



Sankt Petter, Salomon och Hwite Swan

Mönster i namngivningen av handelsflottans fartyg på 1600-talet

Anita Schybergson

Vid sidan av personer och platser är fartyg nästan den enda kategori som konsekvent har fått individuella egennamn. Namnet identifierar skeppet och skiljer det från andra fartyg. Det antecknas som kännetecken i register och tullförteckningar, med ett beklagligt undantag, nämligen Öresundstullen, där namnet utelämnades bland uppgifterna om fartygen. Namnen på 1600-talets handelsfartyg är en brokig samling alltifrån *Kung David* till *Gröna Papegojan*. Namnen är intressanta i sig men väcker också frågor om varifrån namnen kommer. Är det gamla traditioner för namngivningen som följs eller kommer mönstren från andra länders flottor? Namnen är naturligt nog färgade av den historiska tid i vilken fartygen

Anita Schybergson är fil.dr. och forskar i onomastik (namnforskning) med fartygsnamn som specialitet. Senast har hon publicerat artiklar i onomastiska tidskrifter som *Namn och bygd*. Större verk är ”*Kognitiva system i namngivningen av finländska fartyg 1838–1938*” (från 2009) och ”*Adonis och Aallotar. Finländska fartygsnamn i historiskt perspektiv*” (från 2012). De förekommer också i litteraturförteckningen. Hemort: Helsinki.

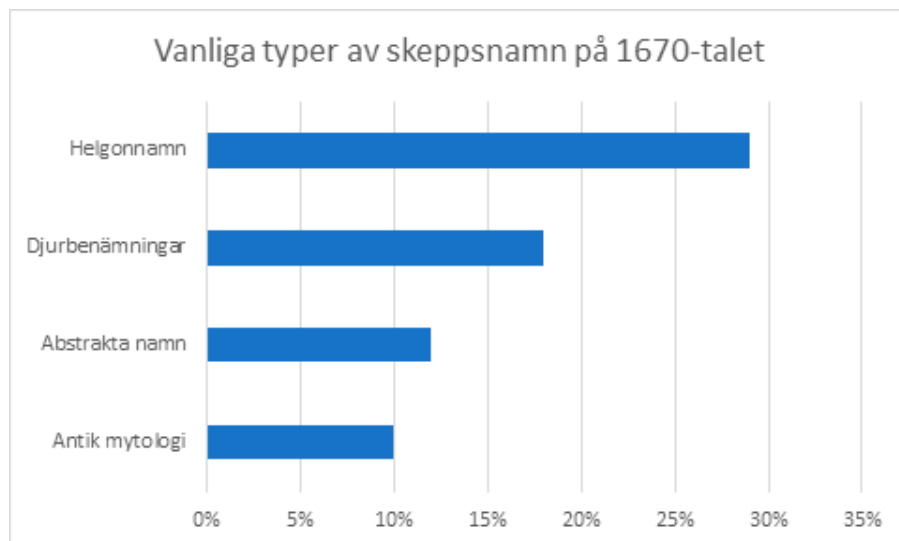
byggdes, ägdes och seglades. Tidigmodern tid, som det här är fråga om, är fortfarande rätt främmande för den sekulariserade nutidsmänniskan och fartygsnamnen berättar för oss om denna tid. Namnen berättar även om ägarna som namngav fartygen och den samhällsgrupp de tillhörde. Det är ägarnas förhoppningar, ideal och attityder som kommer till uttryck i namnen.

Ett syfte med denna artikel är att diskutera vilka orsakerna till namnvalen kan tänkas vara och var mönstren för namngivningen skall sökas. Hur svenska var namnen i svenska handelsflottan till sitt ursprung? Fanns liknande eller till och med samma namn i andra länder? Vad berättar namnen om ägarna, om synsätt och strävanden i den samhällsklass de tillhörde? Vad berättar namnen om ägarnas tankevärld och tro? Vilket var sambandet mellan fartygsnamnen och den kommersiella och kulturella miljö i vilken de uppstod? Vilka affärsförbindelser avspeglar namnen? Inspirerades namngivningen av samtida konst och litteratur? Vissa typer av namn var vanligare än andra, till exempel de religiöst färgade namnen och djurbenämningarna. Man kan fråga sig varför det var så, varför vissa typer av namn och vissa enskilda namn var så populära.

För att ge konkret förankring och bakgrund beskriver jag först kort hur själva namnmaterialet var sammansatt och hur Sveriges handelsflotta utvecklades under tidigmodern tid.

Namnen i den svenska handelsflottan under senare delen av 1600-talet.

Namnen på 1600-talets handelsfartyg är inte särskilt väl dokumenterade, åtminstone inte från förra delen av århundradet. Namn på 1600-talsskepp återfinns i verket ”Stockholms segelsjöfart”,¹ men namnen representerar naturligtvis bara huvudstaden. I en tidigare artikel i *Namn och Bygd*² har jag ur skeppslistor från senare delen av 1600-talet sammanställt ett material på 659 namn, som ger en utförligare bild av namnen på handelsflottans fartyg. Ett kvantitativt grepp ger här en helhetsbild av namnförrådet och påvisar typiska drag i detta. Det framgår vilka typer av namn det fanns och vilka namn som var vanliga. Namnen har analyserats och sammanförts till olika kategorier.



Figur 1. Huvudkategorier i procent av ett material på 659 fartygsnamn, 1670-talet. Källa: Schybergson 2020.

Resultatet av den kvantitativa analysen visas i figur 1. Diagrammet visar att de vanligaste namnen i handelsflottan var givna efter helgon och gestalter ur Bibeln (antal skepp 189, 29 %). Den näst största gruppen bestod av djurbeteckningar (antal 119, 18 %). Stora grupper bildade också namn ur antik mytologi (antal 76, 10 %) och abstrakta namn (antal 64, 12 %). Härutöver fanns mindre grupper såsom namn efter ortnamn, personnamn, personbeteckningar, himlakroppar och växtbenämningar (sammanlagt antal 211, 30 %).

Kategoriindelningen utgår ifrån den indelning som tidigare använts inom namnforskning om fartygsnamn (Berg 1993, Sandahl 1994, Schybergson 2009). Kategoriindelningen är dock inte oproblematisk. Samma namn förekommer till exempel både bland helgonnamnen och personnamnen. Jag har dock valt att endast klassa fartygsnamn som föregås av *Sankt/Sankta* som helgonnamn. Som djurnamn upptar jag alla namn som i fartygslistorna består av djurbeteckningar även om några av djurbilderna

på skeppen, som det skall visa sig, ingår i stads- och landskapsvapen. Att något fartyg i skeppslistorna kan ha upptagits både som landskapsnamn och som djurbeteckning har visats av Niklas Eriksson (2020, s. 227). Procenttalen ovan skall alltså ses endast som riktgivande för jämförelsen mellan de olika kategorierna av namn.

Det överlägset populäraste enskilda namnet är *Fortuna* efter lyckans och välgångens gudinna i antik mytologi med hela 54 namnbärare (av 659 totalt). Bland de 15 vanligaste namnen finns hela sju helgonnamn. De är *Sankt Johannes*, *Sankt Peter/Petter*, *Sankt Jacob*, *Sankt Andreas*, *Sankta Maria*, *Sankt Nicolaus* och *Sankta Anna*. Vi kan vidare konstatera att *Konung David* och *Salvator* finns bland de allra populäraste namnen. Högt placerar sig också det abstrakta *Die Hoffnung/Hoffnung* och *Hoppet* samt djurbeteckningarna *Falcken* och *Swanen*.

Det är anmärkningsvärt att en stor del av fartygen (147 av 659) fortfarande bar helgonnamn trots att den reformerta kyrkan redan på 1500-talet började motarbeta helgondyrkan. Märkligt är också att djurbenämningar utgör en så stor del av fartygsnamnen.

Sveriges utrikeshandel under tidigmodern tid

Det nederländska inflytandet i Sverige var på 1600-talet betydande inom många samhällsområden. I Nederländerna fanns förutom världens största handelsflotta även kapital, tekniskt kunnande och entreprenörskap. Många holländare lockades att bosätta sig i Sverige, till exempel Louis de Geer som sedan blev en viktig investerare och en organisatör inom järnindustrin. De holländska bröderna Momma-Reenstierna grundade skeppsvarv och blev de största svenska skeppsredarna. Medan man i andra länder ofta köpte fartygen utomlands byggdes svenska fartyg med få undantag alltid i Sverige. I Sverige-Finland fanns nämligen det som behövdes för skeppsbyggarna: trävaror, tjära, beck och yrkeskunskap. Men utländsk sakkunskap bidrog på varven. Redan på 1500-talet anställdes i Stockholm skeppsbyggmästare från Holland. På 1620-talet kom Christian Welhuissen till Västerviks varv och Albrecht van Velden till varvet i Göteborg. Skillnaderna mellan örlogsskepp och handelskepp var på dessa tider inte stora,

också handelsfartyg byggdes på holländskt manér. Vid bröderna Momma-Reenstiernas varv i Jakobstad i Finland och Slite på Gotland anlätades både holländska byggmästare och arbetare.³

Efter mitten av 1600-talet pågick en dragkamp mellan Nederländerna och England om herraväldet över världshandeln, en kamp som England så småningom skulle vinna. Båda länderna hade också intresse av handeln i Östersjön. Engelska fartyg fraktade svenska exportvaror och engelska skeppsbyggmästare rekryterades till Sverige, bland annat den kände Francis Sheldon, som kom till Sverige 1659 och vars ättlingar verkade vid varv i Sverige ända in på 1800-talet. Svenskt skeppsbyggeri fick drag av engelskt manér.⁴

Skeppens ägare och deras tankevärld

Handelsfartygens ägare var i allmänhet städernas borgare, medelklassen och övre medelklassen bland kuststädernas invånare. Som ovan nämnts var det utländska inslaget bland dessa storköpmän, skeppsredare och finansmän stort. Sjöfart och skeppsägande ingick naturligt i handeln under denna period. De flesta handelsmän av betydelse i huvudstaden bedrev sjöfart och ägde andelar i skepp. Det var vanligt att redarna ägde andelar i flera skepp och på så sätt kunde dela på eventuella förluster i en tid då förlisningar inte var ovanliga. Partrederierna hade uppstått i Nederländerna och i Sverige infördes de sedan av inflyttade holländare. Ett annat sätt att investera i utrikeshandeln var att ansluta sig till ett skeppskompani, som ägde skeppen och stod för lasterna.⁵

Medan vi vet en hel del om örlogsfartygen och namnen på dem tack vare en omfattande forskning⁶, är namnen på handelsfartygen mindre väl kända. Örlogsskeppens namn utstrålade ära, makt och kunglig kraft. Det var i sista hand kungen som bestämde örlogsskeppens namn. Namnen i handelsflottan var flera men de är mera bristfälligt dokumenterade. Skeppen fick sina namn av många enskilda ägare, kanske någon gång av byggmästaren på varvet där de byggdes. Därför är namnen på handelsfartygen också intressantare om man i dem vill se hur borgarklassens tankevärld eller trender och idéer i samhället avspeglade sig i namnen.

En lång rad skepp seglade ut med namn som *Fortuna* eller *Hoppet* (i materialet var de över 50 i det förra och ca 40 i det senare fallet). Namnen kan tolkas som önskan om lycklig resa, men bakom namnen finns förmodligen också ägarnas förhoppningar om god utdelning på det investerade kapitalet. Andra namn kan kopplas till borgerliga ideal på ett allmänt plan men också uttrycka dygder i handel och sjöfart: *Patientia* 'tålmod', *Fides* 'trohet', *Troheet*, *Justitia*, 'rättvisa', *Der Friede* och *Die Friede* 'freden'.

Ännu tydligare berättar namnen i handelsflottan om hur starkt religionen dominerade fartygsägarnas tankevärld. Vart tredje fartyg bar ett religiöst färgat namn, de flesta helgonnamn! Bland annat *Sankt Johannes*, *Sankta Anna* och *Konung David* hörde som nämnt till de allra vanligaste fartygsnamnen. Det kan förefalla överraskande att just fartygsnamn givna efter helgon, i formen med *Sankt/Sankta* före namnet, fortfarande var i flitigt bruk under hela 1600-talet, eftersom reformationen gradvis hade genomförts redan på 1500-talet. Som känt var den protestantiska kyrkan starkt negativ mot helgondyrkan. I tidigare forskning⁷ har man påstått att helgonnamnen försvann från skeppen när reformationen infördes i de nordiska länderna. Helgonen behövdes inte mera som fartygens skyddspatroner, och de skeppsnamn av denna typ som trots allt fanns var av utländskt ursprung, priser i krig eller köp i utlandet, har man påstått. Detta stämmer inte helt ens för örlogsflottans del, där helgonnamnen inte var lika vanliga, och definitivt inte för handelsflottans del, där alltså närmare 30 procent av namnen var helgonnamn. Namngivarna följde tydligen fortfarande mönster från äldre tider.

Under medeltiden hade kristendomen starkt präglat såväl människornas tankar som deras vardagsliv. Också namnen på skeppen vittnade om religionens makt över sinnena. *Santa Maria*, *San Salvador* och *Gracedieu* 'Gud nåde' var typiska skeppsnamn under Europas medeltid.⁸ Det heliga namnet gav oberörbarhet och ställde fartyget under en högre makts beskydd. Uppenbart skapades då traditionen att namnge fartyg efter de centrala gestalterna i kristen föreställningsvärld, personer ur Bibeln, helgon och andra heliga gestalter – en tradition som levde vidare under de kommande århundradena.

På 1500-talet och början av 1600-talet dominerades sjöfarten till och från Sverige av Hansan med Lübeck och Danzig i spetsen. Många av

skeppen i Hansan bar helgonnamn och andra religiöst färgade namn som kunde tjäna som mönster då svenska handelsfartyg namngavs. Bland annat från Lübecks flotta är följande namn kända: *St. Marien* (1489), *Salvator* (1514), *Jesus von Lübeck* (tidigt 1500-tal), *Der Engel* (1657) och *Der Engel Michael* (1683).⁹

Tanken att helgonen och de heliga gestalterna beskyddade skeppen i havets stormar levde länge vidare. Detta syns i det frekventa valet av religiöst färgade namn i 1600-talets handelsflotta. Mycket talande är namnet på ett skepp från Ronneby som hette *Gud med oss!* Den stora mängden av religiösa namn vittnar om namngivarnas djupa kristna tro och om hur starkt tidsandan präglades av religionen. Att namngivarna sedan ofta grep till namnformerna med Sankt/Sankta visar traditionens starka makt inom sjöfarten.

Flöjten – det vanligaste handelsfartyget

Den vanligaste typen av handelsfartyg var flöjten. Den var vanlig överallt, men speciellt i nordliga vatten. På 1630-talet var 70 % av de skepp som gick genom Öresund flöjter och under de följande årtiondena utgjorde flöjterna 90 %. Men trots att flöjten var så vanlig finns det få samtida avbildningar som för eftervärlden skulle visa hur namnen angavs på fartygen. Det har sagts att flöjten var så vanlig att den nästan blev osynlig vid hamnarnas kajer.¹⁰

Att flöjten var så vanlig berodde på att den hade egenskaper som gjorde den attraktiv för handelsmännen. Den var billig att bygga tack vare storskalig, standardiserad produktion, den var främst gjord för att ta stor last och var billig i drift då den kunde seglas med en liten besättning.¹¹ Flöjterna byggdes utan konstruktionsritningar genom att kopiera tidigare välseglande skepp. Man formade skrovet utifrån tumregler (rule-of-thumb) och bestick dvs. beprövade proportioner mellan längd och bredd. Flöjterna byggdes i olika storlekar och för olika ändamål allt från transport av säd eller trävaror till valfångst eller ostindienfart. Flöjten var lätt att känna igen bakifrån. Då skrovet var rundat för att ta mycket last men däcket förhållandevis smalt, fick aktern den karaktäristiska päronformen,



Bild 1. Teckning i Samuel Älfs balladbok från 1651, en av de få samtida avbildningar av flöjter som finns i Sverige. Det svenska skeppet till höger visar en namnbild med riksäpplet. Namnbilden på det holländska skeppet till vänster föreställer förmodligen en sol. © Linköpings stadsbibliotek/Stiftsbiblioteket, handskrift W 42.

som avslutades med en smal akterspegel. Flöjten dominerade, men naturligtvis seglade också skepp byggda utgående ifrån andra traditioner i handelsflottorna, bland annat bojern och jakten.¹²

Namnbilden betecknade namnet

Hur handelsfartygen konstruerades har betydelse också för namnen och tolkningen av dem. Namn utskrivna med bokstäver fanns under 1600-talet på vissa örlogsfartyg men bara i enstaka fall på handelsfartyg. I stället

angavs skeppets namn med en namnbild, d.v.s. en målning eller snidad figur som symboliserade namnet. Namnet blev på detta sätt begripligt även för den som inte kunde läsa vilket gällde de allra flesta i samtiden. Dessutom var bildspråket universellt. Den skulpterade namnsymbolen var praktisk eftersom den kunde förstås i olika länders hamnar. Samma skepp kallades efter namnbilden i London *Star*, i Amsterdam *Sterre* och i Stockholm *Stjärnan*.¹³

De stora örlogsfartygen hade i allmänhet sin namnbild placerad på akterskeppet, något som i praktfull utformning kan studeras på det restaurerade skeppet *Vasa* från 1628. I mitten av aktergalleriet sitter Vasaättens familjevapen, en sköld med vasen som en naturligt återgiven sädeskärve krönt av den kungliga kronan. Namnbilden upprepas i galjonen, där ett lejon håller Vasaättens emblem, skölden med vasakärven, mellan framtassarna.¹⁴ Ett annat stort örlogsskepp – *Svärdet* – sjösattes 1662. Skeppsbyggmästare var Jacob De Voss, rekryterad från Amsterdam. *Svärdet* liksom de andra regalskeppen *Kronan* och *Nyckeln* deltog i det ödesdigra sjöslaget mot dansk-holländska flottan vid Ölands södra udde den 1 juni 1676. Slaget finns avbildat på Frederiksborgs slott i en stor oljemålning av Claus Möinichen. Den klart propagandistiska målningen är gjord långt efter slaget (1686) och är en så kallad simultanskildring, det vill säga att den återger olika faser i slaget som om de hänt samtidigt. På målningen pryds *Kronans* akter av en stor krona och *Svärdets* av två lejon som mellan sig håller ett svärd. Även om dramatiken i målningen är överdriven och proportionerna på skeppen mindre tillförlitliga, är akterskeppen med namnbilderna återgivna med stor detaljrikedom för att ange skeppens identitet, visa deras identifierbara ansikten.¹⁵ Det finns även ett samtida vittne som har återgett *Svärdets* namnbild. Erik Dahlbergh har från Skeppsholmen 1664 gjort skisser för planschverket "Suecia Antiqua et Hodierna" och där är *Svärdets* akterskepp avbildat med lejonen och svärdet synliga.¹⁶ Namnbilden upprepades i skeppens galjon. Enligt bevarade brev skulle galjonen på *Svärdet* förses med "ett lejon med ett svärd i högra framramen" och *Nyckeln* med en nyckel i ena framtassen.¹⁷

För de svenska handelsfartygens del är samtida teckningar eller målningar sällsynta. I en svensk visbok från 1651 (Samuel Älfs balladbok i Stifts- och Landsbiblioteket, Linköping) finns en teckning där vi ser två

skepp bakifrån segla för fulla segel och med flaggan i topp, tydligen flöjter av den päronformade aktern att döma. Den blå-gula korsflaggan samt riksäpplet på det ena skeppets akterspegel och den röd-vit-blå randade flaggan på det andra skeppet visar att teckningen föreställer ett svenskt och ett holländskt fartyg. (Se bild 3 på sida 63.)

Namnbilden på 1600-talsskeppen var i allmänhet placerad på akterspegeln ovanför rodret. Det gällde som ovan beskrivits för det jättelika regalskeppet, men även för handelsfartyget, den vanliga flöjten. Skeppets för kunde på större flöjter som var försedda med ramm ibland prydas av en galjonsfigur, men figuren var då vanligen utformad som ett lejon utan anknytning till skeppets namn. Det var endast på akterspegeln namnbilden vid denna tid stod att finna.¹⁸

Skeppen i svenska handelsflottan hade namn som är lätta att föreställa sig som utskurna eller målade bilder. Sådana namn är bland andra *Solen*, *Halva Månen*, *Röda Stjärnan*, *Vindruvan*, *Vinfatet*, *Drottningholm*, *Åbo slott*, *Äppelträdet*, *Granen*, *Gyllene Fenix*, *Herkules* och *Neptunus*, med sina kända attribut klubban och treudden, samt en lång rad djurbenämningar. *General Wrangel zu Pferde* hör onekligen till de namn som man lätt kan se framför sig utsnidat på skeppets akterspegel. Namnet syftar på riksmiral Carl Gustaf Wrangel (1613–1676) som hade en lång militär karriär. I Skoklosters slott, som Wrangel lät uppföra, finns en ståtlig målning av David Klöcker Ehrenstrahl (1628–1698) som föreställer generalen till häst¹⁹. Har målningen tjänat som modell för fartygets namnbild?

Djurbeteckningarna i skeppsnamnen

Marinarkeologisk forskning har med avancerade tekniska metoder undersökt vraken av flera flöjter som ligger relativt orörda på Östersjöns botten bland annat "Spökskeppet" utanför Gotska Sandön, "Lejonvraket" i Stockholms skärgård, "Jutholmsvraket" och *Anna Maria*. Vid ett av vrakfynden, nämligen det så kallade Spökskeppet som ligger öster om Gotska Sandön på nästan 130 meters djup, har man även funnit resterna av en skulptur som avbildar en kropp av en stor simmande fågel. Skulpturens läge, på botten nära flöjtens akter, antyder att vi här har skeppets namnbild. Utgå-



Bild 2. Närbild av den skulpterade svanen som avslöjades vid en filmning 2021. Badewanne. © Handle Productions Oy 2021.

ende ifrån de namn som var vanliga på 1600-talet har forskarna slutit sig till att flöjtens namn var *Svanen*, *Vita Svan* eller något liknande.²⁰

Ett nytt, sensationellt fynd av en förlist flöjt gjordes så nyligen som år 2020. Vraket låg på ett djup av 85 meter på Östersjöns botten. I samband med en senare filmning av vraket upptäckte dykarna flöjtens akterspegel på sjöbotten i närheten av vraket. Då de vände på akterspegeln såg de reliefbilden av en svan – uppenbarligen fartygets namnbild – och året 1636, det år då fartyget byggdes.²¹

Djurbenämningar var som nämnt ytterst vanliga som namn på 1600-talets handelsfartyg. Det är endast religiösa namn efter helgon eller bibliska gestalter som är vanligare i det namnmateriel som används här. Den stora mängden av djurnamn kan vara uttryck för en väl inarbetad tradition i handelsflottan, men också örlogsfartygens namn kan ha varit en av inspirationskällorna. I örlogsfloTTan seglade bland annat *Lejonet*, *Kamelen*, *Oxen* och *Tigern*. Det populäraste namnet bland djurnamnen i handelsflottan är *Falcken* som med olika varianter pryder hela 15 skepp. Namnet *Swanen* förekommer ett tiotal gånger. Vanliga är också

Hiorten, *Dufwan*, *Pelicanen*, *Leijonet*, *Lammet* och *Björnen*. Namn efter fågelbeteckningar är rikligt företrädda bland handelsfartygen. Förutom de populäraste namnen som nämns här ovan finns *Adler*, *Förgylte Örnen*, *Nachtigal*, *Der Grüne Papigoije*, *Der Swartze Hahn*, *Förgylt Gåseen* samt de vingburna fabeldjuren *Gripen* och *Vogel Phoenix*.²² Namn efter landdjur finns vidare i namnen *Gråa Wargen*, *Leoparden*, *Camelen*, *Helsingebocken*, *Hwita Hästen*, *Kattan*, *Oxen*, *Salamander* och *Uhla Reen*. Namn efter vattendjur är något mindre vanliga, men några exempel är *Delphin*, *Laxen*, *Cronefisk*, *Dreij Hering* (tre sillar) och *Ålen*. Cronefisk avser 'stockfisk' eller 'klippfisk', d.v.s. torrisk. En krönt stockfisk ingick sedan medeltiden i Islands vapen.²³

Bland namnen i skeppslistorna finns *Finlandske Wapnet* och *Åbo Wapen*. I Viborg i östra Finland var *Wapn von Wiborg* och *Wiborgs 3 Chronor* hemmahörande.²⁴ Vapnet för Viborgs län hade ett stort W mot klarblå bakgrund och ovanför tre kronor avtecknade mot rött. Sannolikt återgavs fartygens namn i form av heraldiska vapen på akterskeppet. Detta illustreras även i Pieter Serwouters gravyr föreställande "den första resan" till Banten 1596. Skeppet *Amsterdam* syns här avbildat bakifrån med Amsterdams krönte stadsvapen flankerat av två lejon på akterspegeln.²⁵ Avslöjande är uppgiften att bröderna Momma-Reenstiernas skepp *Gotlandia* i vissa källor kallas *Lammet* eftersom ett lamm ingår i landskapet Gotlands vapen.²⁶ Skeppslistornas namn med djurbeteckningar hänvisar alltså i vissa fall till ett heraldiskt vapen. Namnet *Tree Laxar* har kanske syftat på Ångermanlands landskapsvapen, där tre silverfärgade laxar ovanför varandra avtecknas mot blå bakgrund. Fartygets namn var eventuellt *Ångermanland*. Namnet *Smålands Lejonet* bars av flera stora örlogsskepp, det senaste sjösatt 1633–34. Samma namn finns på hela fyra handelsfartyg. Smålands landskapsvapen avbildar ett armborstförsatt rött lejon mot guld under en hertiglig krona. Namnet på det från Danmark erövrade örlogsfartyget *Tu Löver* syftar på Schleswig vars vapen visar två blå lejon i en gyllene sköld.

Själva namnen i skeppslistorna har en för den moderna läsaren charmfullt ålderdomlig form. Över en tredjedel av alla namn i denna grupp är tvåordsnamn. De innehåller inte sällan färgord som i *Die Blaw Taube*, *Förgylte Wargen*, *Hwita Lambet*, *Hwite Swan*, *Förgylte Falcken* och *Swarte*

Örnen. Namnforskare har tidigt fäst sig vid färgorden i fartygsnamnen och satt dem i samband med namnbilden.²⁷ Färgorden berättar hur namnbilden var målad. Som epitet finns vidare adjektiviska particip och räkneord som i *Flygande Ulfwen*, *Krönte Björnen* och *Tree Laxar*. Man kan utgå ifrån att namnen beskriver den utskurna och målade namnbilden på fartygets akterspegel. Namnen i skeppslistorna bidrar alltså till att visa hur namnbilden på 1600-talets handelsfartyg i verkligheten såg ut.

Tidens symboltänkande gav en religiös färgning åt en del av djurbeteckningarna i fartygsnamnen. En klart kristen symbolik är närvarande i namn som *Hjorten*, *Pelicanen*, *Hwite Dufwan* och *Hwita Lammet*. Hjorten representerade Kristus själv. Pelikanen återfinns i kyrkokonst, där den framställs som en fågel som sticker sig i bröstet och matar ungarna med sitt eget blod. Pelikanen framstår som sinnebild för frälsningen genom Kristi blod. Duvan symboliserar Den helige ande och lammet Kristus.²⁸ Namnens religiösa ursprung i 1600-talets fromma tänkande har under tidens gång förbleknat, men många av själva namnen har överlevt som fantasieggande metaforer. De är samtidigt uttryck för en underström av en äldre tradition som för oss tillbaka till tidigare tankevärldar.

Seden att ge fartyg namn efter djurbeteckningar är urgammal. Traditionen var fortfarande som vi sett starkt levande under 1600-talet. Djurnamnen var då jämfört med tidigare århundraden särskilt populära. Man kan fråga sig varför?

Sannolikt hade det nederländska inflytandet på svenskt skeppsbyggeri betydelse och bidrog till att djurnamnen på skeppen var så många. Det har påpekats hur standardiserade flöjterna var till form och byggnad och att denna standardisering också omfattade skulpturer och dekorationer på skeppen.²⁹ Flöjten hade som bekant nederländskt ursprung och holländsk skeppsbyggnadskonst imiterades och praktiserades även i Sverige-Finland. Som vi skall se senare i artikeln var dessutom djurnamn ytterst vanliga på samtida nederländska fartyg. Det är naturligt att här se ett samband. Det stora antalet djurnamn i svenska handelsflottan kan delvis förklaras av ett nederländskt inflytande, av att det fanns holländska mönster för hur handelsfartyg skulle namnges och rent av standardiserade modeller för hur namnbilderna formades, skars ut och målades.

I tidens tänkande fick djur ofta symbolisera mänskliga, demoniska eller

himmelska krafter, egenskaper eller gestalter, till exempel så att lejonet symboliserade styrka och tapperhet, gripen vaksamhet och elefanten trofasthet. Peter Englund karaktäriserar epokens sätt att tänka med orden "Detta var en tid då man såg symboler överallt och i allt."³⁰ Symboltänkandet möter i folktro, i religiöst tänkande, men också i heraldikens bildvärld. Djurfigurerna i heraldiken och djurnamnen i skeppslistorna över fartygen visar intressant nog en stor överensstämmelse. I heraldiken är det framför allt lejonet, leoparden, björnen, vargen, hjorten, oxen, hunden och bland fåglarna örnen, falken, svanen och pelikanen som förekommer. Även fiskar och delfiner finns i heraldiken. Av fabeldjuren kan gripen, Fenix, draken, lindormen och enhörningen nämnas.³¹ Här möter alltså samma djurgestalter som är vanliga i fartygsnamnen.

Redan i slutet av medeltiden hade t.ex. städer, hantverkare, gillen, gästgiverier, handelskompanier, m.m. sina egna vapen. Närvaron av heraldiska vapen präglade med andra ord vardagen i staden. Vapnen fanns nästan överallt, på stadens torn och byggnader, adelns palats, borgerskapets husportaler, rådets byggnader och rum, stadens kyrkor, gravstenar och altaren. Också brödraskap, gillen och råd använde vapen för att demonstrera sin historia, sin betydelse och sina vidsträckta förbindelser. De allestädes närvarande vapnen i staden gjorde heraldiken till en populär bildkunskap.³² Där handelsfartygen låg vid kajerna var namnbilderna på deras akterskepp en del av den bildkommunikation som i form av heraldiska vapen, statyer och målningar omgav människorna över allt i staden. Man kan förmoda att samtida illitterata stadsbor hade en utvecklad förmåga att tolka detta bildspråk, en förmåga som vida övergår vad vi nu kan föreställa oss.

Att fartygsnamnen efter djurbenämningar var så vanliga kan alltså förklaras av flera omständigheter. Traditionen att ge fartyg sådana namn var urgammal och fortfarande levande. Avbildningar av djur var vanliga i de heraldiska vapen som var dominerande i den samtida bildvärlden. Namnen återgavs på fartygens akterskepp i form av utskurna bildsymboler som var standardiserade och influerade av nederländskt skeppsbyggeri.

Bibelns berättelser och antikens myter återspeglas i handelsfartygens namnbild

En bevarad akterspegel från ett holländskt fartyg visar tydligt hur namnbilden kunde utformas. I Søndre Harritslev kyrka i Danmark finns akterspegeln från en flöjt som troligen förlit i närheten. Akterspegeln föreställer berättelsen om Abraham ur Gamla Testamentet, som för att bevisa sin lydnad mot Gud, var beredd att offra sin son. Abraham och hans knäböjande son är fint utskurna i trä och klädda i antikinspirerade kläder. En ängel svävar ovanför med ena handen på Abrahams hotfullt höjda svärd. Ovanför finns en sköld som visar staden Hindelopens stadsvapen och under står byggnadsåret 1639.³³ Namnet *Abrahams offrande* finns i skeppslistor bland annat från Sverige, Danmark, Norge och Nederländerna. Att namnet finns i många länders skeppslistor visar att motivet också har funnits som en bild på många akterspeglar. Fartygen kunde dock skiljas åt av att också symbolen för hemhamnen och byggnadsåret fanns på akterspegeln.

Med hjälp av bildsymboliken kunde åskådaren sluta sig till fartygets namn och ta till sig det kristna budskapet att människan bör underkasta sig Guds vilja. En förutsättning för att bildsymboliken skall fungera är dock att narrativet är bekant och ofta återberättat. Gamla Testamentets kraftgestalter och berättelserna om dem erbjuder därför i denna av religionen starkt präglade tid lämpliga motiv. Ett populärt namn i den svenska handelsflottan var *Konung David*, ett namn som även finns bland andra länders handelsfartyg, i Danmark, Norge och Nederländerna. Hur en bildsnidare på 1600-talet kunde framställa konung David ser man på Vasaskeppet där aktergalleriets underrede pryds av en figur med krona på huvudet och harpa i händerna. Figuren föreställer den gamle, vise Judakonungen som i melankoliska stunder sökte tröst i harpospelet. Davidsgestalten representerade mod och tapperhet, som i berättelsen om David och Goliat, men också klokhet och vishet.³⁴

Ett par andra gestalter ur Gamla Testamentet som rätt ofta pryder fartygens akterspeglar är *Salomon* och *Samson*. Salomo var Israels kung, son till David och Batseba, i texterna prisad för sin stora vishet och med tvivelaktigt rätt utpekad som författare till vishetslitteraturen i Bibeln

(Ordspråksboken, Höga visan etc.). I folkfantasin berättelser var Salomo på medeltiden och även långt senare en mäktig magiker med kraft att bota sjukdomar och fördriva onda andar. Samson (Simson) åter var en gammaltestamentlig hjälte med osedvanliga kroppskrafter. Berättelserna om Samsons många bedrifter och vilda äventyr har mytiska drag och har utgjort tacksamma motiv för en lång rad av samtidens konstnärer med Rubens och Rembrandt i spetsen.³⁵

Hur Salomo framställdes kan ses på ett votivskepp som finns i Täby kyrka, norr om Stockholm. Den bedjande kung Salomon pryder akterskeppet på votivskeppet.³⁶ Det är intressant att namnet här framställs både som namnbild och med bokstäver, KONING SALOMON, något som blev vanligare under kommande århundrade i takt med att läskunnigheten ökade. Niklas Eriksson³⁷, som beskrivit votivskeppet, har även analyserat Abraham Storcks (1644–1708) målning ”Holländska valfångare vid en klippig kust”. Ett av skeppen är en flöjt som på akterspegeln har en bild av en man och en val. Namnet på skeppet borde enligt Eriksson ha varit *Jonah* och anspelat på den i samtiden omåttligt populära bibliska berättelsen om profeten Jonah och valfisken. Även den bildsymbolen har budskapet om Guds vilja. Från det så kallade Jutholmsvraket utanför Dalarö i Stockholms skärgård har bärgats en skulptur som föreställer en romersk krigare med draget svärd. Eriksson antar att fartyget burit ett namn som anspelar på någon biblisk berättelse eftersom antikinspirerad klädsel i symbolspråket anger en äldre tid, vanligen biblisk tid.³⁸

Bland annat vid Jacob och Abraham Momma-Reenstiernas skeppsvarv praktiserades namngivning efter Bibelns berättelser men också efter de antika myterna. I Slite på Gotland sjösattes 1672–1673 några flöjter som fick namnen *Abel*, *Abrahams Offrande*, *Marcus Curtius* och *St. Maria*.

Tack vare renässansens inflytande hörde även berättelserna om antikens mytiska gestalter till 1600-talets kända narrativ. Furstarna gav de stora örlogsfartygen namn efter antikens hjältar, men också borgerskapet visade fram sin bildning då de gav handelsfartygen namn som *Fortuna*, *Hercules*, *Jupiter*, *Mars*, *Mercurius*, *Neptunus* och *Venus*. De antika berättelserna tolkades i en heroisk, moralisk riktning och avspeglade ägarnas höga ideal. Genom att i sina många storverk ställa sig i det godas tjänst blir Herkules ett moraliskt föredöme.³⁹ Skeppet *Vasa* visar hur Herkulesgestalten fram-

ställdes av tidens träsnydare. På båda sidor om aktergalleriets underrede står den antike hjälten med sitt traditionella attribut, klubban, och med ryggen täckt av lejonfällan. Också i Georg Stiernhielms kända lärodikt *Hercules* (1658) väljer hjälten dygdens väg.

Marcus Curtius, som var namnlåtare åt ett av fartygen vid bröderna Momma-Reenstiernas varv, var en mytisk hjälte från antikens Rom som beskrivs i en sägen från 362 f. Kr. I en situation då en katastrof hotar förgöra Rom, räddar hjälten staden genom att offra sitt eget liv. Vid sidan om många andra antikinspirerade namn finns i svenska örlogsflottan galejan *Lucretia* av danskt ursprung. Namnet syftar på en händelse i Titus Livius (ca 59 f.Kr. – 17 e.Kr.) historieverk om kungatidens Rom. Lucretia var adelsmannen Lucius Tarquinius Collatinus hustru. Kungens son Sextus Tarquinius greps av passion för den ovanligt vackra Lucretia och våldtog henne i makens frånvaro. Efter dådet kallade Lucretia på sin far och maken för att be dem hämnas, varefter hon tog sitt eget liv genom att stöta en dolk i bröstet. Lucretia har uppfattats som sinnebild för kvinnlig sedlighet, moral och heder.⁴⁰

Personerna ur Bibeln, den antika mytologin och folksagorna var kraftgestalter som suggererade fram styrka och framgång för skeppen. De uppfattades som ikoniska idealbilder och etiska föredömen. Berättelserna om dem bar ett budskap om heroiska offer och självförglömmande vilja att underkasta sig Guds bud. Namnen i handelsflottan vittnar om namngivarnas tankevärld, deras djupa gudstro och höga moraliska ideal. Namnen vittnar framför allt om förtrogenhet med den kristna religionens budskap. Grosshandlarna och skeppsredarna valde ofta namn som ställde fartygen under helgonens och de bibliska gestalternas beskydd. För många hörde också antikens myter till bildningsarvet. Men även antikens hjältar ansågs uttrycka höga ideal, hjältedåd, mod och offerviljan.

Målarkonsten och fartygsnamnen

De konsthantverkare som utformade fartygens namnbilder inspirerades förutom av själva berättelserna antagligen också av målarkonsten. Den holländske marinmålaren Willem van de Velde d.y. (1633—1707) har

tecknat en buss, ett mindre fartyg, med en bild på akterspegeln som starkt påminner om Botticellis ”Venus födelse”. Bussens namn var förmodligen *Venus*. de Veldes konstverk visar att motiv från målarkonsten ibland kopierades i fartygens namnbilder.⁴¹

Den ovan nämnda Lucretia var också ett motiv som fångade många konstnärer. Lucas Cranach den äldre målade under en fyrtioårsperiod gång på gång motivet i över 40 olika versioner. Dessutom spreds målningarna som tryckta kopior. Boktryckarkonsten användes nämligen även för reproduktion av bilder. Målningarna av Lucretia representerar moraliska dygder som samtiden värderade: kyskhet, trohet, mod och heder.⁴² Lucretia, igenkännbar då hon håller en dolk mot barmen, har också framställts av många andra konstnärer bland andra av Rembrandt. Det samma gäller Marcus Curtius som återgetts som ryttarskulptur, målning och etsning av en rad konstnärer.⁴³

Kännenheten om den europeiska konsten spreds också till det avlägsna Norden. Tryckeriteknikens utveckling gjorde serieproduktion och massspridning av konstverken möjlig. Den intensiva kommersiella trafiken mellan Nederländerna och Sverige bidrog till att denna bildvärld nådde Sverige. Politiska sändebud, agenter och affärsförbindelser i Amsterdam och andra kulturella centra fungerade som uppköpare för uppdragsgivarna i norr.⁴⁴

I det samtida holländska marinmåleriet ser man skeppen i rykande storm, i förödande sjöslag, men också lugnt vilande för ankar på redan i skimrande ljus. Ibland är namnbilden på akterspegeln tydligt synlig och skeppen kan identifieras som *Gripen (De Griffioen)*, *Pärulan (De Parel)*, *Concordia*, *Gyllene Lejonet (De Gouden Leeuw voor Amsterdam)*, *Förgyllda Solen*, *Elefanten*, *Vita Elefanten*, *Halva Månen*.⁴⁵ Vi känner här igen namn som också finns i den svenska handelsflottan. Namnbilderna på de nederländska skeppen ger en föreställning om hur svenska handelsfartyg med samma namn kunde ha varit dekorerade. Dessa strödda exempel ur 1600-talets marinmåleri väcker osökt frågan: Var de svenska fartygsnamnen en del av en större helhet, av ett internationellt namnmode?

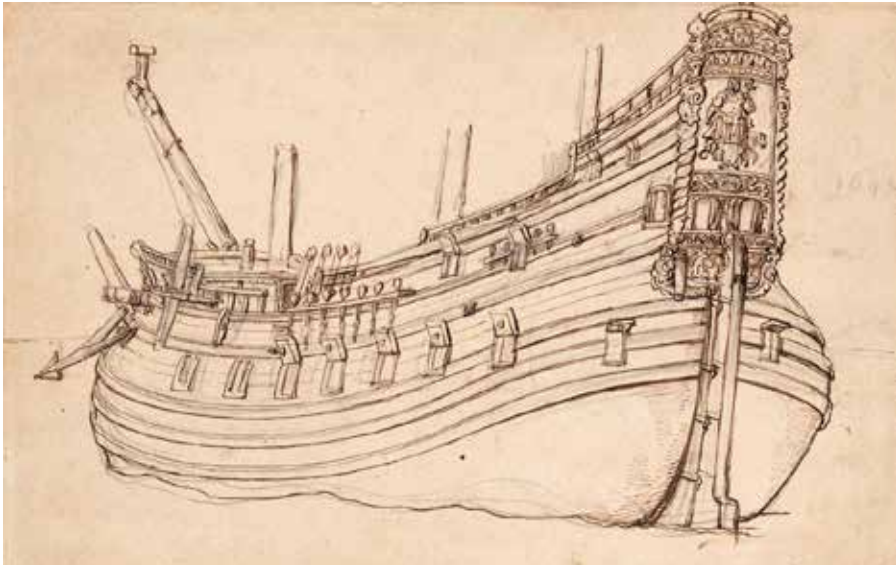


Bild 3. Teckning av en holländsk flöjt. Akterskeppet pryds av namnbilden som föreställer en man med ett kors i handen och bakom honom ett lamm. Ovanför namnbilden finns ett vapen med ett slott, förmodligen Middelburgs vapen, flankerat av två lejon. Under namnbilden anges byggnadsåret 1642. © National Maritime Museum, Greenwich, London.

Internationella fartygsnamn som inspirationskälla

Under första halvdelen av 1600-talet var Nederländerna som nämnt den främsta kommersiella makten i Europa. En ny organisationsform, handelskompanierna, blev dominerande och ett av dem, nämligen det nederländska Ostindiska kompaniet (VOC), växte till det utan jämförelse största i världen.⁴⁶ Namnen på fartyg som seglade i VOC finns registrerade av Robert Parthesius (2010) i en databas som omfattar 1 058 fartyg under åren 1595–1660. Materialet är omfångsrikt och kan användas för att granska huruvida här finns motsvarigheter till namnen i den svenska handelsflottan.

En stor del av namnen på fartygen i VOC är givna efter orter, ca 30 %. Speciellt ofta använda fartygsnamn efter orter är som väntat *Amsterdam*, *Batavia*, *Delft*, *Hollandia*, *Middelburg* och *Zeelandia*, men även *Amboina* (Ambon i Indonesien), *Jakarta*, *Malakka*, och *Mauritius* finns med som namn på ett flertal skepp. Under 10 % av fartygen är uppkallade efter personer. De namn som oftast förekommer (ca fem gånger var) är *San Antonio*, *Neptunus* och *Konung David*. Andra namn som finns flera gånger är *Aeolus*, *Erasmus*, *Fredrich Hendrich* (prins av Oranien), *Maria*, *St Nicolaas* och *Ulysses*. Bland personnamnen återfinns således sådana som också pryder svenska handelskepp.

Resten av namnen i VOC dvs. ca 60 % består av appellativer. Här finns personbenämningar (*Flygande Budbäraren*, *Jungfrun*, *Kämpan*⁴⁷), växtbenämningar (*Liljan*, *Rosen*, *Äppelträdet*), benämningar på himlakroppar och väderfenomen (*Morgonstjärnan*, *Solen*, *Stormen*) och benämningar på artefakter av olika slag (*Kvarnen*, *Safir*, *Vakande Boj*). Dessa grupper är förhållandevis små, men en något större grupp består av abstrakta namn (*Concordia*, *Kärlek*, *Trohet*). Till denna grupp har jag räknat det allra vanligaste namnet nämligen *Hoppet*, vilket framför allt gör gruppen stor. Den största gruppen, över hälften av appellativerna, består av namn efter djurbenämningar. Här finns en stor mängd olika namn, närmare 300. *Lejonet* finns i ca 25 namn: *Lejonet*, *Gamla Lejonet*, *Gröna Lejonet*, *Röda Lejonet*, *Svarta Lejonet*, *Vita Lejonet*. Andra populära namn efter djurbenämningar är: *Duvan*, *Delfinen*, *Draken*, *Falken*, *Gåsen*, *Hjorten*, *Lejoninnan*, *Räven*, *Vint-hunden*, *Örnen*. Likheterna mellan namnen i detta stora nederländska material och svenska fartygsnamn från 1600-talet är påfallande.

Namnen på de svenska handelsfartygen från förra delen av 1600-talet är som nämnt dåligt kända. I Stockholms segelsjöfart av Börjeson (1932) finner man dock ett trettiotal namngivna fartyg i utrikesfart från förra delen av 1600-talet. Frånser man de namn som innehåller svenska ortnamn (*Norrköping*) och några namn med kunglig eller religiös syftning (*Kristina*, *Sankta Maria*) har nästan alla andra namn motsvarigheter bland de holländska skeppen. Här några exempel: *Achilles*, *Engeln*, *Enhorn*, *Gripen*, *Lejonet*, *Konung David*, *Oranienbom*, *Phoenix*, *Swanen* och *Örnen*.

I en lista över helfria och halvfria skepp från år 1663 publicerad av Oscar Bjurling 1946 kan man se de namn som nämndes ovan, men även

andra motsvarigheter till namnen från VOC. Man kan nämna *Draken*, *Falken*, *Förgyllda Gåsen*, *Halva Månen*, *Hoppet*, *Konung Salomon*, *PärLAN*, *Rosen*, *Samson* och *Solen*. Listan omfattar mest fartyg från Stockholm och Göteborg, men det är intressant att nästan alla av de ca 50 namnen återfinns i VOC. Ett helgonnamn nämligen *Sankt Nicolaus* finns både i det svenska och det holländska materialet, men *Sankt Jacob*, *Sankt Johannes* och *Sankt Petter* som finns på flera svenska fartyg saknas i VOC.

Det svenska material från 1670-talet som använts för analysen här omfattar ca 660 fartyg med ca 320 olika namn. Alla namn som nämns ovan som exempel på holländska influenser återfinns i detta material, men också många andra namn. De holländska namnen sträcker sig fram till år 1660 medan fartygen i den svenska namnförteckningen är från tio år senare. Ändå är överensstämmelserna stora. Frånser man namnen som har givits efter orter inom svenska riket och efter svenska personer kvarstår ett material på 165 olika namn. Av dessa finns 27 % enbart på svenska fartyg medan 73 % är gemensamma (*Elefanten – olifant*, *Delphin – dolfin*)⁴⁸. Några exempel på namn i den svenska handelsflottan med motsvarigheter i VOC är: *Apellbohm*, *Biörnen*, *Camelen*, *De Vrede (Freden)*, *Diamant*, *Gröne Jägaren*, *Hwijta Hästen*, *Kattan*, *Laxen*, *Leoparden*, *Morgonstierna*, *Papegoij*, *Pelicanen*, *Salamander* och *Troheet*. En skillnad är emellertid att namnen i den svenska handelsflottan till stor del utgörs av helgonnamn, medan helgonnamnen i VOC är mycket färre. Sammanlagt kan man alltså påstå att både namntyper och mängder av enskilda fartygsnamn i den svenska handelsflottan har motsvarigheter i Nederländerna.

Holländarna var emellertid inte allenarådande på världshaven under 1600-talet. En småningom allt mäktigare kommersiell aktör blev England. Det engelska Ostindiska kompaniet (EIC) seglade i likhet med VOC på Ostindien. Namnbruket i de två kompanierna kan därför vara värt en jämförelse. I ett verk om EIC under åren 1600–1640 finns en lista över kompaniets utgående och inkommande skepp.⁴⁹ Namnen på fartygen innehåller precis som namnen i VOC en del personnamn bland annat *Charles*, *Elisabeth*, *Royal Anne*, *Royal James*, samt namn på bibliska hjältar som *Jonas*, *Salomon* och *Samson*. Dessa utgör närmare en fjärdedel av namnen, medan ca 70 % är appellativer, främst djurbenämningar och abstrakta ord. Djurbenämningarna är nästan till 100 procent desamma som finns i VOC och de abstrakta orden är

i stora drag desamma, bland annat *Enigheten*, *Expeditionen* och *Hoppet*. Kända i VOC är även *Diamanten*, *PärLAN* och *Rubinen*. Jämförelsen mellan namnen i de två konkurrerande handelskompanierna visar alltså att det finns ett gemensamt internationellt namnbruk inom sjöfarten där samma typer av namn och samma enskilda namn återkommer. Som nämnt byggdes de svenska skeppen i allmänhet i Sverige och ägarna var svenska borgare med inslag av inflyttade holländare samt en och annan svensk adelsman. Mönstren för namngivningen kom dock från de ledande sjömakerna Holland och England. Namnet angavs på akterskeppet med en utskuren eller målad namnbild som också formades efter utländska förebilder.

Slutsatser

Även om namnen på 1600-talets svenska handelsfartygen i allmänhet inte är särskilt väl kända, är det material som ligger till grund för denna artikel så pass omfattande (ca 660 namn) att det ger en helhetsbild av namnen på handelsfartygen och kan användas för en kvantitativ jämförelse som visar de vanligaste typerna av namn. Det framgår bland annat tydligt att religiöst färgade namn var den överlägset vanligaste typen av namn som prydde i genomsnitt vart tredje skepp. Helgonnamnen var – i motsats till vad tidigare namnforskning gjort gällande – de namn som redarna oftast valde. Därtill kommer namn på gestalter från Gamla Testamentets välkända berättelser: *Abrahams offrande*, *Kung David*, *Salomon*, *Samson* och *Jonah*. Vidare symboliserade många av djurbeteckningarna i namnen kristna gestalter eller begrepp som i *Lammet*, *Dufwan* och *Pelikanen*.

Den stora mängden religiösa fartygsnamn reflekterar en tid som i Sverige fortfarande var starkt präglad av den kristna tron. I den svenska handelsflottan fanns i proportion flera helgonnamn än i den nederländska. Namnvalen vittnar om hur djupt troende redarna var och hur självklart de förlitade sig på den kristna trons beskydd. Också traditionen kan ha spelat in vid namnvalen eftersom en stor del av fartygsnamnen hela medeltiden igenom och in på nya tiden mest hade varit religiösa namn.

Med renässansen blev berättelserna ur antikens myter och historia en del av bildningsarvet. Skeppsredarna kunde visa sin bildning genom att

ge skeppen namn som *Hercules*, *Neptunus* och *Venus*. Antikens hjältar och berättelserna om dem gavs på denna tid en idealistisk tolkning. De ansågs stå för höga etiska ideal som rättvisa, mod och offervilja. Att också förhoppningar om affärsvinster ibland vägledde namngivarna kan anas i namn som *Fortuna*, *Patientia* och *Justitia*.

Namnen i handelsflottan reflekterar en kultur där motiven ofta var ur Gamla Testamentet eller antikens myter. Detsamma gällde även måleriet med dess massproducerade kopior, skulptur och diktverk. Då själva namnen på fartygen angavs med målade och utskurna bilder, var en förutsättning för tolkningen att de återgivna gestalterna och händelserna var allmänt kända och ofta omtalade. Förståelsen av namnbilderna underlättades av tidens symboltänkande och betraktarnas utvecklade förmåga att tolka bildspråket.

En stor del av fartygsnamnen innehåller som nämnt djurbeteckningar, vilka inte bara var många till antalet utan också rikt varierade – ca 60 olika djur! Seden att namnge fartyg efter djur är gammal och praktiserades även i stormaktstidens örlogsflotta. Samma djur som möter i fartygsnamnen fanns även i heraldikens bildvärld, till exempel i landskapens och städernas vapen som i sin tur ibland pryddes fartygens akterspeglar (som i namnen *Wiborgs 3 Chronor* och *Åbo Wapen*). Att djurnamnen var så ovanligt rikligt förekommande kan också sättas i samband med influenser från nederländsk skeppsbyggarkonst. Namnbilderna imiterade antagligen standardiserade nederländska modeller.

Historiker har beskrivit Sveriges livliga förbindelser med de stora sjömakterna Holland och England. Även fartygsnamnen vittnar om detta. De namn som gavs åt svenska handelsskepp överensstämmer förbluffande väl med namnen på holländska och engelska handelsfartyg från samma tid. Samma namntyper och samma namn fanns i världens största handelskompani, det nederländska VOC (Ostindiska kompaniet). Även namnen i det engelska ostindiska kompaniet visar slående likheter. Mönstren för namngivningen av de svenska skeppen kom från holländska och engelska hamnar. Det internationella namnbruket inom sjöfarten omfattade också Sverige.

Namnen på svenska skepp är intressanta i sig men också för att de reflekterar den skeppsägande klassens tankemönster, attityder och strävanden. De är samtidigt markörer för 1600-talets kultur, bland annat de starka religiösa strömningarna och renässansens intresse för antiken.

Summary

This article describes the names of Swedish merchant ships from the 17th century, based mainly on name material from the 1670s that includes 660 names. The purpose is to investigate where name patterns can be found and what the names tell about that specific time and about the ideals and attitudes of the name giver. The material shows that certain types of names were especially popular, such as names of Saints (*Sankt Johannes* /Saint Johannes) and other religious characters (*Konung David* /King David) as well as animal names (*Leijonet* /the Lion). Names from ancient mythology (*Venus*) and abstract names (*Hoppet* /the Hope) were also often used.

The abundance of names of Saints and other names linked to religion, shows how strongly the Christian faith dominated the way of thinking during the early modern period, and how deeply religious the ship owners were. Traditions also affected the names given, as shown by the large percentage of names in the form of *Sankt/Sankta* (Saint). The names of Saints had not disappeared with the reformation, as previous research has claimed, but constituted approximately 30 percent of all names in a merchant fleet.

The second largest group consisted of animal names. Common ones were especially *Falcken* (the Falcon) and *Swanen* (the Swan), but there were also names with religious symbolic value as *Dufvan* (the Dove) and *Pelicanen* (the Pelican). Some of the animal symbols were included in coats of arms of cities and municipalities. The fact that animal names were so common on merchant ships from the 17th century can be connected to their symbolic value at a time characterized by symbolic thinking and the use of animals in heraldry. Heraldic arms with the same animal symbols as those found in ship names were widely present in cities, however, the ideas including animal terminology came from foreign, mainly Dutch ship names.

Ship names quite often alludes to stories from the Old Testament, as in *Abrahams offrande* (the sacrifice of Abraham), *Konung David* (King David) and *Salomon*. The influence of the Renaissance made stories of the ancient myths a part of the educational heritage that was then reflected in ship names like *Hercules* and *Marcus Curtius*. These stories had to be

commonly known, because during this time, ship names were not indicated by letters, but as cut out and painted pictures on the stern, name symbols, that were interpreted by the viewers. Thus, the merchant ship names often reflected contemporary well known narratives, the same that recurred in the art of painting, sculptures and literature. The ship names can be seen as a cultural marker of contemporary ideas.

Finally, this article shows how the names in the Swedish merchant fleet were inspired by the Netherlands and England. A comparison of the names in the Dutch United East India company (VOC) and the Swedish merchant fleet suggests that similar names and, to a large extent, the same individual names were found in both countries. A comparison with the English East India Company (EIC) also shows similarities. Nevertheless, there are some Swedish features to the name giving, for example names of Swedish places and persons, and more names of Saints than in the Netherlands, but the majority of these names (around 70 percent) are inspired by foreign examples.

Litteratur

Achen, Sven Tito, *Heraldikkens femte glæder*. Köpenhamn 1978.

Berg, Lars O., "Svenska flottans fartyg 1850–1900. En tabellarisk framställning." i: *Forum navale*, Nr 21, 1965, ss. 53–91.

Berg, Lars O., "Gref Wachtmeister och Cajsa Warg, Göta Rike och Alnö-sund, Lejonet och Kramsfågeln. Om svenska örlogsfartygsnamn efter 1680." i: *Forum Navale*, Nr 49, 1993, ss. 20–38.

Bjurling, Oscar, "1672 års skeppslista", i: *Forum navale* 7, 1946, ss. 80–111.

Bol, Laurens J., *Die holländische Marinemalerei des 17. Jahrhunderts*. München 1973.

Bosscher, Philip, "Shipping Economics and Trade", i: *The Heyday of Sail. The Merchant Sailing Ship 1650–1830*. London 1992, ss. 133–151.

Börjeson, David Hjalmar Theodor, *Stockholms segelsjöfart. Anteckningar om huvudstadens kofferdiflotta och dess män med en översikt av stadens och rikets sjöfartsförhållanden från äldsta tid intill våra dagar*. Minnesskrift 1732–1932. Stockholm 1932.

Casson, Lionel, *Ships and seafaring in ancient times*. London 1994.

Cederlund, Carl Olof, "The Ships of Scandinavia and the Baltic", i: *The Heyday of Sail. The Merchant Sailing Ship 1650–1830*. London 1992, ss. 55–76.

Chaudhuri, K. N., *The English East India Company: the study of an early joint-stock company 1600–1640*. London; New York 1965.

Daalder, Remmelt, *Van de Velde & Son. Marine Painters. The firm of Willem van de Velde the Elder and Willem van de Velde the Younger, 1640–1707*. Leiden 2016.

Dansk Søfarts Historie 2, 1588–1720, ”Skuder og kompagnier av Ole Degn og Erik Gøbel”. København 1997.

De Brün, Claudia, ”Two Renaissance Beauties in Finland”, i: *Lucas Cranach – Renaissance Beauties*. Helsinki 2019, ss. 87–94.

Einarsson, Lars, ”Regalskeppet Kronan – palats och krigsmaskin”, i: *Havets bildspråk. Galjonsfigurer och symboler*. Stockholm 2020, ss. 211–221.

Englund, Peter, *Det hotade huset. Adliga föreställningar om samhället under stormaktstiden*. Stockholm 1989.

Eriksson, Niklas, *Urbanism under sail*. Stockholm 2014a.

Eriksson, Niklas, ”Seglande halsgavelhus, Om skulpturer på flöjtskepp i Sverige och Nederländerna under tidigmodern tid”, i: *Historisk tidskrift* (Sverige) 134:3. 2014b, ss. 385–408.

Eriksson, Niklas, *Riksäpplet. Arkeologiska perspektiv på ett bortglömt regalskepp*. Lund 2017a.

Eriksson, Niklas, ”Svärdet (1663–1676) – ett regalskepp byggt på holländskt manér”, *META: historiskarkeologisk tidskrift*. 2017b, ss. 7–26.

Eriksson, Niklas, ”Mellan galjonslejon och modelejon”, i: *Havets bildspråk. Galjonsfigurer och symboler*. Stockholm 2020, ss. 223–232.

Fahlborg, Birger, ”Ett blad ur den svenska handelsflottans historia 1660–1675”, i: *Historisk Tidskrift* 43, 1923, ss. 205–281.

Gaastra, Femme S., *The Dutch East India Company, Expansion and Decline*. Leiden 2003.

Giltaij, Jeroen & Kelch, Jan, *Herren der Meere: Meister der Kunst: das holländische Seebild im 17. Jahrhundert*. Rotterdam 1996.

Glete, Jan, *Swedish Naval Administration, 1521–1721*. Leiden/Boston 2010.

Hoving, A.J., ”Seagoing Ships of The Netherlands” i: *The Heyday of Sail. The Merchant Sailing Ship 1650–1830*. London 1992, ss. 34–54.

Johansson, Dan & Müller, Leos, ”Skeppsbyggeri och varven”, i: *Sjövägen till Sverige*. Från 1500-talet till våra dagar. Lund 2016.

Karlsson, Hugo, *Studier över båtnamn, särskilt namn på backebåtar och bankskutor från 1700-talets Bohuslän*. Göteborg 1970.

Kennedy, Don H., *Ship names. Origins and usage during 45 centuries*. Charlottesville 1974.

Kirby, David and Hinkkanen, Merja-Liisa, *The Baltic and the North Seas*. London and New York 2000.

Losman, Arne, ”Skokloster – Europe and the world in a Swedish castle”, i: *The age of New Sweden*. Stockholm 1988.

Magnusson, Börje och Nordin, Jonas, *Drömmen om stormakten: Erik Dahls Sveriges Sverige*. Stockholm 2015.

Modéer, Ivar, ”Nordiska båtnamn”, i: *Nysvenska studier* 15 1935, ss. 121–149.

Modéer, Ivar, *Skeppsnamn och skärgårdsnamn*. Stockholm 1956.

Müller, Leos, *The merchant houses of Stockholm, c. 1640–1800. A comparative study of early-modern entrepreneurial behavior*. Uppsala 1998.

Müller, Leos, Hallén, Per & Lennerfors, Thomas Taro, ”Handel och sjöfart”, i: *Sjövägen till Sverige*. Från 1500-talet till våra dagar. Lund 2016.

Noldus, Badeloch, *Trade in good taste: relations in architecture and culture between the Dutch republic and the Baltic world in the seventeenth century*. Turnhout 2004.

Nordisk familjebok. Konversationslexikon och realencyklopedi 1–38. Stockholm 1904–1926.

Nováky, György, *Handelskompanier och kompanihandel. Svenska Afrika-kompaniet 1649–1663. En studie i feodal handel*. Uppsala 1990.

Parthesius, Robert, *Dutch Ships in Tropical Waters*. Amsterdam 2010.

Pietsch, Ulrich, *Die lübecker Seeschifffahrt vom Mittelalter bis zur Neuzeit*. Lübeck 1982.

Sandahl, Bertil, "Engelska och nederländska fartygsnamn från tiden 1280–1380", i: Övriga namn. Handlingar från NORNA:s nittonde symposium i Göteborg 4–6 december 1991. Red. av Kristinn Jóhannesson & al. Uppsala 1994, ss. 269–294.

Scheibelreiter, Georg, *Heraldik*. Wien 2006.

Schiller, Gertrud, *Ikongraphie der christlichen Kunst 3. Die Auferstehung und Erhöhung Christi*. Gütersloh 1971.

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

Schybergson, Anita, *Adonis och Aallotar. Finländska fartygsnamn i historiskt perspektiv*. Svenska litteratursällskapet i Finland, 2012.

Schybergson, Anita, "Fortuna, Delfin och Sankt Johannes – 1600-talets fartygsnamn i krig och handel", i: *Namn och bygd* 108, 2020, ss. 157–192.

Soop, Hans, *Flytande palats*. Utsmyckning av äldre svenska örlogsfartyg, Stockholm 2007.

Wittekind, Susanne, "Wappen in der Stadt – als Medien der Kommunikation von Adeligen, Patriziern und Gilden", i: *Die materielle Kultur der Stadt in Spätmittelalter und Früher Neuzeit*. Wien Köln Weimar 2019, ss. 51–68.

Wikimedia Commons.

Zettersten, Axel, *Svenska flottans historia, åren 1522–1634*, Stockholm 1890.

– *Svenska flottans historia, åren 1635–1680*, Norrtälje 1890.

Zilliacus, Henrik, *Klassiska källsprång*. Helsingfors 1983.

Noter

- ¹ Börjeson 1932.
- ² Schybergson 2020.
- ³ Johansson & Müller 2016, s. 131, 137 f.
- ⁴ Glete 2010, s. 340, Eriksson 2017 b, s. 8 ff.
- ⁵ Novácy 1990, s. 34, 84 ff, Müller 1998, s. 180.
- ⁶ Bland annat Zettersten 1890, Berg 1965, Glete 2010.
- ⁷ Modéer 1935, s. 133 f., 1956, s. 21.
- ⁸ Kennedy 1974, s. 29, Sandahl 1994, s. 275.
- ⁹ Pietsch 1982, s. 18 ff., s. 33.
- ¹⁰ Cederlund 1992, s. 68, Hoving 1992, s. 47, Eriksson 2014 a passim.
- ¹¹ Kirkby & Hinkkanen 2000, s. 95 f, Eriksson 2014 a, s. 10 ff.
- ¹² Hoving 1992, s. 47 ff., Eriksson 2014 a, s. 12 f.
- ¹³ Eriksson 2014 a, s. 156.
- ¹⁴ Soop 2007, s. 79, 91 f.
- ¹⁵ Soop 2007, s. 136 f., Eriksson 2017 a, s. 180 ff, Eriksson 2017 b, s. 9, Einarsson 2020, s. 219 ff.
- ¹⁶ Magnusson & Nordin 2015, s. 66–67, Eriksson 2017, s. 158 f.
- ¹⁷ Eriksson 2020, s. 228.
- ¹⁸ Eriksson 2014 a, s. 155 f.
- ¹⁹ Losman 1988, s. 92.
- ²⁰ Eriksson 2014 a, s. 156, En tänkt rekonstruktion av Spökskeppets akterspegel med svanen finns i Figur 7.11.
- ²¹ Pressmeddelande av Handle Productions Oy 30.7.2021.
- ²² Inslaget av tyska är påfallande, men inte förvånande då Sveriges hamnar även omfattade Stettin, Stralsund och Wismar och tyskan också annars var ett vanligt språk i Stockholm och andra städer.
- ²³ Karlsson 1970, s. 80.
- ²⁴ Schybergson 2012, s. 45.
- ²⁵ Gaastra 2003, s. 112.
- ²⁶ Eriksson 2020, s. 227.
- ²⁷ Modéer 1935, s. 136.
- ²⁸ Schiller 1971, s. 178 f.
- ²⁹ Eriksson 2014 a, s. 151.
- ³⁰ Englund 1989, s. 79.
- ³¹ Achen 1978, s. 67 f, Scheibelreiter 2006, s. 48–68.
- ³² Wittekind 2019, s. 51 f.
- ³³ Dansk Søfarts Historie 2, 1997, s. 18.
- ³⁴ Soop 2007, s. 90.
- ³⁵ Nordisk familjebok 24 art. Salomo, Nordisk familjebok 25 art. Simson.
- ³⁶ Eriksson 2014a, s. 158.
- ³⁷ Eriksson 2014b, s. 402.
- ³⁸ Eriksson 2014b, s. 397, s. 402.
- ³⁹ Soop 2007, s. 90 f.
- ⁴⁰ Nordisk familjebok 5 s. 975, Nordisk familjebok 16 art. Lucretia.
- ⁴¹ Eriksson 2014 a, s. 166.

⁴² De Brün 2019, s. 89 f, 118 f.

⁴³ Wikimedia Commons.

⁴⁴ Se Noldus 2004, passim.

⁴⁵ Se till exempel Giltaij, Jeroen & Kelch, Jan, 1996, Bol, Laurens J. 1973, Daalder, R Emmelt, 2016.

⁴⁶ Bosscher 1992, s. 134, 141.

⁴⁷ Namnen från databasen till exempel *vliegende bode*, *juffer*, *kampen* återges för tydlighetens skull på modern svenska.

⁴⁸ Vid jämförelsen har jag beaktat huvudordet i tvådelade namn så att till exempel *Blåå Dufwan* kan motsvaras av *duifje* eller *witte duif*.

⁴⁹ Chaudhuri 1965, s. 226–233.