

Anu Pietiläinen

SUOMEN KAUPPALAIVASTON LAIVOJEN NIMEÄMINEN JA  
NIMENANTOPERUSTEET

Merenkulun koulutusohjelma

Merikapteeni

2012

## SUOMEN KAUPPALAIVASTON LAIVOJEN NIMEÄMINEN JA NIMENANTOPERUSTEET

Pietiläinen, Anu  
Satakunnan ammattikorkeakoulu  
Merenkulun koulutusohjelma  
Marraskuu 2012  
Ohjaaja: Uola, Kirsi  
Sivumäärä: 45  
Liitteitä: 4

Asiasanat: laivojen nimet, nimeäminen, kauppalaivasto, nimenantoperusteet

---

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli tutkia laivan nimeämistä ja perusteita nimen valinnalle Suomen kauppalaivastossa. Miten laiva nimitään? Miten nimet määräytyvät? Mikä merkitys nimellä on?

Rajasin opinnäytetyöni käsittelemään Suomen nykyistä kauppalaivastoa, mutta tutustuin aiheeseen myös aiempien vuosisatojen alusten avulla. Opinnäytetyöni tärkeimmän aineiston sain toteuttamastani kyselystä, johon vastasivat suomalaiset varustamot sekä rahti- että matkustajaliikenteestä. Varustamoiden alukset liikennöivät niin suomen kuin ulkomaan lipun alla.

Maantieteellisiä nimiä laivoille annetaan niiden liikennöintialueen mukaan, kuten Näsijärvi, Pielinen ja Suomenlinna. Osalla laivoista on nimessään maantieteellinen etuliite, josta voi päätellä kotimaan tai kohdealueen, kuten Finnhawk, Finnmaid ja Europalink. Rahtilaivoissa suosittua on myös naisten nimien käyttö, jolloin laiva nimitään esimerkiksi varustajan perheenjäsenten mukaan. Kolmasosa käytetyistä ihmisten nimistä on miesten nimiä. Erilaisia tekemistä, toimintaa ja ihmisiä kuvaavia ns. henkilötermejä, kuten Trader, Carrier, Explorer ja Queen, käytetään jonkin verran. Lisäksi aluksia nimitään eläinten (Tiira, Kampela), luonnonilmiöiden (Tyrsky, Hyöky) ja mytologisten nimien mukaan (Neptun, Orion). Mytologisia nimiä käytetään lähinnä hinaajilla.

Tutkimuksen tulokset kertovat varustamojen panostuksesta laivojen nimeämiseen. Nimen antaminen on prosessi, johon osallistuu paljon ihmisiä varustamon sisällä. Nimen merkitystä mietitään, eikä sen valinta ole itsestäänselvyys. Erityisesti matkustajavarustamoille nimellä on tärkeä osa markkinoinnissa sekä mainonnassa.

## NAMING CONVENTIONS OF FINNISH MERCHANT SHIPS

Pietiläinen, Anu

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in Maritime Management

November 2012

Supervisor: Uola, Kirsi

Number of pages: 45

Appendices: 4

Keywords: ship's names, naming, merchant fleet, principles of naming

---

The purpose of this thesis was to study ship naming and principles for choosing the name in Finnish merchant fleet. How is the ship named? How are the names determined? What is the meaning of the name?

This thesis is limited to cover the present Finnish merchant fleet but also explored through ships from earlier centuries. Most important material for thesis is from inquiry answered by Finnish shipping companies both in cargo and passenger traffic. Vessels of the shipping companies operate both under Finnish and foreign flag.

The results of the inquiry indicate quite clearly that shipping companies are putting a lot of effort in naming their vessels. The naming process involves many people inside the shipping companies, which suggests that the meaning of the name is carefully considered and it is never obvious. Especially for passenger shipping companies the name of the ship has an important part in marketing and advertising.

## ALKUSANAT

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on hahmottaa nimeämisen perusteita ja prosessia, jolla laiva saa nimensä. Haluaisin kiittää kaikkia läheisiäni, jotka antoivat palautetta työstäni sen valmistuessa ja jotka jaksoivat tukea minua niinä hetkinä, kun loppu tuntui saavuttamattomalta. Suurin kiitos kuuluu filosofian tohtori ja lehtori Kirsi Uolalle, jonka ansiosta sain pidettyä riman korkealla työn alusta loppuun asti ja joka tarvittaessa sai minut kulkemaan taas oikeaan suuntaan harhaillessani ilman päämäärää. Olen viettänyt tämän työn parissa vajaan vuoden ja nyt se on vihdoinkin valmis. Toivon mahdollisimman monen henkilön löytävän tämän opinnäytetyön ja viettävänsä sitä lukiessa antoisia hetkiä.

Raumalla 9.11.2012

Anu Pietiläinen

# SISÄLLYS

## TIIVISTELMÄ

## ABSTRACT

## ALKUSANAT

1	JOHDANTO.....	7
1.1	Tutkimuksen aihe.....	7
1.2	Työn perusteena oleva aineisto ja sen rajaus .....	8
1.3	Tutkielman rakenne .....	9
1.4	Tutkimuskysymykset .....	9
1.5	Ongelmat tutkimuksessa .....	9
2	NIMI JA NIMEÄMINEN .....	10
2.1	Mikä on nimi?.....	10
2.2	Nimen merkitys.....	10
2.3	Nimen antaja .....	11
2.4	Laivojen nimeämisen historiaa .....	11
2.4.1	Kansallisuusaatteen mukaiset nimet.....	12
2.4.2	Nimi Kalevalasta .....	12
3	LAIVOJEN NIMEÄMISEN PERUSTEITA .....	13
3.1	Yleistä .....	13
3.2	Henkilön nimi .....	14
3.2.1	Naisen nimi .....	15
3.2.2	Miehen nimi .....	16
3.2.3	Uskonnollinen nimi .....	16
3.3	Maantieteellinen nimi .....	18
3.3.1	Yleistä .....	18
3.3.2	Kotisatama tai rakennuspaikka.....	19
3.3.3	Kohdemaata tai -satama .....	20
3.4	Mytologinen nimi.....	20
3.5	Eläimen nimet ja muut luonnontieteelliset nimet .....	21
3.5.1	Yleistä .....	21
3.5.2	Luonnonilmiöt ja merenkulkuun liittyvät nimet.....	23
3.6	Astronominen nimi .....	23
3.7	Henkilötermit ja toimintaa kuvaavat nimet.....	23

4	KYSELY .....	24
4.1	Kysymykset.....	24
4.2	Kyselyyn vastaajat .....	25
4.3	Kyselyn toteuttaminen .....	25
4.4	Kysymysten käsittely .....	26
5	NIMEN ANTAMISEN PERUSTEET NYKYISIN .....	26
5.1	Kuka nimen antaa?.....	26
5.2	Miten nimet keksitään? .....	27
5.3	Miten nimen antaminen tapahtuu?.....	28
5.4	Miksi laiva nimetään? .....	30
6	SUOMEN KAUPPALAIVASTON NIMET NYKYÄÄN .....	30
6.1	Nimikategoriat .....	30
6.2	Kielivalinta.....	32
6.3	Yhdistävä tekijä ja nimiperheet .....	33
7	LAIVAN NIMI MARKKINOINNISSA JA IMAGON RAKENTAMISESSA.....	35
7.1	Markkinointi ja mainonta.....	35
7.2	Palveluiden myynti .....	36
7.3	Imagon rakentaminen.....	37
7.4	Nimi miehistön kannalta .....	38
8	ANALYYSI.....	39
8.1	Nimen antamisen perusteet .....	39
8.2	Suomen kauppalaivaston nimet nykyään.....	40
8.3	Nimi markkinoinnissa ja imagon rakentamisessa.....	41
9	UUSIA TUTKIMUSKOhteITA .....	41
10	YHTEENVETO .....	42
11	LOPPUSANAT .....	43
	LÄHTEET .....	44
	LIITTEET	

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Tutkimuksen aihe

Tapa nimetä laivoja ulottuu kauas historiaan, aikaan ennen ajanlaskumme alkua. Tarkkaa tietoa sen alkamisesta ei ole, koska muinaiset alukset lahosivat nopeasti merenpohjassa maatessaan. Yksi vanhimmista aluksista, jonka nimi on tiedossa, on kreikkalainen *Argo* vuodelta 939 eKr. Kyseinen alus sai nimensä rakentajansa Argosin mukaan (Lahanas 2012). Historian kirjoituksissa ja kuvauksissa myöhemmältä ajalta löytyy puolestaan runsaasti viittauksia ja mainintoja eri aluksista, jotka ovat nykyään vielä kuuluisia tai jo unohdettuja.

Miksi laivoille alettiin alun perin antaa nimiä? Lentokoneilla, autoilla tai vaikkapa polkupyörillä ei ole virallisia nimiä, muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta. Lempinimiä niilläkin on, onhan käytännöllisempää pystyä viittaamaan johonkin tiettyyn asiaan nimeltä, mutta missään muualla nimeämisellä ei ole vastaavia perinteitä ja rituaaleja kuin merenkulussa. Nykyään yritysten ja tuotteiden nimeäminen on elintärkeä osa brändin ja imagon luomista, mutta laivojen nimeäminen ulottuu niin pitkälle historiaan, ettei sen alkamisella ollut mitään tekemistä tuon nykyajalle tyypillisen syyn kanssa. Merenkululle ominaisella taikauskolla oli ainakin jossain vaiheessa osuutensa asiaan. Taikausko on tyypillistä, kun ollaan tekemisissä luonnonvoimien kanssa ja suurimman osan ajasta niiden armoilla. Onko aikoinaan yritetty saavuttaa yhteys luonnonvoimiin antamalla niihin liittyviä nimiä aluksille? Helpottuuko tähtien avulla navigointi, kun laivan nimi on tähtitaivaalta?

Miten nykyään päädytään tiettyyn nimeen? Vieläkö vanhat uskomukset ja perinteet ovat nähtävissä vai ovatko kaupallisuus ja muut nykyajan ilmiöt ajaneet niiden edelle? Rakennetaanko nimillä imagoa koko yritykselle vai onko se pelkkä keino erotella alukset toisistaan? Tutkimukseni aihe herättää todennäköisesti ajatuksia ja kiihdyttää sekä viihdyttää mielikuvitusta. Oma mielenkiintoni aiheeseen heräsi

välittömästi, kun nousin ensimmäiseen laivaani, ja se jatkuu aina, kun samoille reiteille tai satamiin sattuu alus, jolla on todella erikoinen tai mieleenpainuva nimi.

Oli alus, laiva tai vene suuri tai pieni, kauppa-alus, sota-alus, yksityinen huvijahti tai työvene, niitä kaikkia yhdistää yksi asia. Niillä kaikilla on nimi. Se voi olla virallinen, kuvaava, romanttinen, käytännöllinen, harvinainen tai tavallinen tai koostua jopa pelkistä numeroista, mutta se on aina jostain luettavissa. Nimi antaa alukselle oman persoonallisuuden ja luo joskus miehistölle tunteen jostain muusta kuin pelkästä työpaikasta. Puhuttaessa laivojen nimeämisestä monelle tulee ensimmäisenä mieleen kuvia laivojen kastetilaisuuksista samppanjapulloineen, kunniavieraineen ja juhlapuheineen. Mutta mitä tapahtuu ennen vesille laskua ja neitsytmatkaa? Kuka tai ketkä ovat valinneet ja päättäneet nimen? Miksi juuri tähän nimeen on päädytty?

## 1.2 Työn perusteena oleva aineisto ja sen rajaus

Tärkeimmän rungon opinnäytetyöni lopulliselle muodolle olen saanut Anita Schybergsonin Helsingin yliopistossa vuonna 2009 humanistiselle tiedekunnalle tekemästä väitöskirjasta ”Kognitiva system i namngivningen av finländska handelsfartyg 1838-1938” (Schybergson 2009). Onnekseni kyseinen järkäle kutistui vuoden 2012 puolella välissä saman henkilön muokkaamana kirjaksi nimeltä ”Adonis och Aallotar – finländska fartygsnamn i historiskt perspektiv” (Schybergson 2012). Tutkimuksessaan Schybergson tarkasteli laivojen nimeämistä kognitiivisesta näkökulmasta Suomen kauppalaivastossa vuosien 1838 ja 1938 välisenä aikana. Tästä työstä olen saanut suurimman ja tärkeimmän avun selvittäessäni laivojen nimien taustoja. Lisäksi olen tutkinut tarkkaan eri laivaluetteloja, verkkoartikkeleita, nimeämisen yleisteoksia sekä lukemattomia nettien keskustelu- ja kysymyspalstoja.

Opinnäytetyöni tutkimuksellinen osa on rajattu käsittelemään suomalaisia kauppa-aluksia vuonna 2012. Rajaukseen päädyin, koska kaikkien eri alustyyppien ja eri lipun alla seilaavien laivojen käsitteleminen yhdessä työssä olisi ollut liian hankalaa ja tutkimus olisi helposti jäänyt turhan pinnalliseksi. Lähteinä käytin Suomen Kuvitettua Laivaluettelo 2010 (Vapalahti 2010) sekä teettämäni kyselyä.



Taustatyössäni tutustuin edellisillä vuosisadoilla seilanneisiin suomalaisiin aluksiin, muutamien muiden valtioiden sota-aluksiin sotien aikana sekä lukemattomiin tunnettuihin ja tuntemattomiin eri maiden lippujen alla operoineisiin aluksiin merenkulun historian aikana. Haluan erityisesti keskittyä nykyisin suomalaisten varustamojen laivueissa liikennöiviin aluksiin ja niiden nimien taustoihin sekä pyrkiä selvittämään nimien merkitystä varustamojen näkökulmasta. Vuonna 2010 Suomen kauppalaivasto käsitti kaikkiaan 1156 alusta, joista 670 oli yli 15 metriä pitkiä (Kauppalaivastotilasto 2010, 5).

### 1.3 Tutkielman rakenne

Johdanto-osassa esittelen aiheeni ja luettelen siitä herääviä kysymyksiä. Erittelen myös tarkemmin käyttämäni aineiston, tärkeimmästä aloittaen, sekä kerron aiheeni rajauksesta. Toisessa luvussa käyn läpi nimien merkitystä ja nimen antamista sekä yleisesti että merenkulussa. Luvun loppuosassa erittelen laivojen nimien pääkategoriat sekä niiden taustan historiallisessa perspektiivissä. Taustojen jälkeen siirryn itse opinnäytetyöhöni eli suorittamaani kyselytutkimukseen. Käyn kysymyskategorioiden ja vastausten avulla läpi eri asiakokonaisuudet, jonka jälkeen analysoin tulokset. Päätän opinnäytetyöni kirjoittamisen yhteenvetoon ja loppusanoihin.

### 1.4 Tutkimuskysymykset

Tutkimuksen tärkeimmiksi kysymyksiksi otin:

- Minkälainen laivan nimeämisprosessi on?
- Miten nimi määräytyy?
- Mikä on nimen merkitys?

### 1.5 Ongelmat tutkimuksessa

Suurimmaksi ongelmaksi arvailin jo ennen kyselyn aloittamista sen, että nykyiset varustamot ovat isoja organisaatioita, jotka omistavat ja rahtaavat aluksia ristiin

rastiin. Tällöin alkuperäisen nimen antaja on saattanut jo hukkoa historiaan, poistunut varustamon palveluksesta tai on yksinkertaisesti muuten vaikea selvittää. Suurimmat varustamot lisäksi jättävät kyselyihin vastaamisen PR-henkilöille, joilla ei enää ole ensikäden tietoa nimien todellisista motiiveista ja alkuperistä. Toinen ongelma, johon törmäsin, oli aiheeni väärinymmärtäminen. Sain yllättävän monia vastauksia, joissa itse kyselyä ei ollut vielä edes nähty ja vain lueteltiin laivojen nimet. Vaikka varustamoja lähestyessäni selvitin, että kyse on nimenomaan laivojen nimeämisestä, ei niinkään nimistä itsestään, moni kiirehti vastaamaan oletustensa pohjalta suoraan. Onnekseni kyselyn avoimiin kysymyksiin vastailtiin ahkerasti, ja näistä vastauksista sainkin suuren määrän ensikäden tietoa.

## 2 NIMI JA NIMEÄMINEN

### 2.1 Mikä on nimi?

Esineitä, asioita, ihmisiä ja kaikkea mahdollista on nimetty niin kauan, kuin ihmiskieli on ollut olemassa. Nimellä erotellaan, yksilöidään, luokitellaan ja lajitellaan. Nimi voi olla erisnimi eli propri, kun halutaan yksilöidä jokin tietty asia, kuten laiva, ja viitattaessa asiaan oman lajinsa edustajana käytetään yleisnimeä eli appellatiivia. Keskustellessamme muiden ihmisten kanssa nimet auttavat olennaisesti asiamme esiin tuomista. Aikaa säästyy, kun ei erikseen tarvitse kuvailla tiettyä henkilöä tai asiaa, vaan voi käyttää nimeä (Ainiala, Saarelma & Sjöblom 2008, 12–13). Asiaa voi miettiä esimerkiksi tilanteessa, jossa tuttavaperheeseen on syntynyt lapsi, jota ei ole vielä kastettu. Hyvin pian ennen virallista nimeä alkaa ilmaantua puhetta helpottavia hellittelynimiä.

### 2.2 Nimen merkitys

Nimellä on monta merkitystä. Paikannimi kertoo ensisijaisesti, missä olemme, mutta auttaa myös hahmottamaan ympäristöämme kokonaisuutena. (Paikkala 1999.) Henkilön nimi yksilöi ihmisen, kertoo sukulaisuudesta ja joskus jopa sen, mistä hän

on lähtöisin. Elottomalla asialla tai esineellä, kuten yrityksellä, hirmumyrskyllä, junalla tai laivalla, nimi inhimillistä. Nimellä voi olla myös erilaisia kommunikatiivisia ja kulttuurisia tehtäviä (Ainiala ym. 2008, 20). Uusien asioiden ja ilmiöiden syntyminen ajan kuluessa luo tarpeen alkaa eritellä sen jäseniä. Nimellä on myös muita merkityksiä. Vuoteen 1936 asti kaikilla rannikkolaivaston aluksilla oli ollut persoonaton tyyppikirjaimen ja numeron yhdistelmä nimenä. Ennen pitkää "nimettömällä" aluksella palveleminen katsottiin kuitenkin palvelumotivaatiota alentavaksi tekijäksi, joten alukset päätettiin nimetä. Esimerkiksi miinaveneistä tuli *Pommi, Paukku, Lieska, Miina* ja *Loimu* (Merivoimat 2009).

### 2.3 Nimen antaja

Nimen antaja on se, joka ensimmäisenä alkaa käyttää yksilöivää nimeä jostakin asiasta tai esineestä. Yleensä uusi nimi perustuu jo olemassa oleviin nimimalleihin. Nimen hyväksyminen ja käyttöönotto vaativat puolestaan suuremman joukon ihmisiä (Ainiala ym. 2008).

Merenkulun ollessa riskialtista oli alusten yhteisomistus yleistä. Yksi pienimmistä osakkaista hoiti tavallisesti yhteistyön aluksen kanssa. Yhteisomistus- ja osakeyhtiöissä luultavasti kehiteltiin ajan kuluessa jonkinlainen demokraattinen tapa antaa nimi alukselle. Turvallisuuden myöhemmin lisääntyessä yksi varustaja saattoi hieman rauhallisemmin mielin vastata kokonaan omasta aluksestaan. Tällaisessa tilanteessa oli helppo myös yksin päättää aluksen nimestä. (Schybergson 2009, 78.)

### 2.4 Laivojen nimeämisen historiaa

Aikana, jolloin merenkulku oli vielä vaarallista ja turvatonta, laivojen nimeämisen katsottiin tuovan onnea, suojelusta ja menestystä jumalilta. Nimellä on usein myös kuvattu aluksen ominaisuuksia ja tavoiteltu laivalle jopa omaa identiteettiä. Merellä liikkua oli ja on edelleen hyvä myös erottaa alus muista siellä liikennöivistä laivoista (Schybergson 2012, 10.)

Nimen antamiseen on myös kautta aikojen liittynyt taikauskoa. Yksi uskomus liittyy laivan nimen vaihtamiseen. Ahvenanmaalaisen varustajan, Gustaf Eriksonin, kerrotaan säilyttäneensä laivojen alkuperäiset nimet sen jälkeen, kun uudelleen nimetty alus upposi ensimmäisellä matkallaan (Opettajan verkkopalvelu 2012.) Toinen vanha uskomus on, että nimen pitäisi olla kolmitavuinen, päättyä a-kirjaimen ja kirjaimia pitäisi olla mielellään pariton määrä. Todennäköisesti idea perustuu siihen, että napakka *Re-gi-na* on helppo ja kuuluva huutaa merellä hädän yllättäessä, toisin kuin vaikkapa *Georg Ots*. (Vainonen, 2008.)

#### 2.4.1 Kansallisuusaatteen mukaiset nimet

Vuosisadan lopussa fennomania eli suomalaisten kansallisen heräämisen liike toi oman osansa laivojen nimistöön. Fennomaanit, joukossaan kuuluisia henkilöitä, kuten J. V. Snellman, Elias Lönnrot ja J. L. Runeberg, ajoivat suomen kielen aseman vahvistamista sekä suomalaisuuden nostamista hallitsevaan asemaan Suomessa. Tuona aikana suomalaisen nimen valinta koettiin isänmaalliseksi teoksi ja osaksi ponnistelua uuden kansan luomiseksi, toteaa Anita Schybergson. Ensimmäiset suomenkieliset nimet olivat parkkilaiva *Uskolla*, joka valmistui 1814, sekä kaljaasi *Toimilla*, joka rakennettiin seuraavana vuonna. (Schybergson 2009, 190, 200.) Suomen valtio nimesi ensimmäisen jäänmurtajansa vuonna 1890 selvällä suomenkielellä *Murtajaksi*, esikuvanaan ruotsalainen, tanskalainen ja saksalainen kaimansa (Pohjanpalo 1978, 122). 1900-luvun alkuvuosiin mennessä suomenkielisten nimien osuus kauppalaivastossamme oli noussut yli puoleen kaikista nimistä (Schybergson 2009, 189), mikä kuvaa hyvin kansallisuusaatteen vaikutusta silloisiin nimenantoperusteisiin.

#### 2.4.2 Nimi Kalevalasta

Vuosisatojen ajan vieraiden valtioiden alaisuudessa olleet suomalaiset saivat uutta pontta vuonna 1835 ilmestyneen Kalevalan myötä. Anita Schybergson on todennut väitöskirjassaan, että ensimmäiset Kalevalan mukaan nimetyt alukset tulivat neljä vuotta teoksen ilmestymisen jälkeen 1838. Nämä olivat oululaiset fregatit *Ilmari* ja *Kaleva*. Kansalliseepoksen nimistö oli myös poliittisesti vaaratonta, ja vuosisadan

puolivälin jälkeen nämä nimet yleistyivät. Suomen kauppalaivastoon ilmestyi aluksia, kuten *Aallotar*, *Ahti*, *Ahto*, *Aino*, *Ilmatar*, *Ilpotar*, *Joetar*, *Kalervo*, *Kaleva*, *Kullervo*, *Lainetar*, *Osmo*, *Sampo*, *Tapio*, *Ukko*, *Unto* ja *Wellamo* (Schybergson 2009, 198.) 1898 Suomen toinen jäänmurtaja sai nimekseen *Sampo*, ja kalevalaisella nimellä uudelleen ristittiin myös 1914 valmistunut ja 1918 Suomen jäänmurtajalaivueeseen liitetty *Väänämöinen* (Pohjanpalo 1978). Vuosisadan loppupuoliskolla liikennöivät myös matkustaja-alukset *Ilmatar* ja *Aallotar* (Vapalahti 1996a). Suomen valtiolla on ollut sukellusvene *Iku-Turso* ja nykyisinkin liikennöivä monitoimialus *Louhi*.

### 3 LAIVOJEN NIMEÄMISEN PERUSTEITA

#### 3.1 Yleistä

Aluksen nimi mainitaan julkisissa yhteyksissä ensimmäisenä. Erilaisiin alusrekistereihin, satamaluetteloihin ja tull- sekä verotusasiakirjoihin tarvitaan aluksen nimi (Schybergson 2012, 10). Uutisoinnissa aluksen nimi nousee ensimmäisenä ja tärkeimpänä esille. Muutaman vuoden takainen ”kaappausdraama” yhdistetään edelleen näppärästi alukseen nimeltä *Arctic Sea*. Laivojen nimeäminen myös kiinnostaa ihmisiä. Eckerö Linen järjestämä nimikilpailu uudelle alukselleen keräsi yli 10 000 ehdotusta, joista lopulta päädyttiin nimeen *Finlandia* (Toikka-Everi 2012).

Nimet voidaan jakaa muutamaaan pääkategoriaan. Ensimmäisenä ovat erisnimet, joihin kuuluvat maantieteelliset nimet, mytologiset nimet sekä ihmisten nimet. Toisena ovat yleisnimet, joita ovat erilaiset luonnontieteelliset nimet, kuten eläimet ja kasvit, luonnonilmiöt ja merenkulkuun liittyvät termit, ominaisuus- ja toivonimet sekä henkilötermit ja toimintaa kuvaavat nimet. Schybergson luokittelee tutkimuksessaan yleisnimet sellaisiksi nimiksi, jotka on helppo yhdistää tiettyyn asiaan ja joiden sisältö on selkeä. Hänen tutkimuksensa ajanjaksolla yleisimpiä olivat ns. toivonimet (*Hoppet*, *Onni*, *Toivo*, *Alku*, *Rauha*), joita oli noin puolet kaikista yleisnimiksi luokiteltavista nimistä. Toivonimet olivat tavallisia, koska entisaikoina

merenkulku oli riskialtista. Toivonimi, kuten *Lyckan* (onni tai tuuri), kuvasi toivetta onnekaasta purjehduksesta tai vaikkapa tuottoisasta kaupasta (Schybergson 2012, 69.) Toivonimien yleisyys tosin alkoi laskea radikaalisti 1900-luvun alkupuolella, kun turvallisuus merenkulussa lisääntyi (Schybergson 2009, 129, 130).

Samalta ajanjaksolta hyvänä esimerkkinä toimii ensimmäinen Suomessa rakennettu tankkeri *Walo-Apu*, joka kuljetti nimensä mukaisesti valopetrolia Suomen rannikolla ja Saimaalla (Äänimeri 2012a). Maailmalta löytyy tälläkin hetkellä useita tankkereita, joiden nimestä löytyy johdannaisia petrol-, oil- tai gas-sanasta (Marine Traffic 2012).

Kaikkien edellä mainittujen kategorioiden yhdistelmiä löytyy kuten myös nimiä, joita ei saa puolestaan sovitettua mihinkään ryhmään. Näitä ovat esimerkiksi numero- ja kirjainyhdistelmät.

### 3.2 Henkilön nimi

Tapa antaa laivan nimeksi jonkun ihmisen nimi on ikivanha. Tutkimuksessaan Anita Schybergson esittää, että kun laiva on nimetty henkilön, raamatullisen hahmon tai muun jumalhahmon mukaan, se koetaan yksilöllisempänä ja jopa elävänä olentona (Schybergson 2009, 81). Toinen teoria liittyy laivojen ”sukupuoleen”. Useimmissa indoeurooppalaisissa kielissä laiva saa feminiinisen etuliitteen, jolloin luonnollinen valinta on nimetä alus naisen mukaan. Tosin tästäkin ajatuksesta on lukuisia poikkeuksia. Sara L. Uckelman on artikkelissaan todennut, että miesten nimiäkin on ollut käytössä jo 1300-luvulla, tosin vähemmän kuin naisten (Uckelman 2005). Saman huomion teki Anita Schybergson, joka väitöskirjassaan on laskenut vuosina 1868–1938 laivoilla esiintyneet henkilönnimet ja todennut, että niistä naisten nimiä oli lähes puolet (48 %), miesten nimiä kolmannes (34 %) ja loput tunnettujen henkilöiden nimiä, kuten kuninkaallisten ja ruhtinaallisten perheiden edustajia, niin miehiä kuin naisiakin (Schybergson 2009, 91). Erityisesti länsimaissa ja Pohjolassa on ollut tapana, että laiva nimetään varustajan vaimon, itse varustajan tai hänen lapsiansa mukaan. (Schybergson 2012, 67.)

### 3.2.1 Naisen nimi

Naisen nimen siirtyminen laivalle on säilyttänyt suosionsa läpi vuosisatojen. Kirjassaan Adonis och Aallotar Schybergson kirjoittaa naisten nimien olleen käytössä jo antiikin Kreikassa sekä tullilistojen mukaan myös jo 1200- ja 1300-luvulla Euroopassa ja Pohjolassa, tosin vielä 1600-luvulla naisten nimet laivoilla olivat epätavallisia. Hän myös esittää kiinnostavan teorian laivan naisena käsittämisen alkuperälle. Jo vanhassa kreikkalaisessa mytologiassa luonto oli elollinen. Kun puu kaadettiin laivan rakentamista varten, jäi osa sen naispuolista henkeä elämään puiseen materiaaliin. Suomalaisissa aluksissa samankaltaisesta ajatuksesta kielii ehkä yleisnimien ”feminisointi” lisäämällä nimen loppuun päätteen -tar/-tär, kuten *Honkatar / Joetar / Kanteletar / Lainetar / Aallotar* ja monta muuta. (Schybergson 2012, 101-103.)

Laivan kokeminen naisena varmasti auttoi merimiesten koti-ikävään ja turvallisuuden kaipuuseen aikana ennen puhelimia ja internetiä. Vanhoissa purjevereissä on naisellista hoikkuutta ja linjakkuutta. Niitä suojellaan, hoidetaan, pidetään kauniina ja puhtaina. Yhä edelleenkin usea vaimo tai tyttöystävä saa kunnian toimia muusana. Käytäntö on ollut havaittavissa jo 1800- ja 1900-luvun vaihteessa, jolloin suosituimmat laivoille annetut naisten nimet olivat samat kuin tuon ajan suosituimmat ristimänimet naisilla. (Schybergson 2009, 92.) Melko perinteinen ja kuvaava esimerkki on 1921 valmistunut parkkilaiva *Warmä*, joka nimettiin merikapteeni Johannes Arvid Malénin vanhimman tyttären mukaan (Jussila 2003, 58).

Erinäisiä laivaluetteloja tutkiessa huomaa, että Suomessa naisen nimen on saanut huomattavasti useampi rahtilaiva kuin matkustajalaiva. Tämä voi selittyä sillä, että matkustajalaivat on tarkoitettu suurelle yleisölle, jolloin nimenkin tulisi olla mahdollisimman neutraali ja kaikkia miellyttävä. Vuonna 2010 naisten nimiä käytettiin viidenneksessä (20 %) kaikista laivoista (Vapalahti 2010).

### 3.2.2 Miehen nimi

Aluksia on kastettu miesten nimillä siinä missä naistenkin, tosin niiden osuus on vähäisempi kuin naisten nimien. Esimerkiksi Tanskassa vuonna 1870 miesten nimien osuus kaikista laivoista oli vain 5 %, kun naisten vastaava oli 45 % (Schybergson 2012, 101). Suosituimmat miesten nimet laivan nimenä vuosina 1838–1938 olivat *Alexander, Carl/Karl, Johannes, John, Nicolai, Toimi* ja *Usko* (Schybergson 2012, 65). Kyseisenä ajanjaksona Johannes ja Karl olivat Suomessa erittäin suosittuja etunimiä, Nicolai ja Alexander puolestaan lainattiin keisarilliselta perheeltä. Toimi- ja Usko-nimiä käytettiin todennäköisesti ennemminkin niiden merkityksen takia kuin miehen nimenä. (Schybergson 2012, 66.) Kuten aiemmin todettiin, osa nimistä tulee todennäköisesti laivojen varustajilta ja rakennuttajilta, jotka tuohon aikaan olivat poikkeuksetta miehiä. Miehikäs esimerkki löytyy Finnlinesin historiasta, jolloin vuonna 1947 perustettu Merivienti Oy nimesi ensimmäiset höyrylaivansa *Willeksi, Kalleksi* ja *Eeroksi*. Finnlines oli kyseisen yhtiön tytäryhtiö (Äänimeri 2012b). Miesten nimien osuus vuoden 2010 laivojen nimistä oli melko suuri (10 %), mikä on kuitenkin vain puolet naisten nimien osuudesta (Vapalahti 2010).

### 3.2.3 Uskonnollinen nimi

Tutkija Sara L. Uckelman on perehtynyt tarkemmin uskonnollisen nimen käyttämiseen ja huomannut, että tapa on ollut käytössä jo 1200-luvulla. Silloisten satamadokumenttien mukaan englantilaisissa satamissa vieraili useita aluksia, joiden nimenä oli jonkin pyhimyksen nimi. Seuraavan vuosisadan puolella naisten nimet alkoivat yleistyä. Useimmissa tapauksissa nimi oli edelleen alkuperältään pyhimyksen, mutta etuliite St, Seint tai Saint oli jätetty pois. Sama periaate näkyi myös käytetyissä miesten nimissä. (Uckelman 2005.) Schybergsonkin kallistuu samalle kannalle epäillessään keskiajalla useimpien laivojen kylkiin maalattujen naisten nimien suosion johtuneen niiden pyhimyskaimasta (Schybergson 2012, 101). Kristinuskoon liittyvien pyhimysten todennäköisesti toivottiin tuovan suojelusta ja hyvää onnea silloisten purjealusten seilatessa maailman myrskyisillä vesillä.



### 3.2.3.1 Tunnetun henkilön nimi

Laivan saadessa nimekseen jonkun tunnetun henkilön nimen on kyseessä henkilön ihannointi tai kunnianosoitus. Kunnianosoituksena annettava nimi on yleinen esimerkiksi Yhdysvaltojen laivastossa, jonka ensimmäinen alus sai nimeksensä *Alfred*, kunnianosoituksena Wessexin kuninkaalle, Alfred the Greatille, joka perusti Britanniaan ensimmäisen laivaston suojaamaan maata tanskalaisia hyökkääjiä vastaan. Patrioottien ja sankareiden nimiä hyödynnettiin laivojen *Hancock* ja *General Greene* –nimissä. (Naval History and Heritage Command 2012.) Viimeisin tapaus laivaston alusten nimeämisessä nähtiin 10.2.2012, kun laivastoministeri Ray Mabus nimesi uuden taistelulaivan kongressiedustaja Gabrielle Giffordsin mukaan. Giffords selvisi tammikuussa 2011 murhayrityksestä. Laivan suojelijaksi kutsuttiin Roxanna Green, jonka 9-vuotias tytär menehtyi kyseisessä ammuskelussa (Cavas 2012). Kunnioitusta voidaan osoittaa myös laivan hankinnassa keskeisesti mukana olleille henkilöille. Ouluun 1950-luvun alussa hankittu satamahinaaja nimettiin *Alpoksi* ensimmäisen apulaiskaupunginjohtajan E. Alpo Aution mukaan. Autio oli omatoimisesti pohjustanut hinaajahankintaa ja edesauttanut kaupungin päättäjien myöntymistä sille. (Kämäräinen 2005, 46.)

Anita Schybergson kertoo Suomessa laivoja kastetun mm. keisariperheen (*Alexander, Nikolai, Constantin, Olga, Alexandra*), kuuluisien vapaussankareiden (*Bonaparte, Napoleon, Lafayette, Kanaris, George Canning* ja *Bolivar*), sekä naparetkeilijöiden (*Nansen* ja *Nordenskjöld*) mukaan (Schybergson 2009, 203-204). Suomessa on ihannoitu kuninkaallisiakin. 1981 Silja Linen uusi matkustajalaiva sai nimekseen *M/V Silvia Regina* Ruotsin kuningatar Silvian mukaan (Lindgren 2011, 332). Suurimmalle osalle suomalaisista lienee tuttu myös silloisen presidenttimme mukaan nimetty jäänmurtaaja *Urho*.

### 3.3 Maantieteellinen nimi

#### 3.3.1 Yleistä

1800-luvun ja 1900-luvun vaihteessa paikannimien käyttö laivojen niminä oli jatkuvassa kasvussa. Tämä selittyy Schybergsonin mukaan sillä, että merenkulku elinkeinona muuttui ja lähialueiden sijaan seilattiin pitkiäkin matkoja merten yli kaukaisiin maihin. Aluksen nimellä kerrottiin kotisatama tai nimeksi annettiin jokin matkakohteena oleva maankolkka, meri tai paikallinen joki. (Schybergson 2009, 128.) Paikannimien käyttö maailmalla oli yleisempää jo vuosisatoja aiemmin, johtuen todennäköisesti meriliikenteen kansainvälisyydestä. Tutkija Sara L. Uckelman on artikkelissaan hollantilaisista satamista vuosina 1595–1650 lähteneiden laivojen nimistä laskenut, että kaikista erinimisistä aluksista (405 kpl) 44 % oli nimetty jonkin paikkakunnan, kaupungin tai maan mukaan (179 kpl) (Uckelman 2005).

Nykyään maantieteellisiä nimiä Suomessa hyödyntää mm. Etelä-Suomen Laiva Oy, jonka aluksilla on perinteisesti ollut nimenä Helsingin kaupunginosia tai alueita. Nykyisestä laivastosta mainittakoon *M/S Eira*, *M/S Pasila* ja *M/S Alppila* (Etelä-Suomen Laiva Oy:n www-sivut 2012). Viime vuosisadalla varustamolla oli myös kuivalastilaivat *Kontula*, *Malmi*, *Pirkkola* ja *Vallila*. Yhtyneet Paperitehtaat Oy:llä oli laivoja, jotka nimettiin yhtiön toimintaan liittyvien paikkakuntien mukaan (*Lotila*, *Valkeakoski*, *Simpele*, *Rekola*) (Vapalahti 1996b.) Neste on myös käyttänyt jonkin verran maantieteellisiä nimiä. Varustamon aluksista *Tervi*, *Palva* ja *Pulha* ovat saaria Turun saaristossa, kun taas *Enskeri* ja *Tiiskeri* sijaitsevat todellisuudessa Suomenlahden itäosassa, Haminan ja Loviisan edustalla. (Finnish Maritime Index 05-06, 151.) Kaikkiaan maantieteellisiä nimiä oli 2010 käytössä 17 %:ssa kaikista aluksista (Vapalahti 2010).

Merivoimien aluksissa on käytetty perinteisesti paljon maantieteellisiä nimiä. Yhdysvalloissa laivaston taistelulaivat ovat saaneet nimekseen osavaltioiden nimiä (*USS Arizona*, *USS Iowa*, *USS Missouri*, *USS New Jersey* jne.) ja risteilijät kaupunkien (*USS Phoenix*, *USS Minneapolis*, *USS Indianapolis* jne.) (Military

Factory www-sivut 2012). Japanissa oli 1900-luvun alussa taistelulaivat *Yamashiro*, *Ise*, *Hyuga*, *Nagato* ja *Mutsu*, jotka oli nimetty maakuntien mukaan. Suuret taistelulaivat puolestaan saivat nimekseen jokien (*Mikuma*, *Kumaro*, *Tatsuta*) ja vuorien (*Aoba*, *Kinugasa*, *Haguro*) nimiä (Imperial Japanese Navy Page 2012). Suomen merivoimilla on tänäkin päivänä miinalaivat *Pohjanmaa*, *Hämeenmaa* ja *Uusimaa* ja ohjusveneet *Rauma* ja *Tornio*, joitakin mainitakseni (Vapalahti 2010).

### 3.3.2 Kotisatama tai rakennuspaikka

Edellistä vuosisataa ennen oli Pohjoismaissa tavallista nimetä alukset rakennuspaikkansa tai rakennuttajansa kotipaikan mukaan. Laivan rakentaminen oli tuohon aikaan suuri satsaus paikallisille ja lähialueiden asukkaille. Yli puolet aluksista, jotka saivat vuosina 1838-1938 nimensä kotikaupunkinsa mukaan (*Borgå*, *Brahe*, *Helsingfors*, *Jakobstad*, *Kemi*, *Kokkola*, *Lovisa*, *Oulu*, *Rauma*, *Torneå*, *Turku*, *Uleåborg*, *Wasa*, *Wiborg*), olivat joko höyry- tai purjelaivoja, jotka oli varustettu apumootorilla. Tällaisen aluksen rakentamiseen tarvittiin suurta pääomaa, joka oli helpointa kerätä isommissa kaupungissa (Schybergson 2012, 81). Laivan nimeämisellä kotisataman tai rakennuspaikan mukaan on pitkät perinteet. Anita Schybergson on tutkimuksessaan huomionnut jo 1500-luvulla purjehtineet alukset *Gamla Åländskan*, *Nya Åländskan*, *Ålands Hjorten*, *Ålandsskutan*, *Finska Barken*, *Helsingforsskeppet*, *Björneborgskrafveln*, *Viborgs Morian*, *Åboboporten*, *Helsingforshåpen* ja *Raumojakten*.

Schybergsonin tutkimuksen ajanjaksolla perustettiin myös ensimmäiset osakeyhtiöt varmistamaan liikennöintiä suuriin metropoleihin, kuten Pietariin ja Tukholmaan. Pääomaa kerättiin osakkailta, pankkilainalla, sekä valtionlainoilla. Oli siis luonnollista, että ainakin yksi osakeyhtiön laivoista nimettiin yhtiön toimipaikan mukaan, kun taas loput saivat nimensä matkan kohteen tai reitin mukaan (Schybergson 2012, 81-82). Nykyisinkin monella Suomen lipun alla seilaavalla kauppa-aluksella on kansallinen etuliite Finn, kuten *Finnmaster*, *Finntrader* ja *FinnWood* (Schybergson 2009, 67).

### 3.3.3 Kohdema tai -satama

Höyrylaivojen tuleminen ja purjelaivojen varustaminen apumootorilla auttoivat osalta reittiliikenteen säännöllistämistä. Ensimmäiset aikataulutetut reitit tulivat suurempien kaupunkien ja rannikkokaupunkien välille. Liikennöinnin muututtua organisoidummaksi ja säännöllisemmäksi oli käytännöllistä nimetä reitillä operoivat alukset käyntisatamien mukaan. Schybergson mainitsee esimerkkeinä Porvoon ja Helsingin välillä liikennöineen höyrylaiva *Helsingforsin* sekä Uudenkaupungin, Turun ja Salon välillä seilanneet alukset *Salon* ja *Nystadin*. (Schybergson 2012, 81.)

Liikennöinnin kansainvälistyessä ja suuntautuessa yhä kauemmas ja entistä eksoottisimmille alueille myös nimien kehitys oli samansuuntainen. Jo 1800-luvulla Suomesta kohti kaukaisia maita seilasi aluksia nimeltään esimerkiksi *Equator*, *Orient*, *Afrika*, *India*, *Atlantic*, *Amur*, *Neva*. Vuoden 2010 laivaluettelon mukaan Suomessa liikennöi useita Baltic- tai Euro-alkuisia aluksia, sekä kaksi Global-alkuista.

### 3.4 Mytologinen nimi

Mytologisen nimen käyttö on saanut alkunsa jo antiikin ajalla. Schybergson on tutkimuksessaan laskenut mytologisten nimien osuuden kaikista laivojen nimistä olleen 1838–1938 välisenä aikana 21 %. Hän laskee mytologiseksi nimeksi antiikin jumalat (*Helios*, *Ceres*, *Fortuna* yms) ja myös Pohjoismaiden omista tarustoista kumpuavat nimet, kuten *Tor*, *Odin* ja *Sampo*. Joukkoon mahtuu myös useita esimerkkejä tähtitaivaalta (*Jupiter*, *Orion*, *Mars*), jotka esiintyvät myös eri mytologioissa. Kauimpana menneisyydestä lienee egyptiläinen *Isis*, jota tosin palvoivat myöhemmin niin kreikkalaiset kuin roomalaistenkin. (Schybergson 2012, 73-76.)

Taivas ja meri olivat merkityksellisiä merenkulkijoille. Näitä elementtejä hallitsevat jumalat saivatkin usein laivoja kaimoikseen. Kreikkalaisten Poseidon ja roomalaisten vastaava, Neptunus, olivat molemmat meren jumalia. Taivaalta nimet saatiin esimerkiksi roomalaisten Jupiterilta, Heliokselta tai Merkuriukselta. Jumalilta

haluttiin myös näiden ominaisuuksia kuvaamaan ja auttamaan laivaa. Kestävyyttä ja nopeutta edusti Herkules, kun taas Fortunalta sai varmasti onnea. (Schybergson 2012, 73, 74.)

Nykyään yksi varustamo Suomessa on ylitse muiden, mitä tulee mytologisten nimien käyttöön. Alfons Håkansilla on ajan kuluessa ollut hinaajia nimeltään *Akilles*, *Atlas*, *Calypso*, *Castor*, *Hector*, *Herakles*, *Hermes*, *Mercurius*, *Neptun*, *Pallas*, *Pegasos*, *Pollux*, *Triton* ja *Zeus*, muutamia mainitakseni. (Sjöström 2005, 144.) Mielenkiintoinen huomio tämän päivän käytännöstä on, että Suomessa mytologinen nimi annetaan lähes poikkeuksetta vain hinaajille. Vuonna 2010 6 % kauppalaivastostamme oli nimetty mytologisella nimellä. (Vapalahti 2010.)

### 3.5 Eläimen nimet ja muut luonnontieteelliset nimet

#### 3.5.1 Yleistä

Anita Schybergson toteaa tutkimuksessaan, että luonnontieteellisiä nimiä löytyy niin pitkälti historiasta kuin mainintoja ja tietoja laivojen nimistä on saatavissa. Yksi selitys tavalle on aikoinaan laivojen koristeleminen erilaisin maalauksin ja keulafiguurein. Näiden esittäessä jotakin eläintä tai vastaavaa oli helpompi yhdistää alus myös samaan nimeen. Kuntien ja läänien vaakunoissa kuvatut eläimet Schybergson yhdistää alusten nimissä esiintyviin yksisarvisiin (Enhörningen) ja aarnikotkiin (Gripen). 1500-luvulla tutkimusmatkojen lisääntyessä myös laivojen nimiin alkoi ilmaantua eksoottisia eläimiä kuten Elefant ja Struts. Schybergson epäilee, että osa eläinten nimistä voi tosin tulla myös astronomiasta, onhan usealla tähtikuviolla eläimen nimi. Tutkimuksessa mainittuja aluksia joiden nimi tarkoitti sekä eläintä, että tähtikuviota olivat *Hvalfisk* (Valaskala), *Delfin*, *Örnen* (Kotka), *Dufvan* (Kyyhkynen) ja *Lejonet*. (Schybergson 2009, 67.)

Schybergsonin tutkimuksessa 1838–1938 välisenä aikana kaikista laivanimistä 27 % oli yleisnimiä sanakirjasta (Schybergson 2009, 80). Näistä yleisnimistä 13 % oli kasvi- tai eläinkunnasta (Schybergson 2009, 110). Eniten laivoja nimettiin tuolloin lintujen ja vesieläimien mukaan. Nimi yhdistettiin aluksen ominaisuuksiin. Vesieläin

kuvaa aluksen liikkumista vedessä ja kuulumista vesiympäristöön, lintu puolestaan nopeutta. Suuri maapeto, kuten karhu, aluksen nimessä sopi hyvin kuvaamaan laivan vahvuutta (Schybergson 2009, 112). Tänäkin päivänä voi satamasta löytää *Otso*- tai *Kontio*-nimisen aluksen, jotka ovat molemmat osuvasti jäänmurtaajia. Suomen Kuvitetun Laivaluettelon mukaan vuonna 2010 luonnontieteellisiä nimiä oli 9 %:lla laivoista, mukana mm. *Pujo* ja *Tikka*. (Vapalahti 2010.)

Merivoimien laivoissa on eläinten nimiä käytetty paljon. Yksi peruste tälle on yhdistää saman alustyyppin alukset (Schybergson 2009, 69.) Yhdysvalloissa toisen maailmansodan aikana toimi varalaivastoministerinä Franklin D. Roosevelt, joka oli innokas ornitologian harrastaja. Hän päätti nimetä miinanraivaajat, joiden luokkakin oli Lapwing (töyhtöhyppä) –luokka, lintujen nimillä. Ensimmäisen kymmenen alukset värikkäät nimet olivat *Lapwingin* jälkeen *Owl* (pöllö), *Robin* (punarinta), *Swallow* (pääsky), *Tanager* (Tanagara, eräänlainen värikäs varpuslintu), *Cardinal* (punakardinaali), *Oriole* (kuhankeittäjä), *Curlew* (kuovi), *Finch* (peippo) ja *Heron* (haikara) (4 Military Factory www-sivusto 2012b.) Japanissa 1900-luvun alkupuolella lentotukialuksien nimet kuvasivat erilaisia lentäviä eläimiä niin todellisia, kuin myyttisiäkin. Joukosta löytyy *Ryujō*, joka tarkoittaa pyhää lohikäärmettä, *Shōkaku* (taivaalla lentävä kurki), *Hiryū* (taivaalla lentävä lohikäärme), *Zuihō* (otollinen tai onnekas Feenix), *Hiyō* (pois lentävä haukka), *Junyō* (vaeltava haukka) ja *Unryū* (lohikäärme pilvien keskellä) (Imperial Japanese Navy Page 2012).

Suomen Rajavartiolaitos on nimennyt aluksiaan erilaisten vesilintujen mukaan (ulkovartiolaivat *Tavi*, *Telkkä* ja *Tiira*). Löytyypä samasta joukosta myös yleispätevä *Merikarhukin*. Merivoimilla puolestaan kuljetuslauttoina toimivat *Kampela* ja järjestysnumeroilla eritelty *Kala*-nimiset alukset. Numeroilla on myös eritelty miinanraivausveneet, joiden nimi on joko *Kuha* tai *Kiiski*. Muita merivoimien aluksia, joilla on eläimen nimi ovat vartioalukset *Kiisla* ja *Kurki* sekä sukeltajaemälaiva *Mursu* ja kuljetusalus *Valas*. Öljyntorjuntapuolella operoivat vesinisäkkäät *Halli* ja *Hylje*. (Vapalahti 2010). Kaikkia tässä mainittuja alusten nimiä yhdistää niiden esikuvien kuuluminen läheisesti veteen ja vesiympäristöön.

### 3.5.2 Luonnonilmiöt ja merenkulkuun liittyvät nimet

Merenkulku liittyy läheisesti luontoon ja luonnonilmiöihin. Suomalaisissa laivoissa on Schybergsonin tutkimuksen mukaan vuosina 1838–1938 esiintynyt merenkulkuun ja luonnonilmiöihin liittyviä nimiä kuten *Aalto* ja *Laine* ja niistä naisellisella loppuliitteellä muokatut *Aallotar* ja *Lainetar* (Schybergson 2012, 71). Tosin kaikista yleisnimistä luonnonilmiöiden osuus oli ainoastaan 8 %, kun esimerkiksi toivonimien osuus oli 60 % (Schybergson 2009, 142). Ruotsin puolella muutama vuosisata aiemmin ovat seilanneet raivoisat *Blixt* (salama), *Tordön* (ukkonen), *Orkan* (hirmumyrsky) sekä hieman maltillisemmat *Bris* (tuulenviri) ja *Vind* (tuuli) (Schybergson 2009, 69). Tällä hetkellä Suomessa vettä halkovat *Tyrsky*, *Tuuli*, *Hyöky*, *Merituuli* ja *Summersea*. Kaikkia näitä voisi ennustaa Transfennican rahtauksessa 2010 ollut *Stena Forecaster*.

### 3.6 Astronominen nimi

Kuten aiemmin mainittiin, useissa mytologiasta lainatuissa nimissä on päällekkäisyyksiä astronomisten nimien kanssa. Tähän on yksinkertainen selitys. Tähtitaivas kiinnosti ihmistä jo aikojen alussa. Voimat, jotka muokkasivat luontoa ja tuolloin myös vaikuttivat suuresti ihmisten elämään, tulivat taivaalta. Vuodenaikojen muuttuminen pystyttiin ennustamaan auringon, kuun ja tähtien asennoista. Tällä taas oli suuri merkitys esimerkiksi sadonkorjuun tai kylvön ajoittamiseen. Ihmisen tarkkaillessa taivaankantta, he alkoivat myös nimetä taivaankappaleita. Aurinkoa kutsuttiin samalla nimellä kuin auringonjumalaa. Ne olivat käytännössä yksi ja sama asia (Watson, Tähtinen & Virtanen 2008, 204, 206).

### 3.7 Henkilötermit ja toimintaa kuvaavat nimet

Edeltävien vuosisatojen vaihteen molemmin puolin laivojen nimistä yleisnimiä oli hiukan yli puolet, joista henkilöä kuvaavia nimiä 19 %. Tuolloin laivoja inhimillistettiin nimillä, kuten *Barden* (bardi), *Dragon* (rakuuna), *Bondesonen* (talonpoika), *Prinsessan*, *Turisten* (turisti) ja *Syskonen* (sisarus). Nykyäänkin käytössä olevista nimistä esimerkkeinä käyvät *Trader* ja *Transportören* (kuljettaja,

viejä). Saman kategorian tämän hetkisiä nimiä ovat vientiä ja tuontia kuvaavat Birka Cargon alukset *Trader*, *Carrier*, *Shipper*, *Exporter* ja *Transporter*. Nykyisistä aluksista henkilötermien mukaan on nimetty 8 %. (Vapalahti 2010.)

## 4 KYSELY

### 4.1 Kysymykset

Miettiessäni kyselylomakkeeseen (LIITE 3) mahdollisesti tulevia kysymyksiä käytin apuna tekemääni perusteellista taustatyötä. Ensimmäisellä kolmella kysymyksellä lähestyin aiheitani käytännön kannalta. Kuka nimestä päättää, mistä nimiä haetaan sekä kuinka nimenantoprosessi etenee käytännössä. Vastausvaihtoehdot valitsin perustuen osittain yleiseen tietoon nimenantamisprosessista sekä omiin olettamuksiini. Jokaiseen kysymykseen jätin myös mahdollisuuden vastata vapaasti tai tarkentaen. Kuudes kysymys kuuluu myös tähän samaan ryhmään, vaikka sen esitinkin lomakkeessa myöhemmässä vaiheessa. Siinä vastaajat saivat kertoa oman mielipiteensä, miksi alus ylipäänsä edes nimetään.

Peruskysymysten jälkeen keräsin pintapuolista tietoa varustamojen alusten nimistä yleisesti. Jaotteluna käytin Schybergsonin suunnittelemaa kategorisointia. Varsinaisten nimitietojen mausteeksi kysyin myös, millä kielellä nimi oli. Halusin tällä selvittää olettamustani merenkulun kansainvälisyydestä sekä verrata sitä aiemmassa tutkimuksessa esille tuotuun kansallisuusaatteen vaikutukseen.

Seuraava kysymys oli ensimmäinen täysin avoin kysymys. Tässä kohtaa tuntui paremmalta kerätä tarkempaa tietoa alkupuoliskon kysymysten herättämistä ajatuksista, ennen kuin ne painuisivat taas taka-alalle.

Kysymykset 8 ja 9 käsittelivät nykyään melko yleisiä varustamojen sisäisiä nimiä yhdistäviä tekijöitä ja piirteitä. Mikäli varustamolla oli käytössä jokin tällainen yhtenäistävä piirre, tiedustelin myös, mikä oli vastaajan näkemys sen syystä. Jälleen kerran jätin mahdollisuuden myös avoimelle vastaukselle.



Loppuosassa sivusin nimen tärkeyttä markkinoinnin, mainonnan sekä imagon rakentamisen kannalta. Lisäsin näihin kysymyksiin täysin omasta kiinnostuksestani johtuen myös kohdan miehistön kannalta. Kaikki kyseiset kysymykset olivat asteikkokysymyksiä, joista jätin tarkoituksella pois neutraalin keskivaihtoehdon. Toivoin näin saavani puristettua vastauksista selkeämmin esiin, kumpaan suuntaan asiassa oltiin kallellaan.

Kyselytutkimus päättyi kahteen avoimeen kysymykseen, joissa sai purkaa tuntojaan ja mielipiteitään oman varustamon nimenantoperusteista sekä nimistä ja nimeämisestä yleisellä tasolla.

#### 4.2 Kyselyyn vastaajat

Alkuperäisen suunnitelmani mukaan aioin suorittaa kyselyn kaikille suomalaisille varustamoille koosta riippumatta. Lopulta vastaajiksi valikoitui Suomen Kuvitetun Laivaluettelon 2010 mukainen lista varustamoista ja laivan varustajista. Valitsin kyseisen teoksen avukseni silläkin uhalla, että mahdolliset uudet varustajat jäisivät kyselyn ulkopuolelle. Varustamoihin mahtui siis myös aluksia rahtaavia varustamoja sekä varustamoja, joiden aluksista osa seilasi ulkomaisen lipun alla.

#### 4.3 Kyselyn toteuttaminen

Kyselyn toteutin sähköpostilla loppukesän ja syksyn aikana. Ajankohdan yritin ajoittaa siten, että toimistoilla olisi ihmisiä paikalla, joten alku- ja keskikesä jäivät tästä syystä pois laskuista. Kyselyn toteutin sekä suomeksi että ruotsiksi. Lähestyin suurimpia varustamoja sekä varustamoja, joilla oli pelkästään info-osoite, ensin lyhyellä tiedustelulla tarkemmista yhteystiedoista. Muille varustamoille lähetin kyselyn liitteenä saatekirjeen (LIITE 1) kanssa. Ajan lähestyessä loppuaan otin vielä yhteyttä kaikkiin varustamoihin, joille olin lähettänyt kyselyn, mutten ollut saanut vastauksia. Tämä tuotti onnekseni vielä pienen tuloksen. Yhteyttä otin kaiken kaikkiaan 129 varustamoon. Kyselylomakkeita lähetin yhteensä 49 kappaletta niille varustamoille, jotka vastasivat yhteydenottooni. Vastauksia saapui 25 kappaletta,

joista kolmessa vastattiin pelkästään avoimiin kysymyksiin. Vastausprosentti oli mielestäni ennako-odotuksia isompi eli 51 %.

#### 4.4 Kysymysten käsittely

Sitä mukaa, kun vastauksia alkoi tipahdella sähköpostiini, muokkasin niistä taulukkoa, josta pystyin helposti havainnoimaan, mihin suuntaan tulokset kehittyisivät. Taulukosta saisin myös irti selkeää ja tiukkaa prosenttifaktaa. Suurempi ja tärkeämpi työ oli avoimien kysymysten käsitteleminen sekä yritykseni nähdä piilotettuja yhteyksiä eri kysymysten ja vastausten välillä. Myöhemmässä vaiheessa erottelin vastaajat omatoimisesti matkustaja- ja rahtipuolella operoiviin, koska varsinkin lopun mainontaa ja markkinointia käsittelevässä osuudessa tämä ero nousi merkittäväksi.

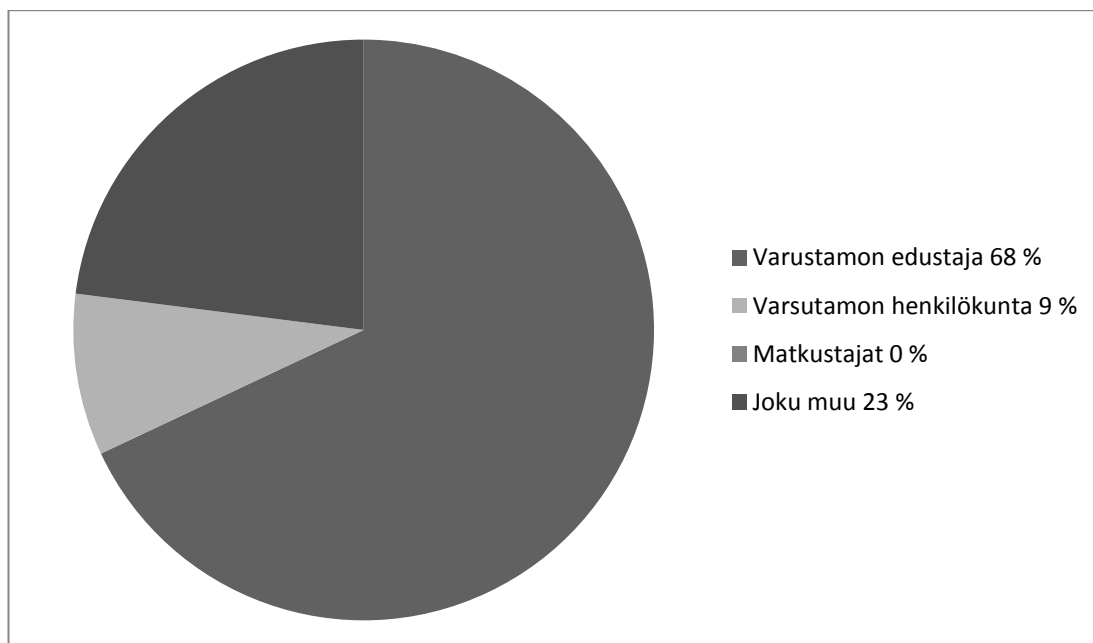
## 5 NIMEN ANTAMISEN PERUSTEET NYKYISIN

### 5.1 Kuka nimen antaa?

Viisitoista vastaajaa ilmoitti nimestä päättämisen lankeavan varustamon edustajalle. Tämä oli selvästi suurin osuus kaikista vaihtoehdoista (68 %). Henkilökunnan harteille vastuu lankesi vain kahdessa pienemmässä varustamossa, joissa todennäköisesti työntekijät olivat myös varustamon edustajia. Matkustajia käytettiin ainoastaan antamaan ehdotuksia, joista sopivimmat annettiin varustamon sisäiseen päätökseen. Yksikään varustamo ei ollut jättänyt viimeistä sanaa matkustajille. Muita päätöksen tekijöitä olivat osakkaat, varustamon hallitus tai johtoryhmä, laivan rakennuttajat sekä varta vasten kokoonpantu raati.

Yksi vastaajista kuvaili nimenantoprosessia seuraavasti: ”*Ideoita vaihdetaan omistajien keskuudessa ja kaikkein ”myyvin” nimi-idea valitaan*”. Myös muutamassa muussa vastauksessa korostettiin keskustelun tärkeyttä omistajien tai muiden ryhmien kesken. Ainoastaan kahdessa vastauksessa nimestä päätti yksi ainoa

henkilö. Eräs iso varustamo ilmoitti prosessin käynnistyvän johtoryhmän jäsenen tai projektiryhmän ehdotuksesta ja päättävän tulosityksikön johtajan hyväksyntään. Matkustaja-alusten nimeämisessä koettiin matkustajien kuuleminen luonnollisesti hyvin tärkeäksi, oli varustamo iso tai pieni.



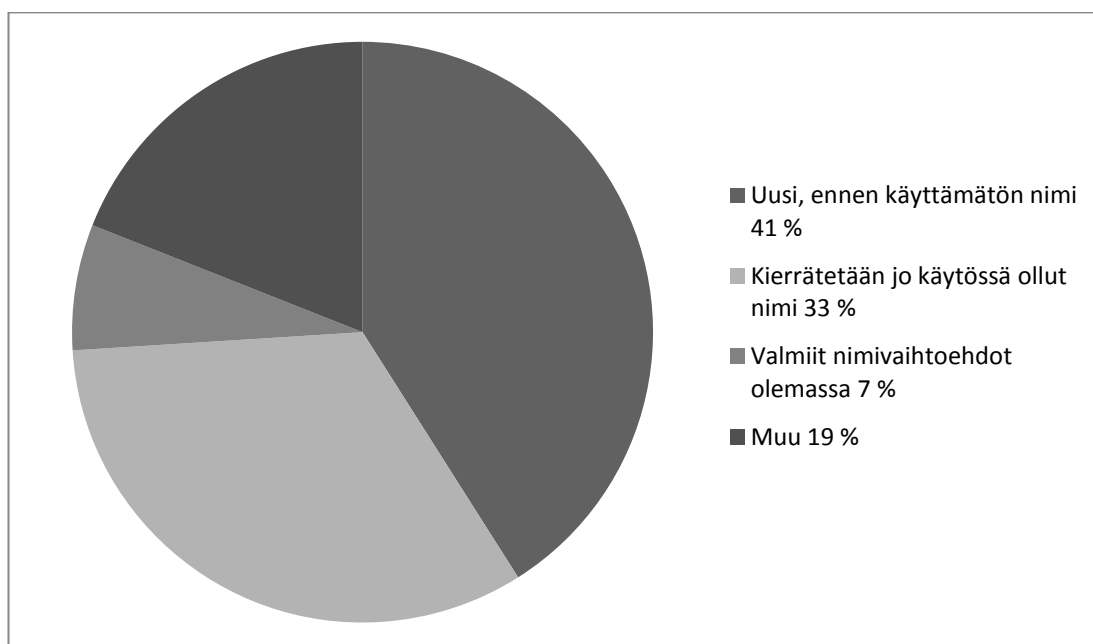
Kuva 1. Kuka nimestä päättää?

## 5.2 Miten nimet keksitään?

Suomalaisilla varustamoilla suositaan hieman enemmän uusia ja ennen käyttämättömiä nimiä (11 kpl) kuin kierrätettyjä nimiä (9 kpl). Molemmat ovat kuitenkin selvästi suositumpia kuin valmiiden nimivaihtoehtojen käyttäminen, joihin turvautui ainoastaan kaksi vastaajaa.

*”Laivallani oli ollut nykyinen nimi jo aikaisemmin sen ollessa Saksan lipun alla vuosina 1957-1988 ja oli tuona aikana tullut parhaiten tunnetuksi laivapiireissä. Ja se oli jo valmiina hitsattuna kylkiin, joten sen esille maalaaminen oli helppoa. Muutin nimen Ramonasta ostaessani aluksen vuonna 1999. Sitä paitsi entisen omistajan aikaisempi Ramona oli edelleen olemassa, enkä halunnut kahta samannimistä laivaa. Ja lisäksi kaikki suomalaiset rannikkolaivat oli nimetty naisen mukaan joten halusin tehdä poikkeuksen.”*

Nimikilpailujen käyttö apuna oli suosittua matkustaja-alusten nimeämisessä ja kilpailuideaa hyödynnettiin myös rahtivarustamoilla, tosin ainoastaan henkilökunnan keskuudessa. Kaksi vastaajaa kertoi nimien tulevan aina tai joskus myös perheenjäsenien nimistä. Molemmat käyttivät ”muusana” ainoastaan naispuolisia lähisukulaisia. Tällainen nimi myös kierrätettiin, jos alus myytiin. Yksi vastaaja kertoi syitä vanhan nimen säilyttämiseen: ”*Jos aluksella on vanha sopiva nimi, joka kuvaa itse alusta tai sen historiaa, taikka kyseinen nimi on tehnyt aluksesta parhaiten tunnetun, valitsen sen nimen*”. Toinen kertoi ostetun aluksen nimen säilyttämiselle syyksi sen hauskuuden ja erilaisuuden, vaikkei nimi muuten sopinutkaan varustamon aiemmin valitsemaan linjaan. Tuotenimiä laivoillensa antoi yksi varustamo (*Mastera, Tempera*). Liikennöintialueen mukaan oli nimetty useampikin alus neljän eri varustamon sisällä (*Pikku-Pukki, Inari*). Lisäksi aluksille oli annettu nimeksi suoraan varustamon nimi (*Neste*) ja oli yksi varustamo nimetty ensimmäisen aluksensa mukaan (*Rosita*).



Kuva 2. Miten nimet keksitään?

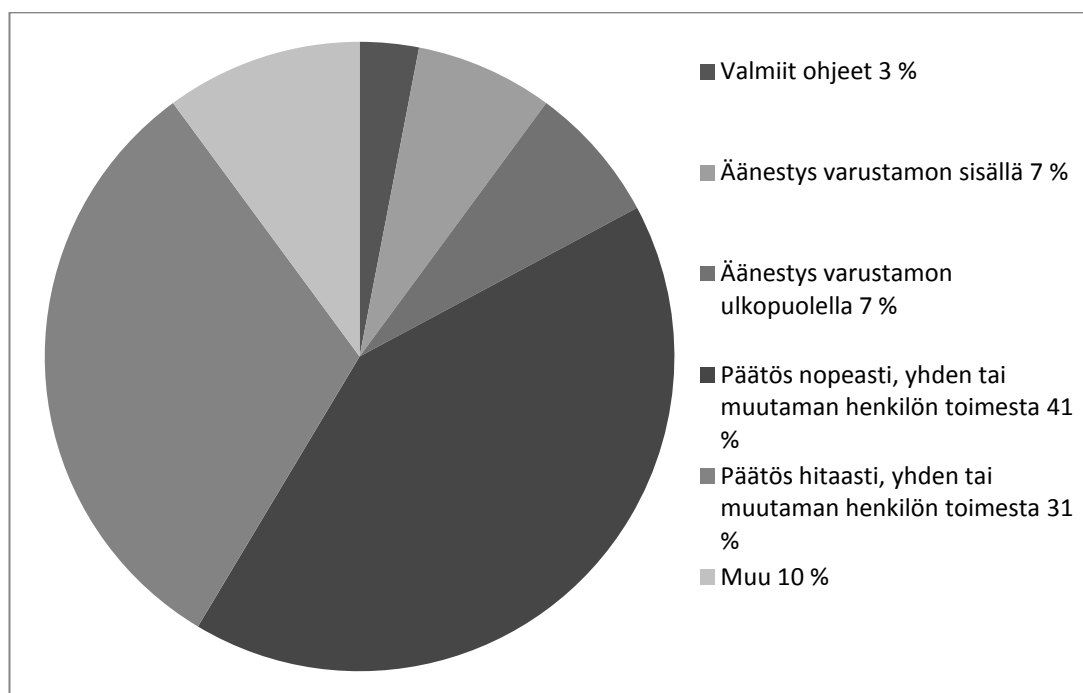
### 5.3 Miten nimen antaminen tapahtuu?

Itse nimenantamisprosessi vaihteli suuresti varustamojen välillä, eikä selvää yksittäistä punaista lankaa tuntunut olevan. Ainoastaan valmiiden toimintaohjeiden

seuraaminen jäi huomattavasti alakynteen kaikkien vastausvaihtoehtojen kesken. Niitä tunnusti noudattavansa yksi varustamo. Neljä vastaajaa valitsi vaihtoehtoista äänestyksen, puolet varustamon sisällä ja puolet ulkopuolella.

*”Otetaan vastaan nimiehdotuksia joka suunnalta ja ajan kuluessa valitaan paras (nimiehdotus) laivaa rakentamassa olleiden osakkaiden kesken.”*

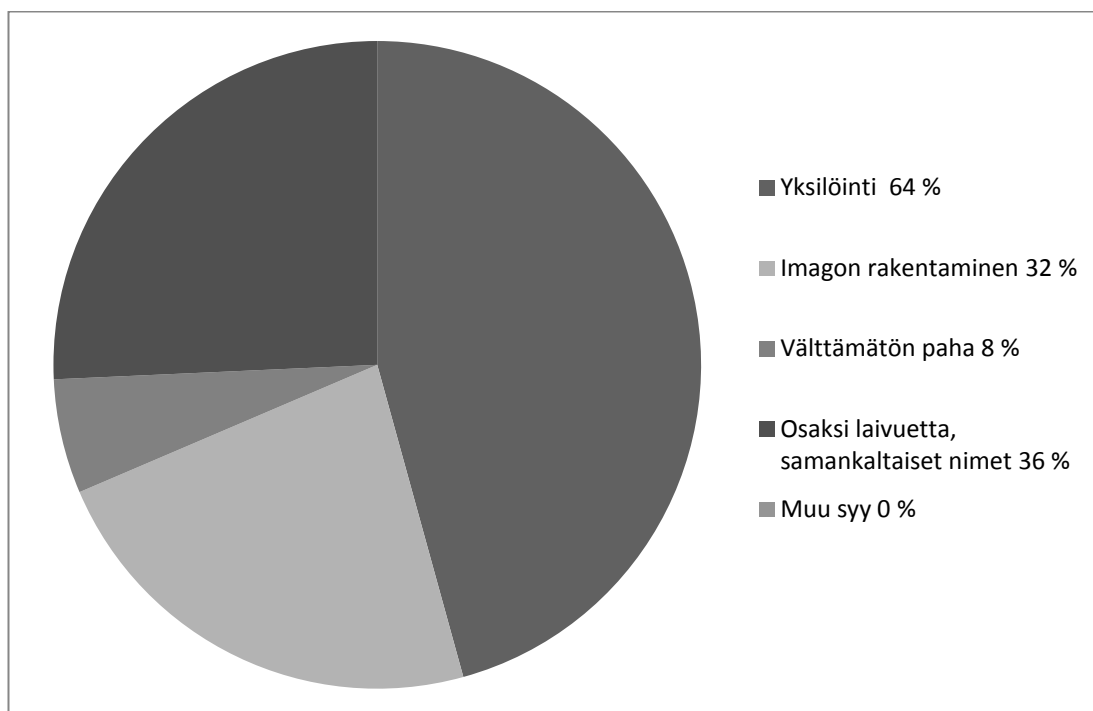
Nopeasti nimi ratkaistiin kahdessatoista tapauksessa, ja hitaasti se syntyi yhdeksässä varustamossa. Tosin yksi hitaan prosessin kannattaja kertoi ajan olevan 1–3 viikkoa, mikä saattaisi olla jonkun toisen mielestä nopea. Nopeasti päätös syntyi luonnollisesti varustamoissa, joissa nimen antoon ei osallistunut kuin yksi henkilö tai vanha nimi säilytettiin. Yksi vastaaja käytti jopa ilmausta *”kuin salama kirikkaalta taivaalta”*. Prosessi hidastui etenkin, kun käytössä oli nimikilpailu tai suurempi ryhmä päättäjiä.



Kuva 3. Miten nimi annetaan?

#### 5.4 Miksi laiva nimetään?

Laiva nimetään pääasiassa sen yksilöimiseksi. Tätä mieltä oli kaikkiaan 16 vastaajaa (64 %). Imagoa laivan nimellä rakensi kahdeksan varustamo (32 %) ja samankaltaisilla nimillä osaksi laivuettaan aluksen halusi tunnistaa yksi enemmän (36 %). Vastaajista ainoastaan kolme tunsu aluksen nimeämisen olevan välttämätön paha. He löysivät kuitenkin myös muita syitä nimeämiselle.



Kuva 4. Miksi laiva nimetään?

## 6 SUOMEN KAUPPALAIVASTON NIMET NYKYÄÄN

### 6.1 Nimikategoriat

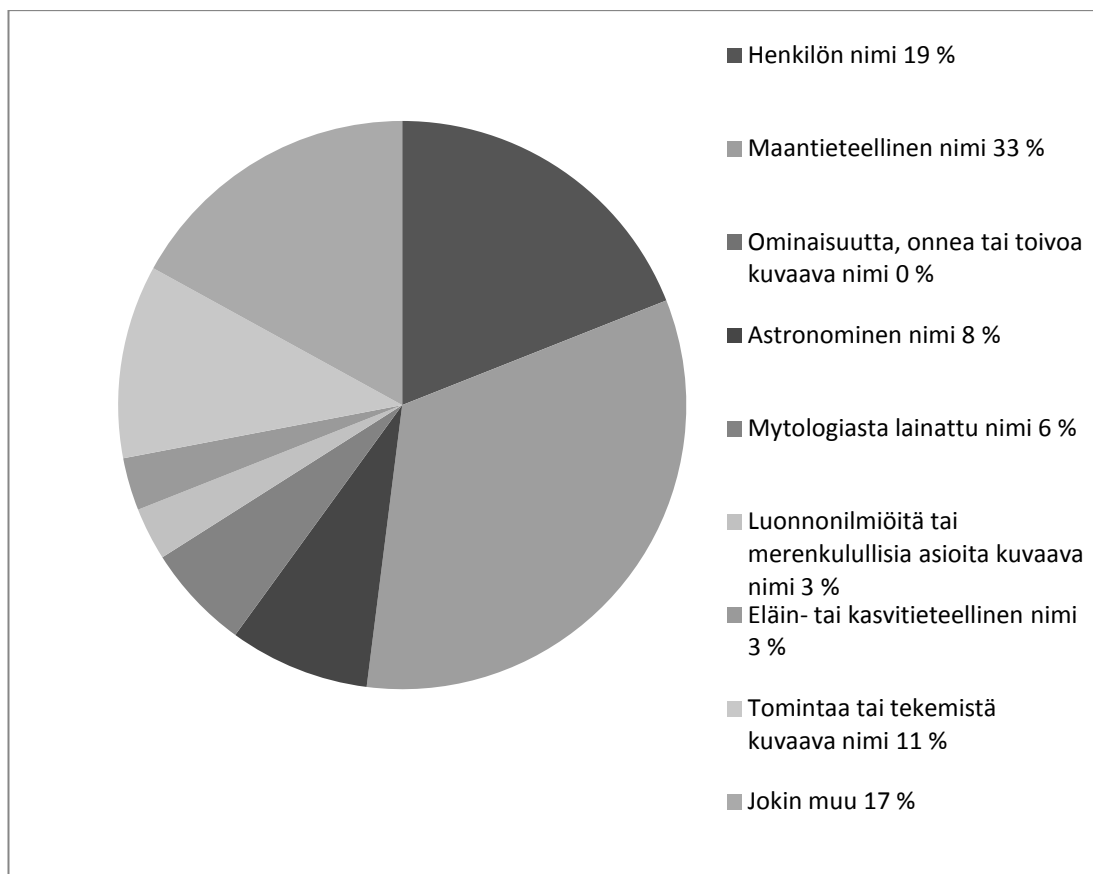
Suurimman osan kaikista laivan nimistä muodostavat vastauksien perusteella nykyään henkilön nimet (*Aila, Laura, Linda, Marina*) sekä maantieteelliset nimet (*Tampere, Tammerkoski*). 33 % laivoista oli saanut maantieteellisen nimen (12 kpl) ja henkilön nimien osuus oli 19 % (7 kpl). Maantieteellisten nimien suuri osuus

selittyy liikennöintialueensa mukaan nimettyjen laivojen paljoudesta. Henkilön nimien joukossa oli yksi miehen nimikin (*Eivor*), mutta naisten nimet olivat silti pääosassa. Kaksi vastaajaa jopa korosti avoimissa kysymyksissä laivan olevan aina naispuolinen ja se on nimettävä siis naisen nimellä. Vanha perinne elää yhä.

Vähemmälle edustukselle jäivät astronomiset (3 kpl) sekä mytologiasta lainatut nimet (2 kpl). Luonnonilmiötä kuvaavat nimet ja eläinten nimet (*Kiisla, Suula*) saivat kumpikin vain yhden äänen. Vähemmistön suosituimmaksi nousivat toimintaa ja tekemistä kuvaavat nimet, joita ilmoitti laivoilleen antaneen neljä vastaajaa (11 %); esimerkkejä tällaisista nimistä ovat *Stena Forecaster* ja *Stena Forerunner*.

Kategorioiden ulkopuolelta löytyivät lemmikkien nimet, joita käytettiin yhdessä varustamossa (*Tinto, Rolle, Viiru, Fancy*). Toinen varustamo kertoi nimien perustuvat alueen laivaliikenteen historiaan. Lisäksi käytettiin tuotenimiä (1 kpl), yhdisteltiin vanhoista nimistä uusia mitään sanomattomia yhdistelmiä sekä noudatettiin tiukasti tiettyä alku- ja loppukirjainta, nimen merkityksestä viis veisaten.

Ainoastaan toivonimet jäivät vastauksien ulkopuolelle. Tämä oli odotettavissa johtuen niiden radikaalista vähentymisestä jo 1800-luvun ja 1900-luvun vaihteessa.

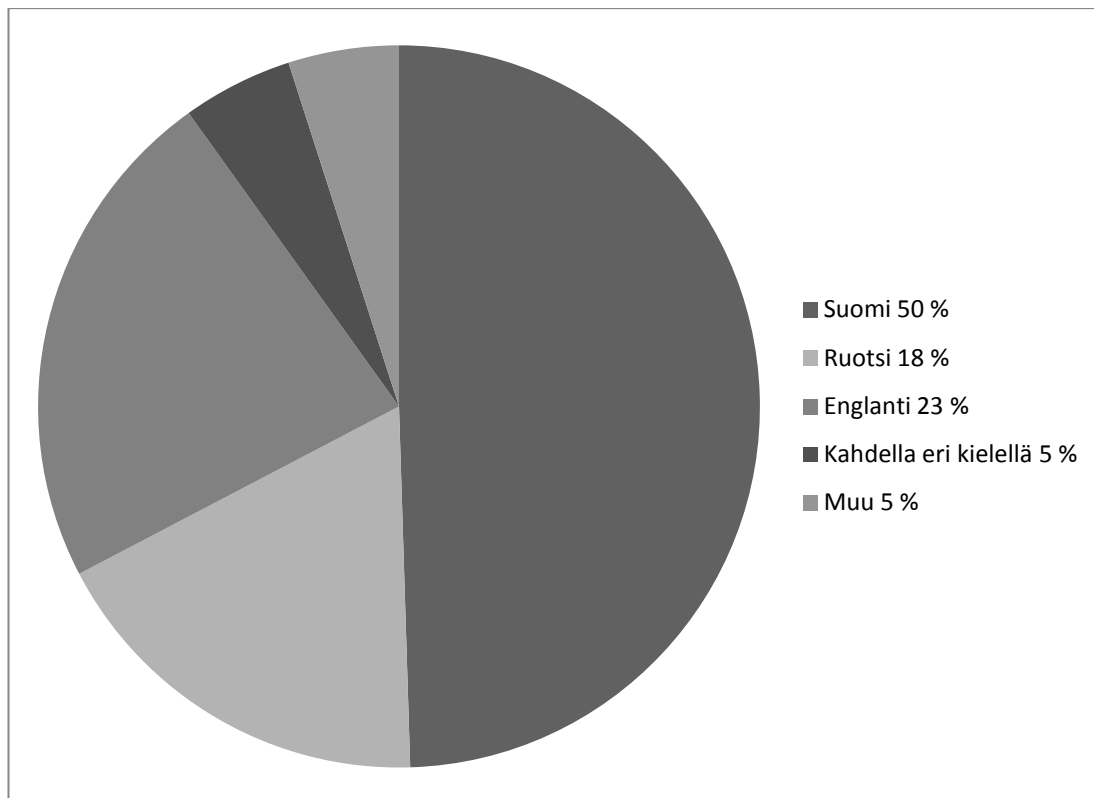


Kuva 5. Millaisia nimiä laivoillanne on tällä hetkellä?

## 6.2 Kielivalinta

Nimen kielessä oli paljon hajontaa. Käytetyin kieli oli kuitenkin selkeästi suomi. Lähes puolet vastaajista valitsi tämän vaihtoehdon (11 kpl). Ruotsinkielisiä nimiä oli neljällä vastaajalla ja englantia käytti yksi enemmän (5 kpl). Kahta eri kieltä sekoitti ainoastaan yksi varustamo ja saksankielinen nimi löytyi niinkään yhdeltä (*Unternelbe*). Varustamoissa, joissa käytössä oli naisten nimet, kielikysymys ei ollut vastattavissa.





Kuva 6. Millä kielellä nimi on?

### 6.3 Yhdistävä tekijä ja nimiperheet

Erilaisten yhdistävien tekijöiden käyttö nimissä jakoi vastaajat. Niukka enemmistö ilmoitti laivueensa kantavan samankaltaisia nimiä tai ainakin pyrkivänsä siihen (13 kpl). Kahdestatoista kieltävästi vastanneesta viisi valitteli kyseisen päämäärän olevan mahdotonta laivojen tullessa ja mennessä.

*”Yhtenäinen nimiperhe olisi hyvä tavoite, mutta käytännössä joskus hankalaa.”*

Tärkeimmäksi syyksi käytännölle koettiin laivan tunnistaminen kuuluvaksi osaksi varustamo (8 kpl). Kaksi vastaajaa koki nimiperheen olevan osa imagoa, kun yksi ei puolestaan pystynyt määrittelemään syytä.

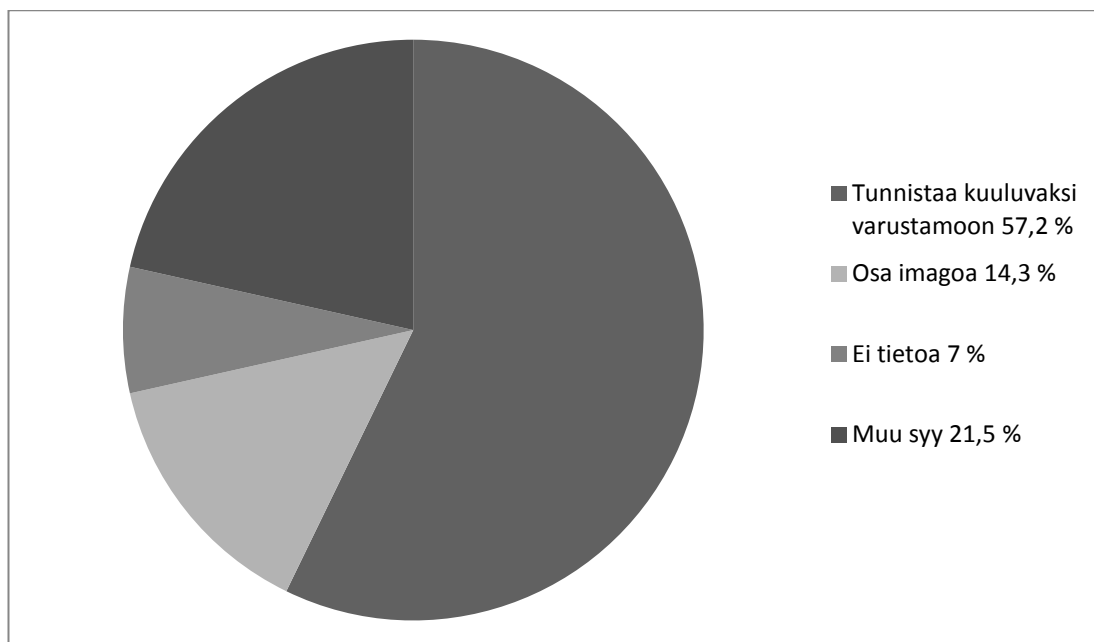
*”Ensimmäinen Kristina-laiva oli nimeltään Kristina Brahe. Tämä oli laivan nimi myös entisellä omistajalla. Seuraavan laivan kohdalla mietittiin, tuleeko nimeksi*

*Brahe jotain vai Kristina jotain. Päädyttiin Kristina Reginaan. Kristina Katariina oli luonnollinen jatkumo kolmannelle laivan nimelle.”*

Yksi vastaaja kertoi yhtenäisten nimien käytön olevan tapa kunnioittaa historiaa (*Suomen Neito, Suomen Suvi, Suometar ja Suomi*). Yhdistävinä tekijöinä käytettiin muunmuassa historiallisia nimiä, nimien kuulumista samaan nimikategoriaan, kuten naisten nimet tai samaa alkuosaa.

*”Toisen aluksen haluttiin olevan myös Lake-alkuinen, jotta alusten nimistä voidaan päätellä laivojen olevan sisaraluksia.”*

Yksi varustamo selvensi nimiensä yhtäläisyyksien (samat alkukirjaimet) tulevan varustamon entisen nimen (*Minicarriers Ab*) kahdesta alkukirjaimesta (*Mimer, Midas, Misana*). Vanhan varustamon yhdistyessä toisen kanssa oli uuden varustamon laivueen nimet kirjavat. Tämän jälkeen edellä mainittu tapa sai alkunsa, riippumatta siitä, mihin varustamoon laivat alun perin kuuluivat. Toinenkin varustamo oli yhdistänyt osan laivojensa nimistä käyttämällä varustamon nimeä apuna (*Hopealinja*). Laivoille oli annettu nimeksi *Silver Moon, Silver Star* ja *Silver Swan II*.



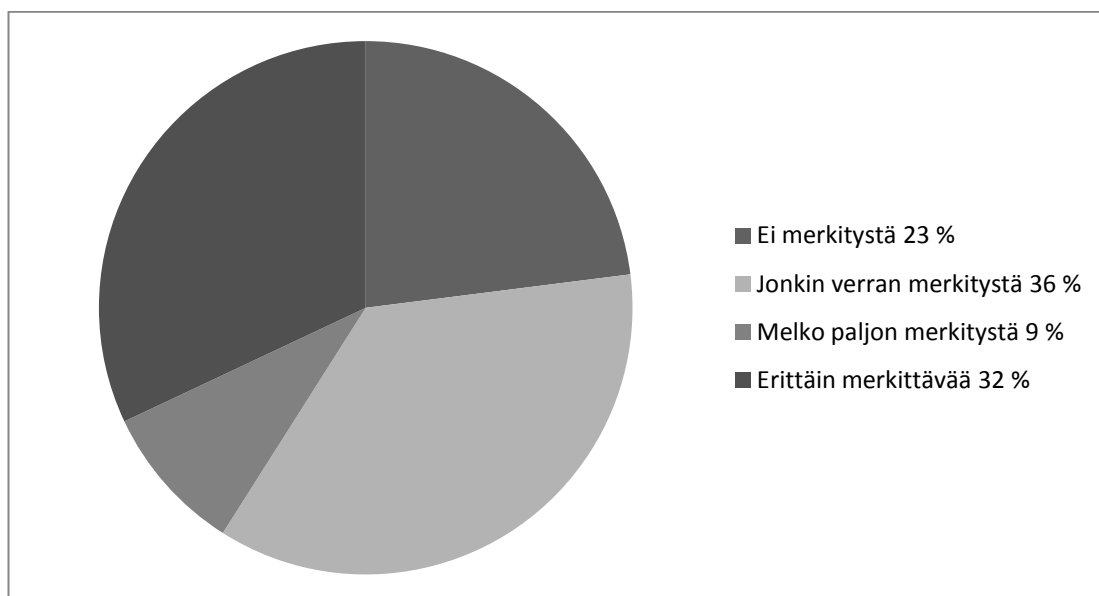
Kuva 7. Miksi nimessä käytetään aluksia yhdistävää tekijää?

## 7 LAIVAN NIMI MARKKINOINNISSA JA IMAGON RAKENTAMISESSA

### 7.1 Markkinointi ja mainonta

“Risteilyliikenteessä laivan nimi tulee olla houkutteleva”. Näin kuvaili matkustaja-alueita omistava vastaaja. Laivan nimen tärkeys korostui selvästi enemmän risteilyvarustamoiden markkinoinnissa ja mainonnassa. Vastauksien ulkopuolelta hyvänä esimerkkinä toimii 17.2.2012 nimen saanut *Viking Grace*. 23 000 ehdotuksesta nimen valinnut raati perusteli valintaansa seuraavasti: ” *Valitsemamme nimi M/S Viking Grace edustaa mielestämme tyyliä, designia ja tunnelmaa. Matka M/S Viking Gracella tulee tarjoamaan asiakkaillemme nautinnollisia ja runsassisältöisiä elämyksiä hienostuneessa ja tyylikkäässä ympäristössä*” (Viking Gracen www-sivut 2012).

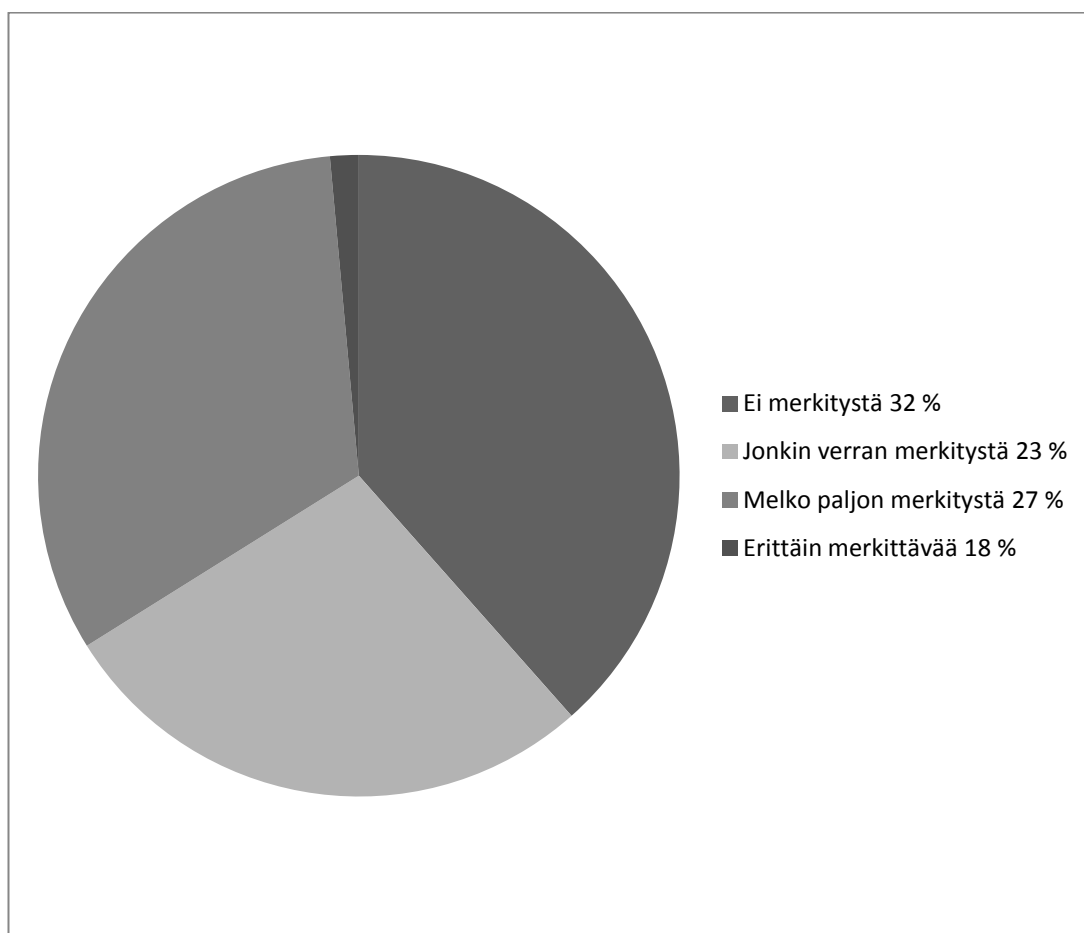
Kaikki viisi, jotka olivat sitä mieltä, ettei nimellä ole tässä tilanteessa lainkaan merkitystä, olivat rahtivarustamoja. Kahdeksan vastaajaa kertoi nimellä olevan hieman merkitystä, heistä kaksi operoi matkustajaliikenteessä. Erittäin merkittäväksi nimen koki seitsemän vastaajaa, jotka kaikki olivat risteilyvarustamoja tai liikennöivät matkustajaliikenteessä. Kaksi varustamo lievensivät nimen merkityksen melko tärkeäksi.



Kuva 8. Nimen merkitys osana markkinointia ja mainontaa.

## 7.2 Palveluiden myynti

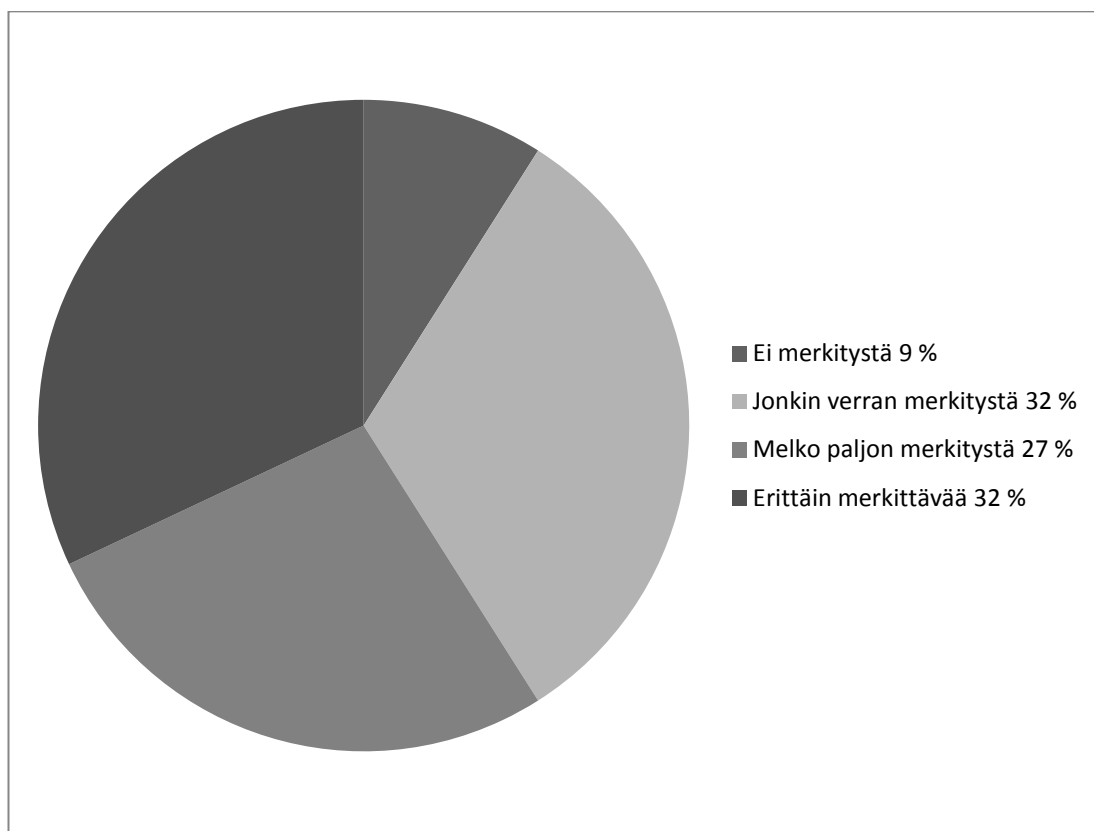
Nimen merkitys palveluiden myynnissä oli hieman vähemmän merkittävää kuin markkinoinnissa ja mainonnassa. Kaikista vastaajista vain neljä (18 %) koki sen erittäin tärkeäksi, ja ne kaikki olivat matkustajavarustamoja. Kuudelle (27 %) nimi oli melko merkittävä osa myyntiä, mutta seitsemän (32 %) vastaajaa, kaikki rahtivarustamoja, kokivat sen täysin merkityksettömäksi. Jonkin verran merkitystä nimellä oli osana palveluiden myyntiä viidelle.



Kuva 9. Nimen merkitys osana palveluiden myyntiä.

### 7.3 Imagon rakentaminen

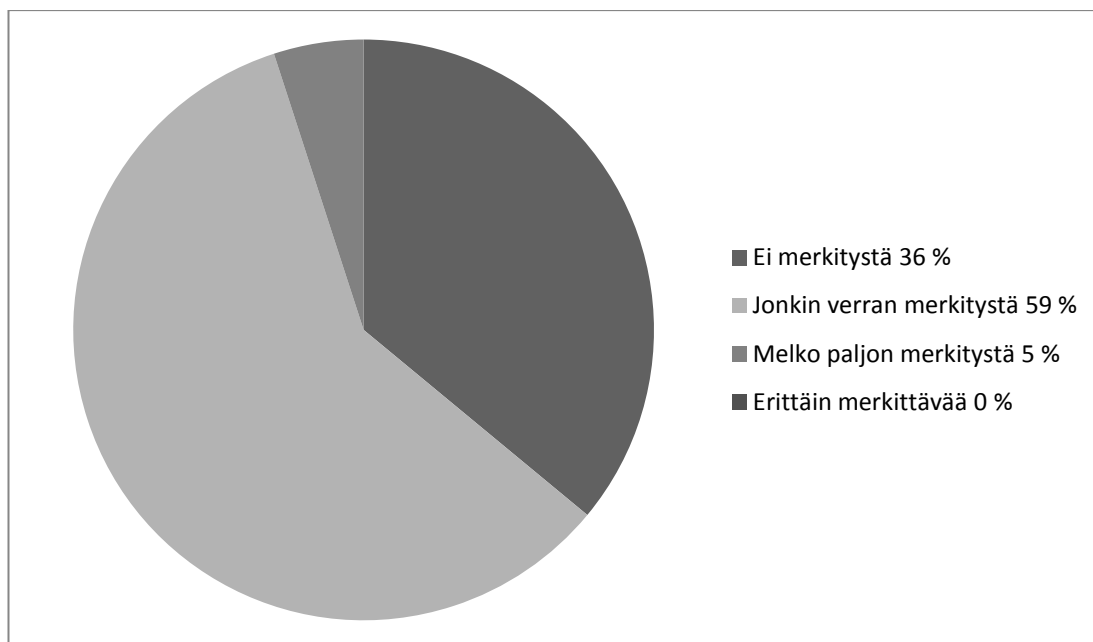
Varustamon imagoa rakennettaessa nimillä oli merkitystä yllättävän paljon niin matkustaja- kuin rahtipuolellakin. Vain kaksi (9 %) vastaajaa kertoi nimen olevan merkityksetön tässä kohtaa. Yksi risteilyvarustamo totesi: ”*Uuden aluksen nimeämiseen vaikuttaa eniten brändin mielikuva*”. Yhteensä seitsemän (32 %) varustamo koki asian erittäin merkittäväksi. Melko merkittävänä sitä pidettiin kuudessa (27 %) varustamossa ja jonkin verran merkittävänä seitsemässä. Mielenkiintoista tässä oli se, ettei rahtivarustamojen ja risteily-/matkustajavarustamojen mielipiteet enää poikenneetkaan niin paljon kuin kahdessa aiemmassa kohdassa.



Kuva 10. Nimen merkitys osana imagon rakentamista.

#### 7.4 Nimi miehistön kannalta

Nimellä oli tuskin lainkaan merkitystä miehistön rekrytoinnissa tai viihtyvyydessä. Ainoastaan yksi (5 %) vastaajista koki sen melko merkittäväksi, kun taas 13 (59 %) vastaajaa tunnusti sitä sillä olevan vain jonkin verran. Täysin merkityksetöntä se oli kahdeksalle (36 %) vastaajalle. Muutamassa vastauksessa todettiin asian olevan melko vaikeaa määritellä, koska he edustivat varustamoita eivätkä olleet olleet töissä laivalla. Yksi itsekin laivalla työskennellyt henkilö ilmaisi kuitenkin mielipiteensä seuraavasti: ”Typerä nimi ei taida antaa paljon syytä kehuskella ystäville missä sitä oikein on töissä, M/V Bimbo, M/S Tappen, kyllä näitäkin on”.



Kuva 11. Nimen merkitys miehistön kannalta.

## 8 ANALYYSI

### 8.1 Nimen antamisen perusteet

Nimi koetaan selvästi tärkeäksi osaksi laivaa, moneltakin kannalta. Vastauksista näkyi suuri panos, joka annettiin nimen valintaan. Poikkeuksiakin tosin löytyi. Moniportaiset nimenantojärjestelmät, jotka sisälsivät erilaisia nimikilpailuja matkustajien tai varustamon piirissä sekä valintaan ja lopulliseen päätökseen tekoon nimettyjä raateja, olivat melko yleisiä. Nekin varustamot, joilla ei nimenantoprosessi ollut näin organisoitua, kuitenkin kertoivat erilaisista keskusteluista ja ideoiden keräämisistä monilta eri tahoilta. Pienemmissäkin varustamoissa ja sellaisissa, joissa päätös syntyi nopeasti, kuitenkin pohdittiin nimeä ja välillä vastauksista huokui läpi jonkinlainen hellyys itse laivaa sekä nimeä ja sen valintaa kohtaan.

*”Jokainen alus on tavallaan yksilö ja ainutlaatuinen, joten mielellään en hyväksyisi samannimisiä laivoja olevan yhtä aikaa liikennekäytössä ja näinhän se taitaa ollakin.”*

*”Se on hyvin samanlainen kuin lapsillakin, eli kun sen saa, niin mietitään mikä annetaan nimeksi.”*

*”Ensimmäisen aluksen nimi oli Lake Star, joka on yksinkertainen, iskevä ja sointuu kauniisti, kertoo aluksen toimialueesta, sekä kuvastaa aluksen ulkonäköä ja merkitystä.”*

Laiva koetaan vieläkin yksilönä. Se halutaan nimellään erottaa muista laivoista, ei niinkään tunnistaa osaksi isompaa laivuetta. Nykyajan kaupallinen henki vaikuttaa kuitenkin jo tähänkin. Samankaltaisten nimien toivotaan luovan miellelyhtymiä itse varustamoon ja näin olevan osa imagoa ja sen rakentamista. Mielenkiintoista olisi pystyä mittaamaan, missä kohtaa markkina-ajattelu ja laivoista saatava hyöty ajaa itse laivan ohi. Missä vaiheessa laivanomistajan äänessä ollut hellyys vaihtuu kassakoneen kilinään, kun puheeksi tulee itse laiva. Luulen tässä olevan samankaltaista ristiriitaisuutta kuin maataloudessa, sen tehostumisen lisääntyessä

ajan saatossa. Onneksi lehmiäkin nimetään yhä edelleen, vaikka kaikki muu onkin muuttunut rahassa mitattavaksi. Yksi vastaaja sivusi aihetta ohimennen: *”Mukavaa että tapa nimetä laivat on säilynyt läpi historian vuosisatojen”*. Olen vakuuttunut siitä, että se tulee jatkumaan vielä tästä hetkestä eteenpäinkin.

## 8.2 Suomen kauppalaivaston nimet nykyään

Anita Schybergsonin tutkiessa Suomen kauppalaivaston nimiä 1800-luvun ja 1900-luvun vaihteen molemmin puolin henkilön nimien käyttö oli suosituinta (34 %). Oman kyselyni perusteella suosituimmaksi nimienammennuksen lähteeksi nousivat maantieteelliset nimet (33 %), joilla pyrittiin korostamaan liikennöintialuetta. Nykyään liikennealueen käyttö laivan nimessä toimii osana varustamon markkinointia ja myyntiä, kun aiempina vuosisatoina sen toivottiin kertovan myös aluksen kotisataman. Henkilöiden ja erityisesti siis naisten nimien osuus oli 19 %. Tällaisten nimien käyttö on vuosien kuluessa vähentynyt jonkin verran, mutta pitää silti vielä pintansa. Naisten nimillä merenkulussa on ollut aina niin vahva asema ja merkitys, että uskon tavan jatkuvan vielä pitkään senkin jälkeen, kun muut tavat ja perinteet on haudattu.

Yksi haudatuista tavoista on toivonimien käyttö, joiden vähenemiseen syynä oli Schybergsonin mukaan merenkulun turvallisuuden lisääntyminen. Lieneekö kaikki riskitekijät jo poistettu, koska tällaisia nimiä ei löytynyt yhdeltäkään kysymyksiin vastanneelta varustamolta, kun niitä aiemman tutkimuksen aikana oli vielä 14 %. Yksityisveneilyssä toivonimiä vielä näkee, mutta sille alueelle ei tämänkertainen tutkimukseni ulotu.

Maantieteellisten nimien lisäksi osuuttaan vuosisadan kuluessa ovat kasvattaneet toimintaa ja tekemistä kuvaavat nimet. Vastauksista osuudeksi tuli 11 %, kun vanhoissa listoissa niitä oli vain 5 %. Laivaluetteloja vilkaisemalla huomaa, että kaupallisuudella taitaa jälleen olla sormensa pelissä. Nimien kuvailemat toiminnot ja tekemiset ovat nykyään hyvin tehokkaan ja määrätietoisen kuuloisia. Tuskin varustamo haluaisi myydä palvelujaan pehmeillä nimillä kuten rentoutuja, hymyilijä, silittelijä yms.



### 8.3 Nimi markkinoinnissa ja imagon rakentamisessa

Tutkiessani nimen merkitystä markkinoinnissa ja imagon rakentamisessa huomasin ennako-odotusteni mukaisesti matkustaja- sekä risteilyliikenteessä operoivien varustamojen kokevan nimen huomattavasti tärkeämmäksi kuin rahtivarustamojen. Tulos ei yllättäne ketään, onhan matkustajaliikenteessä jatkuvasti kova kilpailu, mutta minua se silti edelleen ihmetyttää. Mikseivät rahtivarustamot näe nimen potentiaalia osana markkinointia? Tähän en löytänyt vastausta. Vallalla tuntuu olevan vanha käsitys, että kunhan työnsä hoitaa, niin se riittää. Olisi mielenkiintoista nähdä, mitä tapahtuisi rahtiliikenteessä, jos yksikin varustamo alkaisi hoitaa markkinointiansa kuten risteily- ja matkustajavarustamot.

*”Luotimme kuitenkin siihen, että Brahe on jo tunnettu ja pidimme sen. Tämä helpotti myös markkinointia ja tunnettuutta, sillä Kristina Brahen risteilyillä oli jo vakiintunut asiakaskunta ja laiva tunnettu.”*

*”Lopuksi voin todeta, että suomalainen rahtilaiva saksalaisella nimellä joka pääasiassa liikennöi Saksassa, on herättänyt paljon huomiota.”*

Osana imagon rakentamista pidän myös nimen miehistölle luomia mielikuvia. Valitettavasti tämä kohta tutkimuksessani oli suunnattu väärälle kohderyhmälle, eikä monikaan vastanneista kyennyt ajattelemaan asiaa miehistön kannalta. Yhteen vastaukseen on huono perustaa johtopäätöksiä, ja toivoisinkin joskus tulevaisuudessa jonkun tarttuvan asiaan esimerkiksi juuri opinnäytetyössä.

## 9 UUSIA TUTKIMUSKOhteITA

Opinnäytetyöni valmistuessa hitaasti mutta varmasti heräsi ajatuksia muistakin mahdollisista tutkimuksen kohteista:

- veneiden nimet ja nimenantoperusteet yksityisveneilyssä
- rahtivarustamojen markkinointi ja mainonta
- nimien luomat mielikuvat ja miellelyhtymät miehistön kannalta

- nimien yhtenäistäminen ja sen vaikeudet
- naisten nimien suosion salaisuus.

## 10 YHTEENVETO

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää, miten laivat nykyään nimitään Suomen kauppalaivastossa, miten nimeen päädytään sekä mikä nimen merkitys on.

Nimen valintaan uhrataan aikaa ja vaivaa riippumatta varustamon toimialasta. Usein koko prosessi tarvitsee useita eri tahoja, joiden tehtävinä ovat nimiehdotusten tekeminen, valinta ja lopullinen päätös. Tämä ei tarkoita, että nimeäminen olisi tiukasti ennalta määrättyä tai ryppyotsaista. Usein nimiehdotuksia heitellään ilmaan ja niistä keskustellaan isommalla ryhmällä. Harvassa ovat ne, jotka saavat tilaisuuden itsenäisesti suorittaa koko prosessin.

Nimi ei määräydy sattumanvaraisesti tai ajatuksella, että kunhan jotain siellä keulassa lukee. Tarkasti rajatulla alueella liikennöivien laivojen nimet kuvaavat usein aluetta, jolla laiva liikkuu. Tämä on luonnollinen tapa valita laivalle nimi, eikä se ole muuttunut vuosisatoihin. Tilanteissa, joissa laiva saa pitää vanhan nimensä tai osan siitä, on valinnalle aina jonkinlainen peruste. Vanhoissa nimissä arvostetaan sen tunnettavuutta, hauskuutta, erilaisuutta tai persoonallisuutta. Mikäli nimellä on tärkeä merkitys omistajalle, hän pyrkii siirtämään sen uudelle alukselle myydessään vanhan.

Nimen merkitys on erilainen tilanteesta riippuen. Se on säilyttänyt toistaiseksi alkuperäisen tarkoituksensa yksilöidä ja erotella, mutta samalla saanut monta muuta tehtävää kannettavakseen. Mikäli mahdollista, sitä käytetään mielellään kaupallisiin tarkoituksiin. Tuotenimien ja liikennöintialueen maantieteellisten nimien käyttäminen toimii suorasti ja epäsuorasti osana markkinointia. Nimi koetaan silti vielä henkilökohtaisenakin asiana.

## 11 LOPPUSANAT

Olen antanut tämän tutkimuksen tempaista minut mukaansa. Aloittaessani tunsin mielenkiintoa aihetta kohtaan, mutta matkan varrella kiinnostus vain yltyi. Viimeisten kuukausien aikana en ole pystynyt ohittamaan yhtäkään laivaa ilman nopeaa analyysiä sen nimestä ja uniin tulevaa pohdintaa omistajan mielenliikkeistä ja motiiveista hänen päätyessään kyseiseen vaihtoehtoon. Olen päättänyt pysytellä hetken poissa laivasivustoilta.

Toivoisin innostukseni tarttuvan tämän opinnäytetyön mahdolliseen lukijaan tai ainakin herättävän ajatuksia aiheesta. Seuraavalla kerralla, kun törmää johonkin erikoisempaan nimeen, voisi mainiosti käynnistää pienen ajatusleikin. Niille, jotka ovat onnekkaita ja saavat mahdollisuuden osallistua laivan nimeämiseen, toivon perinpohjaista puntarointia ja maltillista harkintaa, jotta saisimme vastaisuudessa nähdä entistä mieleenpainuvampia ja persoonallisempia nimiä! Mitä parempi tarina nimen taakse kätkeytyy, sitä enemmän haluaisin siitä kuulla.

## LÄHTEET

Ainiala, T., Saarelma, M. & Sjöblom P. 2008. Nimistöntutkimuksen perusteet. Tampere: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Finnish Maritime Index 05-06. 2005. Turku: Breakwater Publishing Ab.

Etelä-Suomen Laiva Oy:n www-sivut. Viitattu 21.4.2012. Saatavissa: <http://www.eslshipping.com/portal/en/fleet/>

Imperial Japanese Navy Page 2012. Japanese Warship Names [verkkoartikkeli] viitattu 7.2.2012. Saatavissa: <http://www.combinedfleet.com/ijnnames.htm>

Jussila, M. 2003. Parkkilaiva Warma: Lajinsa viimeinen. Uusikaupunki: Uudenkaupungin merihistoriallinen yhdistys.

Kauppalaivastotilasto 2010. 2011 Helsinki: Liikenteen turvallisuus virasto Trafi. Liikenne ja matkailu 15/2011. Viitattu 14.11.2012. Saatavissa: <http://www.trafi.fi/palvelut/tilastot/merenkulku>

Kämäräinen, J. 2005. Pienet hinaajat Suomessa, M/S Alpo Normandiasta Ouluun ja takaisin. Tornio: Toppilan Pukseeri.

Lahanas, M. Ancient Greek Ships. [verkkoartikkeli] viitattu 5.4.2012. Saatavissa: <http://www.mlahanas.de/Greeks/Ships/Ships.htm>

Lindegren, R. 2011. Riitta Lindegren – minä, toimittaja. Helsinki: Otava.

Marine Traffic. Alukset. [www-sivusto]. Viitattu 10.8.2012. Saatavissa: <http://www.marinetraffic.com/ais/>

Merivoimat 2009. Perustietoa merivoimista. Historia. [verkkoartikkeli] viitattu 24.4.2012 <http://www.puolustusvoimat.fi/portal/puolustusvoimat.fi>

Military Factory www-sivusto. 2012a. Viitattu 21.4.2012. Saatavissa: <http://www.militaryfactory.com/ships/index.asp>

Military Factory www-sivusto. 2012b. Viitattu 9.3.2012. Saatavissa: [http://www.militaryfactory.com/ships/detail.asp?ship\\_id=USS-Lapwing-AM1](http://www.militaryfactory.com/ships/detail.asp?ship_id=USS-Lapwing-AM1)

Naval History and Heritage Command 2012. Ship Naming in the United States Navy [verkkodokumentti] viitattu 9.3.2012. Saatavissa: <http://www.history.navy.mil/faqs/faq63-1.htm>

Cavas, C. 2012. New LCS named for Gabrielle Giffords [verkkoartikkeli] Navy Times 10.2.2012 viitattu 9.3.2012. Saatavissa: <http://www.navytimes.com/news/2012/02/navy-next-lcs-named-for-congresswoman-giffords-021012/>

Opettajan verkkopalvelu. Merellistä uskomusperinnettä [verkkoartikkeli] viitattu 5.4.2012. Saatavissa:

[http://www03.edu.fi/oppimateriaalit/vesi/kulttuuri\\_teksti\\_usko.htm](http://www03.edu.fi/oppimateriaalit/vesi/kulttuuri_teksti_usko.htm)

Paikkala, S. Nimen avulla hahmotamme maailmaa, Paikannimet - Paikan muisti: Euroopan rakennusperintöpäivät 11.-12.1999 Suomen Kotiseutuliiton julkaisu.

Pohjanpalo, J. 1978. 100 vuotta Suomen talvimerenkulkua, Merenkulkuhallitus, Valtion painatuskeskus.

Schybergson, A. 2009. Kognitiva system i namngivningen av finländska handelsfartyg 1838–1938, väitöskirja, Helsingin yliopisto. Viitattu 10.10.2012. Saatavissa: <https://oa.doria.fi/handle/10024/46880>

Schybergson, A. 2012. Adonis och Aallotar: Finländska fartygsnamn i historiskt perspektiv. Helsinki: Svenska litteratursällskapet i Finland.

Sjöström, P.-H. 2005. Finnish Maritime Index 05-06. Turku: Breakwater Publishing Ab

Toikka-Everi, I. 2012. Eckerö Linelle tulee uusi laiva – suunnittelutyöt etenevät vauhdilla. Venttiili 2/2012, 6.

Uckelman, S. 2005. Merchant Ship Names in the 13th-15th centuries [verkkoartikkeli] viitattu 19.4.2012. Saatavissa: <http://www.ellipsis.cx/~liana/names/other/ships.html>

Vainonen, P. 2008. Kolmitavuinen nainen [verkkoartikkeli] viitattu 15.9.2012. Saatavissa: <http://www.pilssi.fi/index5.html>

Vapalahti, H. 1996a. Suomalaiset matkustajalaivat 1960-1996. Karhula: Judicor Oy.

Vapalahti, H. 1996b. Suomalaiset rahtilaivat 1970-1980 osa 2: L-Ö. Karhula: Judicor Oy.

Vapalahti, H. 2010. Suomen Kuvitettu Laivaluettelo. Kotka: Judicor Oy.

Viking Gracen www-sivut 2012. Vihdoinkin upea nimi! [verkkoartikkeli] viitattu 23.11.2012. Saatavissa: <http://www.vikinggrace.com/contest-resolved/>

Watson, F., Tähtinen, L. & Virtanen, H. 2008. Astronomica: galaksit, planeetat, tähdet, tähtikartat, avaruustutkimus. Kiina: Ullmann.

Äänimeri 2012a. Merimiesfoorumi [verkkoartikkeli] viitattu 15.9.2012. Saatavissa: <http://www.aanimeri.fi/suomentankkilavahistoria>

Äänimeri 2012b. Merimiesfoorumi [verkkoartikkeli] viitattu 20.9.2012. Saatavissa: <http://www.aanimeri.fi/Finnlineshistoria>

## LIITE 1

Hei

Olen Anu Pietiläinen ja opiskelen Raumalla merikapteenin ammattitutkintoa. Valmistelen opintoihini kuuluvaa opinnäytetyötä, jonka aiheena on Suomen kauppalaivaston alusten nimenantamisen periaatteet ennen ja nyt. Taustatyönä olen perehtynyt nimeämiseen ja sen perusteisiin yleisesti, sekä tutkinut aiheesta tehtyä väitöskirjaa. Lisäksi olen tutustunut viime vuosisadan laivaluetteloihin ja niissä esiintyviin laivojen nimiin.

Toivoisin saavani Teiltä lisätietoa varustamonne aluksien nimien taustoista ja syistä. Käsittelen saamiani tietoja anonymisti Teidän niin toivoessa. Ohessa lähetän kyselykaavakkeen, johon voitte vastata. Mikäli haluaisitte suorittaa kyselyn puhelimesta, otan teihin mielelläni yhteyttä. Kaikissa mahdollisissa kysymyksissä voitte ottaa yhteyttä sähköpostilla osoitteeseen [anu.pietilainen@student.samk.fi](mailto:anu.pietilainen@student.samk.fi) tai puhelinnumeroon +358505892356.

Ystävällisin terveisin,

Anu Pietiläinen

Hej!

Jag heter Anu Pietiläinen och studerar för sjökaptensexamen. Just nu förbereder jag mitt slutarbete som behandlar namngivningen av finländska handelsfartyg förr och nu. För bakgrundsinformation har jag studerat förra seklets fartygslistor och namn som uppträder på listorna; blev insatt i fartygsnamngivningen och dess basis samt läste en undersökning av Anita Schybergson (2009).

Jag hoppas att Ni kunde hjälpa mig och ge information om bakgrund till Ert rederis fartygsnamn, varför har Ni valt just dom namn som dom har. Svar behandlar jag anonymt, om Ni så önskar. Frågeformulären finns i bilagan. Om Ni hellre vill svara frågorna per telefon, kontaktar jag Er med nöje. Om Ni har frågor, kan Ni skicka e-post till adressen [anu.pietilainen@student.samk.fi](mailto:anu.pietilainen@student.samk.fi) eller ringa numret +358505892356.

Med vänlig hälsning,

Anu Pietiläinen

## KYSYMYKSIÄ VARUSTAMOLLE

Kysymyksiin voi vastata tummentamalla valitut vaihtoehdot ja /tai kirjoittamalla viivojen tilalle lisäselityksen. Avoimiin kysymyksiin voi kirjoittaa selostuksen suoraan alapuolelle tai vaikka sivun loppuun. Tallentakaa muutokset ja lähettäkää liitteenä sähköpostiini [anu.pietilainen@student.samk.fi](mailto:anu.pietilainen@student.samk.fi) . Vastauksia voi olla yksi tai useampi.

Kiitos vaivannäöstänne!

1. Kuka nimestä päättää?

- a) Varustamon edustaja
- b) Varustamon henkilökunta
- c) Matkustajat
- d) Joku muu, kuka? \_\_\_\_\_

2. Miten nimet keksitään?

- a) Uusi, ennen käyttämätön nimi
- b) Kierrätetään jo käytössä ollut nimi
- c) Valmiit nimivaihtoehdot olemassa
- d) Muu, mikä? \_\_\_\_\_

3. Miten nimi annetaan?

- a) Valmiit ohjeet
- b) Äänestys varustamon sisällä
- c) Äänestys varustamon ulkopuolella
- d) Päätös nopeasti, yhden tai muutaman henkilön toimesta
- e) Päätös hitaasti, yhden tai muutaman henkilön toimesta
- f) Muu, mikä? \_\_\_\_\_

4. Millaisia nimiä laivoillanne on tällä hetkellä?

- a) Henkilön nimi, kenen? \_\_\_\_\_
- b) Maantieteellinen nimi (esim. paikannimi, vuori, joki, meri yms.)
- c) Ominaisuutta, onnea tai toivoa kuvaava nimi (esim. usko, toivo, valkea)
- d) Astronominen nimi
- e) Mytologiasta lainattu nimi
- f) Luonnonilmiöitä tai merenkulullisia asioita kuvaava nimi (esim. tuulet, aallot yms.)
- g) Eläin- tai kasvitieteellinen nimi
- h) Tointa tai tekemistä kuvaava nimi (esim. kantaja, tuoja, viejä)
- i) Jokin muu, mikä? \_\_\_\_\_



5. *Onko nimi*
- a) *Suomenkielinen*
  - b) *Ruotsinkielinen*
  - c) *Englanninkielinen*
  - d) *Kahdella eri kielellä*
  - e) *Jonkun muun kielinen, minkä?* \_\_\_\_\_
6. *Miksi laiva nimetään?*
- a) *Yksilöinti*
  - b) *Imagon rakentaminen*
  - c) *Välttämätön paha*
  - d) *Osaksi laivuetta, samankaltaiset nimet*
  - e) *Muu syy, mikä?* \_\_\_\_\_
7. *Selostakaa lyhyesti, kuinka nimenantamisprosessi alkaa ja päättyy.*
8. *Onko varustamollanne käytössä jokin aluksien nimiä yhdistävä tekijä?*
- a) *Kyllä*
  - b) *Ei*
9. *Jos on, niin miksi?*
- a) *Tunnistaa kuuluvaksi varustamoonne*
  - b) *Osa imagoa*
  - c) *Ei tietoa*
  - d) *Muu syy, mikä?* \_\_\_\_\_
10. *Kuinka tärkeäksi varustamossanne koetaan laivojen nimet osana markkinointia ja mainontaa?*
- a) *Ei merkitystä*
  - b) *Jonkin verran merkitystä*
  - c) *Melko paljon merkitystä*
  - d) *Erittäin merkittävää*
11. *Kuinka tärkeäksi varustamossanne koetaan laivojen nimet osana palveluidenne myyntiä?*
- a) *Ei merkitystä*
  - b) *Jonkin verran merkitystä*
  - c) *Melko paljon merkitystä*
  - d) *Erittäin merkittävää*

12. *Kuinka tärkeäksi varustamossanne koetaan laivojen nimet osana imagon rakentamista?*

- a) *Ei merkitystä*
- b) *Jonkin verran merkitystä*
- c) *Melko paljon merkitystä*
- d) *Erittäin merkittävää*

13. *Kuinka tärkeäksi varustamossanne koetaan laivojen nimet miehistön kannalta, kuten työviihtyvyydessä, rekrytoinnissa, sitoutumisessa yms.?*

- a) *Ei merkitystä*
- b) *Jonkin verran merkitystä*
- c) *Melko paljon merkitystä*
- d) *Erittäin merkittävää*

14. *Kertoisitteko tarkemmin laivojenne nimien taustoista ja valintaperusteista?*

15. *Onko teillä muita ajatuksia laivojen nimeämisestä?*

## FRÅGOR TILL REDERIT

Välj alternativ som gäller Er och/eller skriv svaret på tomma rad. Ni kan välja fler alternativ. Svar till öppna frågor kan ges strax efter frågan eller i slutet av sidan. När Ni är färdig, kan svar skickas till e-postadress [anu.pietilainen@student.samk.fi](mailto:anu.pietilainen@student.samk.fi). Tack för besväret!

1. Vem bestämmer fartygsnamn?
  - a) Representant för rederit
  - b) Personalen på rederit
  - c) Passagerare
  - d) Någon annan, vem?
  
2. Hur uppfinns namn?
  - a) Nytt namn som har inte tidigare använts
  - b) Något gammalt namn återanvändes
  - c) Rederit har färdiga namnalternativ
  - d) Något annat, vad?
  
3. Hur bestäms namnet?
  - a) Färdiga anvisningar
  - b) Röstning inom rederit
  - c) Röstning utom rederit
  - d) Snabbbeslut, en eller några beslutfattare
  - e) Beslut långsamt, en eller några beslutfattare
  - f) Något annat, vad?
  
4. Hurdana namn har Ert rederits fartyg för närvarande?
  - a) Personnamn, vems?
  - b) Geografiskt namn (t.ex. ortnamn, berg, å, hav osv.)
  - c) Namn som beskriver egenskap, lycka eller hopp (t.ex. hopp, tro, vit)
  - d) Astronomiskt namn
  - e) Mytologiskt namn
  - f) Namn som beskriver naturfenomen eller nautiska ting (t.ex. vågor, vind osv.)
  - g) Zoologiskt eller botaniskt namn
  - h) Namn som beskriver verksamhet eller görande (t.ex. bärare, dragare)
  - i) Något annat, vad?

5. Är namn
  - a) På finska
  - b) På svenska
  - c) På engelska
  - d) På två olika språk
  - e) På något annat språk, vilket?
  
6. Varför ges fartyg namn?
  - a) Specificering
  - b) Imageskapande
  - c) Nödvändigt ont
  - d) Som del av flotta, fartyg har liknande namn
  - e) Någon annan orsak, vilken?
  
7. Vänligen redogör kortfattat hur namngivningsprocess börjar och tar slut.
  
8. Har Ni något tema som förknippar namn?
  - a) Ja
  - b) Nej
  
9. Om Ni har, varför har Ni det?
  - a) Förbinda fartyg med rederit
  - b) Del av image
  - c) Ingen aning
  - d) Någon annan orsak, vilken?
  
10. Hur stor roll spelar fartygsnamn i rederits marknadsföring?
  - a) Ingen roll
  - b) Spelar i något mån
  - c) Relativt stor roll
  - d) Stor roll
  
11. Hur stor roll spelar fartygsnamn i Er serviceförsäljning?
  - a) Ingen roll
  - b) Spelar i något mån
  - c) Relativt stor roll
  - d) Stor roll
  
12. Hur stor roll har namn i Ert företags imageskapande?
  - a) Ingen roll
  - b) Har i något mån
  - c) Relativt stor roll
  - d) Stor roll

13. *Hur stor roll tycker Ni att fartygsnamn har för manskap t.ex. för deras arbetstrivsel, rekrytering, engageman för arbete osv.?*

- a) Ingen roll*
- b) Har i något mån*
- c) Relativt stor roll*
- d) Stor roll*

14. *Kunde Ni berätta närmare om bakgrund och urvalsgrund av rederits fartygsnamn?*

15. *Har Ni något annat att säga om fartygsnamngivning?*