolution	Brahestad
Risico	Åbo
Rivolta (köpt)	Helsingfors
Sankt Hendricks Hopp	Åbo
Sankt Johannes	Helsingfors
Sankt Johannes	Åbo
Sankt Olof	Torneå
Sara Catharina	Uleåborg
Seraphim	Åbo
Sjöhielten	Helsingfors
Sofia	Vasa
Sofia Kristina	Vasa
Sofia Magdalena	Jakobstad
Solentia	Vasa
Sophia	Uleåborg
Sophia Christina	Åbo
Speculation	Vasa
Speculation	Jakobstad
Speculation	Gamlakarleby
Speculation	Gamlakarleby
St Abraham	Viborg
St Andreas	Åbo
St Brijta	Helsingfors
St Helena	Helsingfors
St Jakob	Helsingfors
St Johannes	Viborg
St Johannes	Fredrikshamn
St Johannes	Åbo
St Johannes	Jakobstad
St Olof	Torneå
St Petter	Helsingfors
St Sergei	Fredrikshamn
Stor-Amiralen	Åbo
Storfursten af Finland	Åbo
Storfursten af Finland	Åbo
Storfurstinnan	Uleåborg
Susanna	Jakobstad
Susanna	Jakobstad
Swan	Helsingfors
Svarta Örn	Åbo
Sveaborg	Helsingfors
Södra Finlands Wapn	Åbo
The Union	Jakobstad
Torneå	Torneå
Tre Kronor	Åbo

Namn	**Hemort**
Triton	Åbo
Triton	Jakobstad
Triton	Gamlakarleby
Troheet (Die Treue)	Åbo
Trooheet	Åbo
Turku	Åbo
Ulrica	Lovisa
Vandringsman	Kristinestad
Wandringsman	Åbo
Washington från Norden	Uleåborg
Venus från Norden	Uleåborg
Wiborgs 3 chronor	Viborg
Victoria	Åbo
Victoria	Vasa
Victoria	Vasa
Victoria	Jakobstad
Vigilantia	Åbo
Vigilantia	Åbo
Vigilantia	Åbo
Wigilantia	Åbo
Villa Nova	Vasa
Villa Nova	Jakobstad
Wrede	Lovisa
Välgång	Borgå
Åbo	Åbo
Åbo Slott	Åbo
Åbo Wapn	Åbo
Ährligheten	Åbo
Örn	Gamlakarleby
Österbotten	Åbo
Österbotten	Vasa
Österbotten	Vasa
Österbotten	Gamlakarleby

Bilaga 3 b. Fartygsnamn i Uleåborg på 1700-talet enligt Snellman 1974

Namn	Totalt	Namn	Totalt
Adolf Fredrik	1	*Försök*	1
Adolphos	1	*Gubben Noach*	1
Adolphus	1	*Gumman Noach*	2
Afvunden	1	*Gustaf Adolf*	4
Albertina	2	*Gustaf Erksson*	2
Alliance	1	*Gustaf den tredje*	1
Amalia	1	*Göös*	1
Amphion	2	*Hannibal*	1
Anna Brita	1	*Hazard*	3
Anna Catharina	3	*Helena Christina*	1
Antoinetta	1	*Hercules*	2
Aqvilo	1	*Herdinnan*	1
Argus	1	*Herdinnan i Norden*	1
Aristoteles	1	*Hertig Carl*	1
Aurora	2	*Hertigen*	1
Beata	1	*Hertiginnan*	1
Birgitta Christina	2	*Hoppet*	3
Brita Sofia	1	*Jacob Fredrik*	1
Carl Magnus den förste	1	*Jason*	1
Carolina	1	*Johan Leijon*	1
Carolus	1	*Johanna*	1
Cecilia	1	*Johanna Lovisa*	1
Christina	1	*Johanna Magdalena*	1
Contenance	2	*Justitia*	1
Confiance	1	*Lars Emanuel*	1
Courage	1	*Lazarus*	1
Cronprintzen	1	*Leijon*	1
Cupido	1	*Le Gouverneur de la Nord*	1
Delphin	1	*Lucia*	1
Elisabet	1	*Magdalena*	3
Elisabetta	1	*Maja Stina*	1
Enigheten	2	*Margaretha*	2
Expedit	1	*Margaretha Christina*	1
Exporteuren	1	*Margaretha Magdalena*	1
Flora	2	*Maria*	2
Floreat Commercium	1	*Maria Antoinetta*	1
Florentina	1	*Maria Carolina*	1
Fortuna	2	*Maria Christina*	2
Freden	1	*Maria Margaretha*	1
Friherinnan	2	*Mariana*	1
Frihet	1	*Medborgaren*	1
Fäderneslandet	1	*Mercator*	1
Mercurius	1	*Sara Maria*	1
Minerva	1	*Simon Andreas*	1
Neptunus	1	*Sofia*	1
Neutral	3	*Sofia Magdalena*	1
Nordstjernan	2	*Speculation*	2

Namn	Totalt	Namn	Totalt
Norrbotten	1	*St Jacob*	1
Norra Cronan	1	*St Nicolaus*	1
Nyby	1	*Storfurstinnan*	1
Orion	1	*Tentamen*	1
Patria	1	*Triton*	2
Patrioten	2	*Två Bröder*	1
Philadelphia	1	*Uleåborg*	1
Philia	1	*Ulrica*	3
Pohjanmaan Fröja	1	*Vandringsman*	2
Princessan från Norden	1	*Washington från Norden*	1
Printz Carl	1	*Venus från Norden*	1
Pro Patria	1	*Wictoria*	1
Providentia	1	*Vigilantia*	1
Sara Catharina	1	*Vänners Väl*	1
Sara Elisabet	1	*Vänskapen*	1
Sara Margareta	1	*Världsborgaren*	1
	78		83
Totalt			161

Bilaga 4. Förteckning över skärgårdssocknarna

Aspö
Bjärno
Björkö
Bromarf
Brändö
Dragsfjärd
Eckerö
Euraåminne
Finby
Finström
Föglö
Gamlakarleby s.
Geta
Gustafs s:n
Halikko
Hammarland
Helsinge
Hitis
Hogland
Houtskär
Ijo
Ingå
Iniö
Jomala
Kalajoki
Karis
Kemi s.
Kimito
Korpo
Korsnäs
Kuolemanjärvi
Kvevlax
Kymmene
Lappfjärd
Lavansaari
Lemland
Lemo
Lohteå
Lokalaks
Lumparland
Nagu
Nykarleby s.
Nykyrka
Nykyrko
Nystads landsförsamling
Närpes
Pargas
Pernå
Pojo
Pyhämaa
Pyttis
Sagu
Saltvik
S:t Karins
S:t Johannes
Sastmola
Seitskär
Sibbo
Sideby
Strömfors
Sund
Säkkijärvi
Tenala
Töfsala
Ulfsby
Uskela
Vederlax
Velkua
Vemo
Vesilax
Västanfjärd
Viborgs s:n
Vårdö
Vörå

NORDICA HELSINGIENSIA

NH 1/KKN 1	Hadle Oftedal Andersen: *Ikkje for ingenting. Jon Fosses dramatikk* (2004)
NH 2	Mona Forsskåhl: *Mitt emellan eller strax utanför. Språkkontakt i finlandssvensk slang* (2005)
NH 3/KKN 2	Hadle Oftedal Andersen: *Kroppsmodernisme* (2005)
NH 4/TS 1	Jan-Ola Östman (red.): *FinSSL – Finlandssvenskt teckenspråk* (2005)
NH 5/KKN 3	Hadle Oftedal Andersen & Idar Stegane (red.): *Modernisme i nordisk lyrikk* 1 (2005)
NH 6/TS 2	Karin Hoyer, Monica Londen & Jan-Ola Östman (red.): *Teckenspråk: Sociala och historiska perspektiv* (2006)
NH 7	Helga Hilmisdóttir: *A sequential analysis of nú and núna in Icelandic conversation* (2007)
NH 8	Hanna Lehti-Eklund (red.): *Att växa till lärare svensklärarutbildning i utveckling* (2007)
NH 9	Nina Martola: *Konstruktioner och valens: verbfraser med åt i ett jämförande perspektiv* (2007)
NH 10/SI 1	Jan Lindström (red.): *Språk och interaktion* 1 (2008)
NH 11	Jan Lindström, Pirjo Kukkonen, Camilla Lindholm & Åsa Mickwitz (red.): *Svenskan i Finland* 10 (2008)
NH 12	Anne Huhtala: *Det pedagogiska självet: en narrativ studie av direktvalda svensklärarstudenters berättelser* (2008)
NH13/KKN4	Hadle Oftedal Andersen, Peter Stein Larsen & Louise Mønster (red.): *Steder. Modernisme i nordisk lyrikk* 2 (2008)
NH 14/DF 1	Helena Palmén, Caroline Sandström & Jan-Ola Östman (red.): *Dialekt i östra Nyland. Fältarbete i Liljendal med omnejd* (2008)
NH 15	Camilla Kovero & Monica Londen: *Språk, identitet och skola. En undersökning i svenska skolor i huvudstadsregionen* (2009)
NH 16	Lieselott Nordman: *Lagöversättning som process och produkt. Revideringar och institutioner vid lagöversättning till svenska i Finland* (2009)
NH 17	Anita Schybergson: *Kognitiva system i namngivningen av finländska handelsfartyg 1838–1938* (2009)