



Kulkine.net – tutkimus epävirallisista kulkineennimistä

Hae kulkineennimiä:

PERUSHAKU

TIETEELLINEN HAKU

DISPOSITIO

TIIVISTELMÄ/ABSTRAKT

KANSANVERSIO

A. Tutkimuksen lähtökohdat

B. Hajahuomioita nimenannosta ja -käytöstä

C. Nimien muodostusalkuperä ja rakennetyypit

D. Nimiä toisista kulkineennimistä

E. Mistä ominaisuuksista nimet kertovat ja miten

F. Kulkineennimet kulttuurin kuvaajina

G. Päätäntö

H. Lähteet, liitteet ja tekninen toteutus

Tervetuloa Janne Seppälän sähköisen väitöskirjan pariin. Tämän Jyväskylän yliopiston suomen kielen oppiaineeseen tehdyn väitöskirjan aiheena ovat epäviralliset kulkineennimet, ja tutkimustyötä on tukenut Suomen Kulttuurirahaston Hämeen rahasto. Tutkimus koostuu useista erillisistä osioista, jotka valottavat kulkineennimien muotoa, merkitystä ja käyttöä eri näkökulmista ja eri tarkkuudella. Työhön kuuluu yksittäisiä nimiä käsittelevä tietokanta sekä sen päälle rakennettu väitössivusto, jonka rakenne on seuraavanlainen:

A: TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT

Tutkimuksen kohde - Tutkimuksen aineistot - Tutkimuksen taustaa - Tutkimuksen tavoitteet ja rakenne

YKSITTÄISTEN NIMIEN ANALYYSIT TIETOKANNASSA

B. HAJAHUOMIOITA NIMISTÄ, NIMENANNOSTA JA -KÄYTÖSTÄ

Nimenannosta
Nimien funktiot

Alueellisesta ja sosiaalisesta variaatiosta ja käyttötilanteista

Nimien iästä, leviämisestä, säilymisestä, katoamisesta ja merkitysalan muutoksista

Attraktiokeskukset

C. NIMIEN MUODOSTUSALKUPERÄ JA RAKENNETYYPI

Nimenosien ja nimien jakautuminen primääreihin, puhtaasti sekundääreihin ja lisämerkityksiin sekundääreihin.

Nimien yksi- tai useampiosaisuus
Nimien pituus

D. SEKUNDÄÄRINIMIEN MUODOSTAMINEN

Mitä keinoja käyttäen epävirallisia nimiä muodostetaan toisista nimistä, virallisista tai epävirallisista nimistä?

E. MISTÄ OMINAISUUKSISTA NIMET KERTO VAT JA MITEN

Mistä kulkineen ominaisuuksista nimet kertovat? (= Mitkä ovat epävirallisten kulkineennimien nimeämisperusteet)?
Miten nimeämisperustetta ilmennetään nimessä?

F. KULKINEENNIMET KULTTUURIN KUVA AJINA

Mitä skeemoja kulkineennimistöön sisältyy ja miltä kognitiivisilta alueilta nimet ammentavat?
Mitkä metaforien lähdealueet aktivoituvat useiten? Mitä nimet kertovat kulttuurista ja miten populaarikulttuuri on vaikuttanut nimiin?

G. PÄÄTÄNTÖ

Koonti kulkineennimistön ominaisuuksista
Suomalaisen ja virolaisen kulkineennimistön yhtäläisyydet ja erot
Kulkineennimistö nimisysteeminä ja sen suhde muihin nimilajeihin
Metodologisia ja terminologisia ajatuksia ja jatkotutkimuksen kohteita

Osio A Tutkimuksen lähtökohdat määrittelee tutkimuksen kohteena olevan kielenilmiön, kuvaa tutkimuksen aineiston hankintamenetelmään ja tutkimuksen tavoitteet sekä sijoittaa tutkimuksen kognitiivisesti virittäytyneen nimistöntutkimuksen väljään viitekehykseen. Lisäksi osiossa kerrotaan lyhyesti kulkineiden satavuotisesta historiasta Suomessa. Osio A on siis kaikkien osioiden yhteinen lyhyt johdanto- ja teoriaosuus. Osiokohtaisia teoreettisia ja terminologisia kysymyksiä pohditaan tarkemmin kunkin tutkimusosion alussa.

Osio B sisältää havaintoja epävirallisten kulkineennimien funktioista ja käytöstä sekä kulkineennimistön attraktiokeskuksista. Sen tekstit voi lukea joko tutkimusta taustoittavana johdannon jatkeena tai työn loppuksi täydentävänä lisätietona. Osiossa C kuvataan sitä, missä määrin nimiä on muodostettu kulkineen ominaisuuksien pohjalta ja missä määrin virallista tai muuta aiempaa nimeä varioiden. Lisäksi osiossa C esitetään tilastotietoja nimien rakenteista ja pituuksista. Osiot D ja E jatkavat osion C pohjalta: osiossa D katsotaan, mitä keinoja käyttämällä aiemmista nimistä muodostetaan sekundäärinimiä, ja osiossa E eritellään, mitä kulkineiden ominaisuuksia nimissä tuodaan esiin. Näiden jälkeen osiossa F syvennyttään kognitiivisen nimistöntutkimuksen keinoin kulkineitten kokemiseen ja tutkitaan, mitä nimet

kertovat kulttuurista ja miten kulttuuriset ilmiöt nimissä ilmenevät. Päättäntöosiossa G kerrataan tulokset, verrataan virolaisia kulkineennimiä suomalaisiin ja esitetään erinäisiä huomioita. H-osio sisältää lähdeluettelon, liitteet sekä selvityksen tämän tutkimusraportin teknisestä toteutuksesta.

Pääset haluamaasi osioon ylhäällä olevan osiovalikon kautta. Kussakin osiossa A–H on lisäksi osion sisäinen valikko sivun vasemmassa laidassa. Kaikissa osioissa on alaluvut 1, 1.1, 1.2 jne. ja näihin viitataan kirjaimen ja numeron yhdistelmällä, esimerkiksi alaluku D:3.1 tarkoittaa siis D-osion kolmannen luvun ensimmäistä alalukua.

Kukin osio on pyritty rakentamaan itsenäisesti luettavaksi kokonaisuudeksi johdantoineen ja päätäntöineen. Tämä ratkaisu toisaalta helpottaa lukemista, toisaalta aiheuttaa toistoa. Joissakin tapauksissa yksittäinen alaluku on samansisältöisenä kahdessa eri paikassa, joskus on tyydytty osoittamaan asioitten keskinäiset yhteydet hyperlinkein. Juoksevassa tekstissä tummanharmaalla alleviivauksella merkityt lähdeviitteet toimivat myös linkkeinä lähdeluetteloon. Näin voit helposti tarkistaa, mistä teoksesta on kyse ja palata selaimen nuoli-ikonista takaisin tekstiin. Lisäksi muutamissa kohdin on viitattu suoraan lähteeseen, joka on sähköisesti saatavilla. Tällaiset suoraviitelinkit ovat [violetteja](#). Tutkielman sisäiset linkit ovat verkkoteksteille ominaiseen tapaan [sinisiä](#). Takaisin edelliselle sivulle pääset painamalla selaimesi takaisin-nappia.

Tämän tutkimuksen pääpainopiste on suomalaisissa kulkineennimissä. Niitten lisäksi olen tutkimusprosessin aikana päätenyt tutkimaan myös virolaisia epävirallisia kulkineennimiä. Mikäli haluat keskittyä vain suomenkielisiin nimiin, voit poistaa valinnan valintaruudusta yläoikealta, missä tahansa osiossa liikutkin. Tällöin pelkästään vironkielisiä nimiä koskevat, muutoin sinisenä näkyvät, tekstikappaleet piiloutuvat ja vironkieliset nimet katoavat myös tilastoista. Sanottu ei kuitenkaan koske sellaisia lukuja, joissa suomen- ja vironkielisiä nimiä vertaillaan.

Viittausohje

Tähän tutkimukseen viitataan ilmoittamalla sivun sijasta halutun alaluvun numero, esimerkiksi "Osa KULKINE ON VÄLINE -skeeman ilmentymistä sisältää fiktiivisen laitteennimityksen, esim. *hapankaalihakkurin* (Kulkine.net F:3.2.2)". Kirjallisuusluettelossa tutkielmaan voi viitata seuraavasti: Kulkine.net = Janne Seppälä 2013: Kulkine.net – tutkimus epävirallisista kulkineennimistä. Väitöskirja, Jyväskylän yliopisto, kielten laitos. Verkkoversio, viitattu 17.7.2014. Saatavissa osoitteessa www.kulkine.net.

Mikäli haluat viitata tähän väitöskirjaan sähköisesti hyperlinkillä, voit sivun ylälaidassa olevan osoitteen lisäksi hyödyntää tekstin joukossa olevia ankkureita (a-tägi). Nämä saat näkyviin valitsemalla selaimestasi "näytä sivun lähdekoodi". Tällainen tarkempi linkki halutun sivun haluttuun alalukuun on muotoa ``. Upotusten tekeminen ei ole sallittua ja linkin yhteydessä on suotavaa mainita, että kyse on Janne Seppälän sähköisestä väitöskirjasta.

Jos haluat lukea väitöskirjan alusta loppuun, siirry ensimmäisen osion [A Tutkimuksen lähtökohdat](#) alkuun. Voit myös valita sivun ylälaidan harmaasta palkista itseäsi kiinnostavan osion tai hakutoiminnon tai perehtyä dispositioon tai tiivistelmään.

Tiivistelmä

→ [Abstrakt](#)

Kielten laitos, suomen kieli

Janne Seppälä, 2013. *Kulkine.net – tutkimus epävirallisista kulkineennimistä.*

Tutkimuksen kohteena ovat epäviralliset kulkineennimet (mm. autojen ja traktorien nimet) eri viittaustasoilta (mm. yksilönnimet, merkkinit ja appellatiiviset kulkinelajien nimet). Noin 3 500 nimen laajuinen tutkimusaineisto on monilähtöinen ja sitä on hankittu vetoomuksin, haastatteluin, kirjeitse, poimien lehdistä, kirjoista ja aiemmista tutkimuksista sekä verkkolomakkeella. Tämän lisäksi on noin 600 nimen laajuinen vironkielinen sivuaineisto. Aineiston pohjalta on tutkittu epävirallisen kulkineennimistön muodostusta ja rakennetta, nimeämisperusteita sekä nimiin sisältyviä metaforia. Lisäksi on tuotu esiin sosio- ja kansanlingvistisiä näkemyksiä ja tutkijan havaintoja epävirallisten kulkineennimien käytöstä ja nimien funktioista.

Noin 3/4 aineiston nimistä on yksiosaisia ja noin 1/4 kaksi- tai useampiosaisia. Monimotivoituissa nimissä nimenosat ovat tosin limittyviä eivätkä nimeä osiin katkomalla segmentoitavia. Nimenosat voidaan jaotella primääreihin ja sekundääreihin sen mukaan, sisältävätkö ne aiemman samantarkoitteisen nimen ainesta vai eivät; aineistossa sekundäärejä nimenosia on luonnollisesti enemmän, sillä vanhan nimen muokkaaminen on toki aina helpompaa kuin kokonaan uuden nimen luominen. Sekundäärinimiä voidaan muodostaa monin eri menetelmin, mm. muottiin valamalla tai tyypistämällä. Tyypillisiä sekundäärinimien muotteja ovat suomessa *-u*, *-kka* ja *(V)ri* ja virossa *-u* ja *-kas*. Kulkineennimistössä merkittävää on kuitenkin lisämerkityksiä tuottava lekseemihakuinen muuntelu, jonka avulla on tuotettu neljännes aineiston nimistä. Kulkineennimien osat jakautuvat muodostamistapansa perusteella kolmia primääreihin (*Hitlerin kosto* 'Volkswagen'), lisämerkityksiin sekundääreihin (*Hiivatti* 'Fiat') ja puhtaisiin sekundääreihin nimenosiin (*Mersu* 'Mercedes-Benz').

Kulkineennimistä on tutkittu myös nimeämisperusteita eli niitä tarkoitteen ominaisuuksia, joita nimessä ilmennetään. Yleisimpiä nimeämisperusteita olivat koko ja muoto, käytettävyys, alkuperä ja jokin silmiinpistävä osa, joskin nimeämisperusteissa on viittaustasoittain pientä vaihtelua. Yleisimmin nimissä ilmennetään yhtä nimeämisperustetta kutakin nimenosaa kohti, mutta metaforien avulla samalla nimenosalla voidaan ilmentää useitakin nimeämisperusteita (esim. nimi *Roskalaatikko* 'Sisu SA-150' ilmaisee sekä väriä että kokoa ja muotoa).

Kulkineennimistöön sisältyvien metaforien tutkiminen paljastaa, että kulkineet koetaan elollisiksi olennoiksi, teknisiksi laitteiksi ja säiliöiksi. Nimeämisperusteista taas voidaan abstrahoida, että kulkineisiin liittyviä kognitiivisia alueita ovat kulkineen käyttö, ulkonäkö ja olemus sekä tausta ja historia. Kulkineennimet myös varastoivat tietoa ympäröivän kulttuurin ilmiöistä (*Seppohovi*, *Ikiliikkuja-se-on*, *Pahnapuhallin*).

Asiasanat: *nimistöntutkimus, kulkineennimet, lainasanat, metafora, ajoneuvot, auto, traktori, suomen kieli, viron kieli, nimitykset, lisänimet*

Abstrakt

Institutionen för språk / finska språket

Janne Seppälä, 2013. *Kulkine.net – tutkimus epävirallisista kulkineennimistä (Kulkine.net – en forskning om inofficiella fordonsnamn)*

Denna avhandling strävar efter att ge en helhetsbild av fordonsnamn på olika denotationsnivåer (appellativa gruppnamn, namn på enstaka fordon, inofficiella namn på vissa modeller osv.). Forskningsmaterialet består av ca 3 500 finska namn. Materialet är samlat från olika källor: genom intervjuar, brev efter appell, tidskrifter och böcker, tidigare forskning och via en webblankett. Som jämförelsematerial har det använts en samling på 600 estniska namn. Jag har fokuserat mig på namnens uppbyggnad eller namnbildningen, namngivningsgrunder och metaforiken i namn, men redogör även lite för sociolingvistiska, folklingvistiska och funktionella synpunkter kring namnförrådet.

Den största delen (3/4) av inofficiella fordonsnamn har bara en namnsled medan 1/4 av namnen består av två eller flera delar. Namnsled hos de mångfacetterade namn kan dock inte skiljas traditionellt utan man måste medge att namnled kan även överlappa varandra. De namnled som har anknytning till det tidigare namn av referenten kallas här sekundära namn, de andra ses som primära. Majoriteten av materialet är sekundära namnbildningar, vilket är relativt naturligt eftersom det är ju alltid lättare att modifiera ett gammalt namn än att skapa helt nya namn. Sekundärnamn kan bildas på varierande metoder, t.ex. genom att utnyttja namnmönstrar. De vanligaste ändelser eller mönstrar för de finska sekundärnamnen är *-u*, *-kka* och *(V)ri*, motsvarande *-u* och *-kas* i estniska namn. Vid skapande av sekundärnamn används det dock relativt ofta (1/4 av namn) sk. lexemsökande modifiering. Enligt bildningssätt kan namnled delas i tre jämnstora grupper: primära (*Hitlerin kosto* "Hitlers hämnd" 'Volkswagen'), sekundära neutrala (*Mersu* "Mercan" 'Mercedes-Benz') och sekundära med bibetydelser (*Hiivatti* 'Fiat'; *hiivatti* är ett finskt svärsord).

Utöver namnens uppbyggnad har det även forskat i namngivningsgrunder, dvs. de egenskaper av referenten som syns i namnet. De vanligaste namngivningsgrunder är form och storlek, användbarhet, ursprung och olika tekniska och dekorativa delar; det förekommer dock lite variation i popularitet enligt denotationsnivåer. Huvudregeln är att i varje namnled uttrycks en namngivningsgrund, men genom metaforer kan även flera namngivningsgrund ingå i ett namnled (t.ex. ett metaforiskt namn *Roskalaatikko* "avfallslåda, -container, skräpflak" 'Sisu SA-150' däri det syns både den gröna färgen och formen av militärfordonet).

Forskning av metaforien i fordonsnamn avslöjar, att vi ser fordon som levande varelser, tekniska apparater och behållare. Utgående från de vanligaste namngivningsgrund kan det abstraheras att de kognitiva områden karakteristiska till fordonen är användning, utseende och bakgrund. I fordonsnamn har det också packats upp detaljer om kultur och det som hänt på 1900-talet (*Palme*, *Alfons*, *Obelix* och *Irina Slutskaya*).

Nyckelord: *namnforskning, fordonsnamn, låneord, metafora, fordon, bil, traktor, finska språket, estniska språket, binamn, benämningar*

Dispositio

- A TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT
 - A:1 Tutkimuksen kohde
 - A:1.1 Nimien tarkoitteena kulki
 - A:1.2 Kielellinen merkki
 - A:1.3 Nimi vs. määritelmä
 - A:1.4 Erisnimi vs. yleisnimi
 - A:1.5 Viittaustasot ja hyponymia
 - A:1.6 Epävirallinen vs. virallinen
 - A:1.7 Nimien luokittelu
 - A:2 Tutkimuksen aineisto
 - A:2.1 Aineistonkeruun vaiheet
 - A:2.2 Aineiston rajaus
 - A:2.3 Aineiston käsittely tietokannassa
 - A:2.4 Etymologioinnin ja analyysin periaatteet
 - A:2.5 Aineistonkeruu kansanperinteen tallennuksena
 - A:3 Tutkimuksen tieteellinen tausta
 - A:3.1 Nimistöntutkimuksen vaiheet
 - A:3.2 Kognitiivisesti virittäytynyt suuntaus
 - A:3.3 Tämän tutkimuksen filosofia ja metodi
 - A:3.4 Hajasijoitetut teoria-asiat
 - A:4 Kulttuurihistoriallinen tausta
 - A:4.1 Auto Suomessa
 - A:4.2 Traktori Suomessa
 - A:4.3 Moottoripyörä Suomessa
 - A:4.4 Mopo Suomessa
 - A:4.5 Polkupyörä Suomessa
 - A:4.6 Kulkiineet Virossa
 - A:5 Tutkimustehtävä ja työn rakenne
 - A:5.1 Tutkimuksen uutuus
 - A:5.2 Tutkimuskysymykset ja työn rakenne
- B HAJAHUOMIOITA NIMISTÄ, NIMENANNOSTA JA -KÄYTÖSTÄ
 - B:1 Nimenanto ja funktiot
 - B:1.1 Nimenanto
 - B:1.2 Teorioita nimien funktioista
 - B:1.3 Funktioiden ryhmittelyä ja kommentointia
 - B:2 Nimien leviäminen, säilyminen ja muokkaaminen
 - B:2.1 Nimien levittäytyminen
 - B:2.2 Nimien vakiinnuttaminen
 - B:2.3 Nimien katoaminen

- [B:2.4 Nimen muokkaaminen](#)
 - [B:3 Alueellinen, sosiaalinen, sukupuolinen ja tilanteinen variaatio](#)
 - [B:3.1 Alueellinen variaatio](#)
 - [B:3.2 Sosiaalinen ja sukupuolinen variaatio](#)
 - [B:3.3 Tilanteinen variaatio](#)
 - [B:4 Kulkineennimistön attraktiokeskukset](#)
 - [B:4.1 Attraktio, ekspansio ja affekti](#)
 - [B:4.2 Attraktiokeskukset](#)
 - [B:4.3 Antiattraktiokeskukset](#)
 - [B:5 Koonti hajahuomioista](#)
- [C NIMIEN MUODOSTUSALKUPERÄ JA RAKENNETYYBIT](#)
 - [C:1 Sanojen ja nimien rakenne ja muodostus](#)
 - [C:1.1 Yleistä sanan- ja nimenmuodostuksesta](#)
 - [C:1.2 Lisäävä johtaminen ja lyhentäminen](#)
 - [C:1.3 Yhdistäminen](#)
 - [C:1.4 Kontaminaatio](#)
 - [C:1.5 Lainaaminen](#)
 - [C:1.6 Merkitysalan muuttaminen](#)
 - [C:1.7 Sepittäminen, äännesymboliikka ja deskriptiivisyys](#)
 - [C:1.8 Nimenosa ja nimielementti](#)
 - [C:2 Muodostusalkuperä](#)
 - [C:2.1 Perusjako primääri-sekundääri](#)
 - [C:2.2 Sekundäärien nimenosien tarkempi jaottelu puhtaisiin ja lisämerkityksiin](#)
 - [C:2.3 Koonti epävirallisiin nimiin sisältyvien nimenosien lajeista ja aineksista](#)
 - [C:2.4 Nimen primääriys ja sekundääriys](#)
 - [C:3 Sekundäärinimien yhteydestä lainasanoihin](#)
 - [C:3.1 Lainasanojen ja sekundäärinimien suhde](#)
 - [C:3.2 Lisämerkityksisten sekundäärien nimenosien suhteesta kansanetymologian käsitteeseen](#)
 - [C:4 Kulkineennimistön rakennetyypit ja nimenosan käsitteen ongelmallisuus](#)
 - [C:4.1 Yksiosaisia rakennetyyppejä](#)
 - [C:4.2 Useampiosaisia yksinkertaisia rakennetyyppejä](#)
 - [C:4.3 Useampiosaisia kompleksisia rakennetyyppejä](#)
 - [C:5 Erialaisten nimirakenteiden yleisyys epävirallisessa kulkineennimistössä](#)
 - [C:5.1 Rakenteiden yleisyys kulkineennimistössä yhteensä](#)
 - [C:5.2 Rakenteiden yleisyys yksilönnimissä](#)
 - [C:5.3 Rakenteiden yleisyys mallinimissä](#)
 - [C:5.4 Rakenteiden yleisyys merkinimissä](#)
 - [C:5.5 Rakenteiden yleisyys alalajinimissä](#)
 - [C:5.6 Rakenteiden yleisyys lajinimissä](#)
 - [C:6 Tilastotietoja nimenosien ja nimien pituudesta tavuina ja merkkeinä](#)
 - [C:7 Koonti epävirallisten kulkineennimien muodostusalkuperästä ja rakennetyypeistä](#)
- [D NIMIÄ TOISISTA KULKINEENNIMISTÄ](#)
 - [D:1 Johdanto](#)
 - [D:2 Sekundäärinimien teoria](#)

- [D:2.1 Sanojen ja nimien lainaaminen ja mukauttaminen \(C:1.5\)](#)
- [D:2.2 Lainasanojen ja sekundäärinimien suhde \(C:3:1\)](#)
- [D:2.3 Sekundäärien nimenosien tarkempi jaottelu puhtaisiin ja lisämerkityksisiin \(C:2.2\)](#)
- [D:2.4 McCluren mallin esittely ja sen suhde puhtaisiin ja lisämerkityksisiin sekundäärinimiin](#)
- [D:2.5 Tarve muodostaa sekundäärinimiä \(B:2.4\)](#)
- [D:2.6 Muuntelun triggerit: hankala sanahahmo ja mahdollinen affekti](#)
- [D:3 Fonotaktisesti välttämätön muuntelu puhtaissa sekundäärinimissä](#)
 - [D:3.1 Yleiskuva sekundäärinimiin sisältyvästä suomen fonotaksiin mukauttamisesta](#)
 - [D:3.2 Konsonanttien mukauttaminen](#)
 - [D:3.3 Konsonanttiyhtymien käsittely](#)
 - [D:3.4 Vokaalien mukauttaminen](#)
 - [D:3.5 Muut muutokset \(mm. meta- ja epenteesi\)](#)
 - [D:3.6 Hyperkorrektius](#)
 - [D:3.7 Virolaistaminen](#)
- [D:4 Puhtaitten sekundäärinimien muodostaminen](#)
 - [D:4.1 Ellipsi](#)
 - [D:4.2 Muottiin sijoittaminen](#)
 - [D:4.2b Vironkielisten nimien muotit](#)
 - [D:4.3 Lyhenteiden täydentäminen sanaksi](#)
 - [D:4.4 Numeroilmausten käsittely](#)
 - [D:4.5 Kontaminaatio](#)
 - [D:4.6 Muut menetelmät](#)
 - [D:4.7 Koonti puhtaiden sekundäärinimien muodostamisesta](#)
- [D:5 Lisämerkityksisten sekundäärinimien muodostaminen](#)
 - [D:5.1 Morfofonologiset operaatiot](#)
 - [D:5.2 Leksikaalinen korvaaminen](#)
 - [D:5.3 Bakronymisaatio](#)
 - [D:5.4 Koonti lisämerkityksisten sekundäärinimien muodostamisesta](#)
 - [D:5.5 Muuntelun lekseemihakuisuudesta](#)
- [D:6 Sekundäärinimien muodostamat nimiketjut](#)
- [D:7 Merkityksenmuutokset kulkineennimistössä](#)
- [D:8 Koonti sekundäärinimien muodostamisesta](#)
- [E MISTÄ OMINAISUUKSISTA NIMET KERTO VAT JA MITEN](#)
 - [E:1 Johdanto](#)
 - [E:2 Nimeämisperusteen määrittely ja nimeämisperusteiden luokittelu](#)
 - [E:3 Nimeämisperusteen ilmaisukeinot](#)
 - [E:4 Epävirallisen kulkineennimistön nimeämisperusteiden yleisyys](#)
 - [E:4.1 Montako nimeämisperustetta yhdellä nimenosalla ja nimellä on?](#)
 - [E:4.2 Mitkä nimeämisperusteet ovat yleisimpiä](#)
 - [E:5 Nimeämisperusteen ilmaiseminen kulkineennimistössä](#)
 - [E:6 Tarkempia huomioita eri nimeämisperusteista ja niiden ilmaisemisesta](#)
 - [E:6.1 Koko ja muoto](#)
 - [E:6.2 Käytettävyys](#)
 - [E:6.3 Alkuperä](#)

- [E:6.4 Osa](#)
- [E:6.5 Eksudaatit](#)
- [E:6.6 Käyttäjä](#)
- [E:6.7 Käyttötarkoitus](#)
- [E:6.8 Väri](#)
- [E:6.9 Ikä](#)
- [E:6.10 Luonne](#)
- [E:6.11 Lentävä lause](#)
- [E:6.12 Tapahtuma](#)
- [E:6.13 Suhde toiseen kulkineeseen](#)
- [E:6.14 Nimeämisperuste tuntematon](#)
- [E:7 Koonti nimeämisperusteista](#)
- [F KULKINEENNIMET KULTTUURIN KUVAAJINA](#)
 - [F:1 Johdanto](#)
 - [F:2 Teoria](#)
 - [F:3 Kulkineennimistön metaforiset lähdealueet](#)
 - [F:3.1 Kulkine elollisena olentona](#)
 - [F:3.2 Kulkine välineenä](#)
 - [F:3.3 Kulkine säiliönä](#)
 - [F:3.4 Puhtaiden sekundäärinimien suffiksisto skemaattisen metaforakartan lisätodisteena](#)
 - [F:3.5 Lekseemihakuisen muuntelun muista kohdelekseemeistä](#)
 - [F:3.6 Koonti kulkineennimien metaforisista lähdealueista](#)
 - [F:4 Kulkineennimistön muut kognitiiviset alueet](#)
 - [F:5 Kulkineennimissä heijastuvat kulttuuriset ilmiöt](#)
 - [F:5.1 Lähtökohtia ja varhaisista nimistä](#)
 - [F:5.2 Intertekstuaalisia vihjeitä ja kulttuurisia kytkentöjä](#)
 - [F:5.3 Lopuksi](#)
 - [F:6 Koonti kulkineennimistä kulttuurin kuvaajina](#)
- [G PÄÄTÄNTÖ](#)
 - [G:1 Tutkimustulokset](#)
 - [G:1.1 Kertaus tutkimuksen lähtökohdista](#)
 - [G:1.2 Muodostusalkuperä ja rakennetyypit: Osio C](#)
 - [G:1.3 Nimiä toisista kulkineennimistä: Osio D](#)
 - [G:1.4 Mistä ominaisuuksista nimet kertovat ja miten: Osio E](#)
 - [G:1.5 Kulkineennimet kulttuurin kuvaajina: Osio F](#)
 - [G:1.6 Hajahuomioita nimistä, nimenannosta ja käytöstä: Osio B](#)
 - [G:1.7 Summa summarum](#)
 - [G:1.8 Prototyypiset epäviralliset kulkineennimet](#)
 - [G:2 Suomalaisen ja virolaisen kulkineennimistön yhtäläisyydet ja erot](#)
 - [G:2.1 Rakennetyypit \(vastaten osiota C\) ja sekundäärinimien muodostaminen \(vastaten osiota D\)](#)
 - [G:2.2 Nimeämisperusteet \(vastaten osiota E\)](#)
 - [G:2.3 Muuta](#)
 - [G:3 Epävirallisen kulkineennimistön yhtymäkohdat muihin nimilajeihin](#)
 - [G:4 Menetelmällisiä ja tieteellisiä kommentteja](#)

- [G:5 Loppusanat](#)
- [H Läheteet, liitteet ja tekninen toteutus](#)
 - [H:1 Läheteet](#)
 - [H:2 Liitteet](#)
 - [H:3 Kuvaus teknisestä toteutuksesta](#)

A. Tutkimuksen lähtökohdat

Johdanto- ja teoriaosion A rakenne:

A: TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT

Tutkimuksen kohde:

- kulkine
- kielellinen merkki
- nimi vs. määritelmä
- erisnimi vs. yleisnimi
- kulkineennimet eri viittaustasoilla (lajinimet, alalajinimet, merkinimet, mallinimet ja yksilönnimet) ja hyponymia ongelmana
- epävirallinen nimi vs virallinen nimi sekä kulkineennimien suhde slangiin, murteisiin ja näiden tutkimukseen
- nimitaksonomat ja kulkineennimien paikka niissä

Tutkimuksen aineistot (n. 3500 suom. ja 700 virolaista nimeä):

- keruu (2005 - 2012, haastatteluja, kirjeitä, lehtiä, verkkopojintoja)
- laajuus ja rajaus
- käsittely (nimet analyyseineen tietokannassa)
- etymologionnin ja analyysin periaatteet
- kansanperinnenäkökulma (kansanperinteen tallennustyötä)

Tutkimuksen taustaa:

- tutkimushistoria: nimistöntutkimus ja kognitiivisen semantiikan vaikutteet
- metodit, filosofia

Kulttuurihistoriallinen tausta

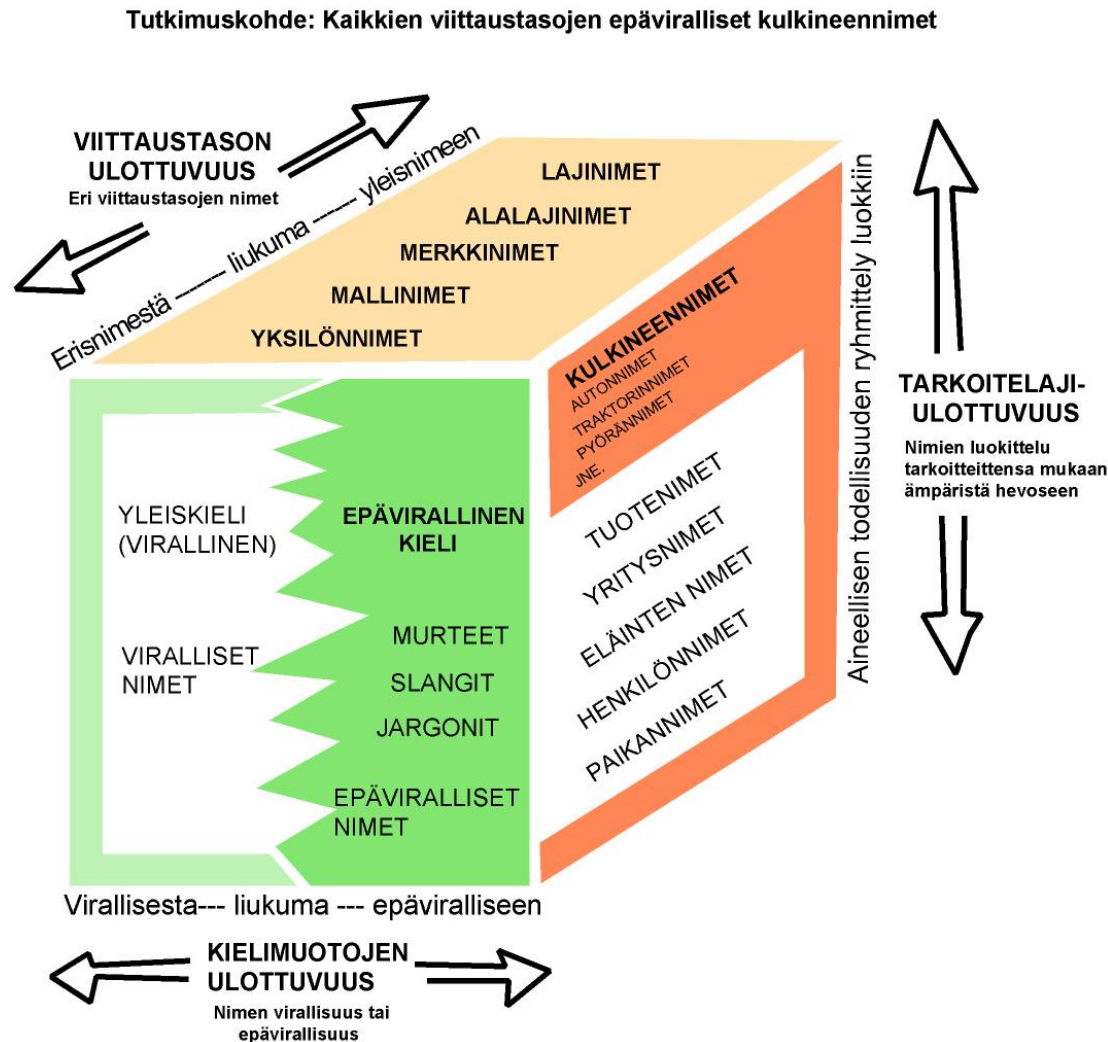
Tutkimuksen tavoitteet

- Tutkimuksen motiivointi ja uutuusarvo
- Tutkimuskysymykset
- Tutkimuksen rakenne

Ensimmäisessä pääluvussa [A:1](#) määritellään tutkimuksen kohteena oleva kielenilmiö (epäviralliset kulkineennimet) ja suhteutetaan se erilaisiin nimiluokitteluihin. Toisessa pääluvussa [A:2](#) esitellään tutkimusaineiston keruu, kerrataan aineiston rajaus lyhyesti, selvitetään, miten nimiaineistoa on etymologioitu, analysoitu ja hallinnoitu tietokannassa, sekä tuodaan esiin nimien kerääminen osana kansanperinteen tallennusta. Kolmannessa pääluvussa [A:3](#) esitetään lyhyesti nimistöntutkimuksen vaiheet kognitivistisesti virittäytyneeseen nykysuuntaukseen saakka. Esiin tuodaan erityisesti aiempi kulkineitten nimiä koskeva tutkimus sekä muita tähän tutkimukseen vaikuttaneita näkemyksiä. Kolmannen luvun [A:3](#) lopuksi koostetaan yhteen tämän tutkimuksen yleiset metodit ja filosofia. Neljännessä pääluvussa [A:4](#) kerrataan lyhyesti eri kulkineitten historia Suomessa ja päätäntöosaan sisältyvän vertailevan katsauksen vuoksi myös Virossa. Viidennessä pääluvussa [A:5](#) kuvataan tutkimustehtävät ja niihin perustuva työn rakenne sekä perustellaan tutkimuksen tarpeellisuus ja uutuus.

A:1 Tutkimuksen kohde

Tämän tutkimuksen kohteena ovat **epäviralliset kulkineennimet**. Tämän pääluvun ensimmäisessä aluvuussa (A:1.1) määritellään termi kulkine. Seuraavissa kolmessa aluvuussa (A:1.2–1.4) pohditaan sitä, mikä voi olla **nimi**. Viidennessä aluvuussa (A:1.5) esitellään edellisten pohjalta se, että tutkimuksessa ymmärretään kulkineennimellä sekä eris- että yleisnimiä ja että kulkineennimet jakautuvat käytännössä viiteen osin limittyvään ryhmään viittaustasonsa mukaan (lajinimet, alalajinimet, merkkinit, mallinimet ja yksilönnimet). Kuudennessa aluvuussa (A:1.6) määritellään **epävirallinen** ja pohditaan, missä määrin epävirallisten nimien tutkimus on slangin tai murteen tutkimusta. Seitsemännessä aluvuussa (A:1.7) sijoitetaan tutkimuksen kohteena oleva nimiryhmä tavallisimpiin nimiluokitteluihin eli nimitaksonomioihin.



A:1.1 Nimien tarkoitteena kulkine

Tässä tutkimuksessa käytetään termiä *kulkine* kahdestakin syystä. Näistä olennaisempi on lyhyys. Ensiksikin *kulkea*-verbistä johdettu (tai *kulkuvälineestä* lyhennetty) *kulkine* on lyhyempi ja kevyempi kuin kirjakielessä vakiintuneemmat *kulkuneuvo* ja *kulkuväline*. Erityisesti yhdyssanan osana vakiintuneemmat ilmaukset olisivat perin raskaita **kulkuneuvonimi*, **kulkuvälineennimi*. Termi kulkineennimi on muodostettu analogisesti vakiintuneitten termien henkilönnimi ja paikannimi mukaan. Lyhyt ja kansankielessä syntynyt *kulkine* on siis perin ekonominen ja tarpeellinen, vaikka se saattaakin olla joillekuille vieras ja puuttuu useimmista sanakirjoista. Kielitoimiston sanakirjan toimittaja Marjatta Vilkamaa-Viitala (2009) luonnehtii *kulkine*-sanan sävyä lupsakkaaksi, mutta toteaa sen yleistyneen verkko- ja lehtikirjoittelussa. Kielipalstakirjoituksesta voidaan kuitenkin päätellä, että Vilkamaa-Viitalankin mielestä sanalle on tarvetta yleisluontoisena kattokäsitteenä.

Toinen syy on se, että *kulkine*-sanan merkityskenttä on hiukan erilainen kuin *kulkuneuvon* tai *-välineen* ja vastaa näin paremmin kerätyn nimiaineiston sisältöä. *Kulkuneuvojahan* ovat myös vesi- ja ilma-alukset sekä kiskoilla kulkevat ajoneuvot, kun taas *kulkine*-sana tarkoittaa lähinnä 'ajopeliä' (näin ainakin määriteltiin [Urbaanin sanakirjan](#) nyt jo verkosta kadonneessa nimiartikkelissa). Esimerkiksi Google-kuvahaun avulla on helppo todeta, etteivät vesi- ja ilma-alukset sekä kiskoilla kulkevat ajoneuvot kulkine-käsitteen alle tavallisesti kuulu. Kulkine-sanaa käytetään erilaisista autoista, pyöristä ja traktoreista ja Vilkamaa-Viitalan (mp.) sanoin sellaisistakin kulkineista, joille ei vielä ole tarkempaa nimitystä. Prototyypin kulkuväline on auto ([Geeraerts 2010: 186](#)), mutta tutkin muittenkin kulkineitten nimiä (siltä osin kun niitä aineistoon on saatu). Aineiston jakauma kulkinelajeittain käy ilmi alaluvusta [A:2.2.4.3](#).

Käytän sanaa *kulkine* : *kulkineen*, vaikka jonkinlainen sekaparadigma *kulkine*- ja *kuljin*-sanojen ympärillä vallitseekin. Tälle taivutukselle on Google-haun antama tuki: "kulkineita" 15 000 osumaa ja "kulkineet" 29 500 tulosta versus "kulkimia" 6 740 tulosta ja "kulkimet" 4 680 tulosta. Perusmuotoja ei voida käyttää yleisyyden arviointiin, sillä *kuljin*-saneen Google-hakutulokset ovat lähinnä homonyymisen verbimuodon (*kulkea* 1.p. imperf.) esiintymiä.

Kulkine-termin määrittely kuuluu ajatuksellisesti edellisessä luvussa olleen kuutiokaavion oikeaan laitaan. Se, mitä kulkineena pidetään, on siis tutkimuskohteen rajausta nimien tarkoitteiden näkökulmasta. Tähän tarkoitteiden näkökulmaan palataan tarkemmin luvussa [A:1.7](#).

A:1.2 Kielellinen merkki

Seuraavissa alaluvuissa rajataan kulkineennimen käsitettä erittelemällä, mikä **nimi** on. Nimistöntutkimuksessa on keskusteltu paljonkin erisnimen (proprin) ja yleisnimen (appellatiivi) erosta. Ennen erisnimi-yleisnimi -pohdintaa pitää kuitenkin peräytyä siihen, mistä kielellisessä merkissä (esimerkiksi sanassa tai nimessä) ylipäättään on kyse.

A:1.2.1 Merkin rakenne ja merkitys

Perinteisen semantiikan näkökulmasta merkitystä voidaan ajatella viittaussuhteena. Merkillä, johon kuuluu sekä äänteellinen ilmiö (**formatiivi**) että kielellinen merkitys (**semeemi**), viitataan tiettyihin kielenulkoisiin tarkoitteisiin eli **referentteihin** (Häkkinen 1997: 42–46, 76; kolmiomallin ja Saussuren dyadin rinnastamisesta ks. Larjavaara 2007: 58–59). Referentin sijasta puhun tuonnempana suomenkielisemmin nimien tarkoitteista. Merkitys koostuu varsinaisesta denotatiivisesta eli viittaavasta merkityksestä ja liitännäisistä assosiaatioista, joita voidaan luokitella ja joista käytetään erilaisia termejä (konnotaatiot, affektiiviset ja sosiaaliset merkitykset jne.). Merkityksen ja referentin väliltä voidaan vielä erottaa kielenulkoisen **käsite**, johon merkki viittaa, mutta yleisissä kolmiomalleissa tätä ei erikseen eroteta. (Kuiri 2004: 12, 20, Sjöblom 2006: 57–59, denotaation ongelmista terminä ks. kuitenkin Sjöblom 2000: 144 ja 2006: 24.) Merkityksen kolmiomalleja on pyritty laajentamaan; erityisen kiinnostava on Larjavaaran (2007: 66–82) malli, jota en kuitenkaan ole pystynyt käyttämään hyväkseni. Kolmiomalleja on myös sovellettu nimiin (mm. Falck-Kjällquist 1988: 19–21 ja Andersson 1988: 33–36) ja tällöin on yleensä korostettu proprin eroa appellatiivista.

Kognitiivinen kielioppi puolestaan kuvaa kielelliset ilmaukset **konventionaalisina symbolisina yksiköinä**, joilla on **fonologinen** ja **semanttinen napa**. Yksikkö määritellään valmiiksi kokonaisuudeksi, jota puhuja käyttää automaattisesti ilman konstruktion rakentamiseen liittyvää ponnistelua. (Langacker 1987: 57–63, 76–82, Leino 1989: 167.) Myös erisnimet ovat kielenilmauksia ja symbolisia yksiköitä, joissa fonologinen muoto yhdistyy joustavaan merkitykseen (Sjöblom 2006: 74). Konventionaalinen symbolinen yksikkö voidaan varoen rinnastaa merkin käsitteeseen, formatiivi fonologiseen napaan ja semeemi semanttiseen napaan, kunhan muistetaan kognitiivisen kieliopin perusfilosofia. Sanojen merkitysrakenteissa on prototyyppinen, kognitiivisesti salientti ydin, jota ympäröi vähemmän salienttien merkitysten periferia. (Raukko 1994: 43, Kangasniemi 1997: 59–65, Sjöblom 2006: 63.) Merkeillä tai konventionaalisilla symbolisilla yksiköillä on siis moniaalle haarovia merkityksiä, jotka eivät ole toisistaan irrallisia. Merkin merkitys kuitenkin vaihtelee eri tilanteissa ja eri puhujilla. Kielellisten yksiköiden merkitykset ovat kielenpuhujan oman intuition tulosta ja eri yksilöiden merkitysverkot ovat ainakin osittain erilaisia. Käytännön kommunikaatiossa merkitys on kuitenkin **intersubjektivistä**, sillä tavoitteena on mahdollisimman ongelmaton kommunikointi. Kieltä käyttäessämme sukuloimme intersubjektivisten konventioiden ja oman semantiikkamme väliä. Kielellinen merkitys ei ole pelkästään puhujan asia (lähtömerkitys); vasta kuulijan tulkinta antaa ilmaukselle lopullisen merkityksen (tulosmerkitys). (Raukko 1994: 36–37, 68, Kuiri 2004: 48–52, Larjavaara 2007: 48–49.) Merkityksen rakentuminen kuulijassa on keskeinen asia mm. nimeämisperusteen käsitteen hahmottamisen kannalta, ks. tästä myöhemmin lukua [E:2.2.2](#).

A:1.2.2 Kielellisen merkin laajuus

Näin on siis tullut todetuksi, että kielellinen merkki on jokin kielenkäyttäjän hahmottama yksittäinen yksikkö, jolla on muodon (kirjoitus- tai äänneasu) ja merkityksen ulottuvuus ja jolla viitataan tosielämän kohteisiin. Merkin rakennetta tärkeämpää epävirallisen kulkineennimen käsitteen määrittelyssä ovat kuitenkin merkin käsitteen rajat. Merkityksellisen yksikön alarajana voidaan nähdä johtimet, päätteet ja muut morfeemit, mutta niihin ei ole tässä tarpeen syventyä, sillä niitten erottaminen kulkineennimistön yksiköistä on varsin helppoa. Ongelmallisempi kysymys on sen sijaan, miten laaja yksittäinen merkki eli vakiintunut konventionaalinen symbolinen yksikkö, nimi tai sana voi olla. Merkin merkityssisällön maksimilaajuutta ei ehkä olekaan olemassa (esimerkiksi sanat *ja*, *avaruus*), mutta muodon maksimilaajuudesta lienee enemmänkin tarvetta keskustella.

Pentti Leino esittää itsenäisinä yksiköinä perussanat, kivetymät, johdokset ja yhdyssanat, useasta sanasta koostuvina yksikköinä taas fraasit, idiomit, vertaukset, sananlaskut ja sitaatit (2008: 156). Periaatteessa voidaan jo kysyä, onko esimerkiksi yhdyssana yksi kielellinen merkki vai kenties kahdesta merkistä koostuva merkityksellinen syntagma. Tähän kysymykseen kognitiivinen merkin määritelmä (konventionaalinen symbolinen yksikkö) ehkä helpommin vastaa: merkki on siis itsenäinen, kun se on vakiintunut omaksi yksikökseen. Lähellä tätä "vakiintumista" lienee myös termi leksikaalistuminen. Leinokin kuitenkin päätyy siihen, että vakiintuneen yksikön ja useista merkeistä kootun tilapäisen ilmauksen raja on sumea. Ainakin vakiintuneet (monesta sanasta koostuvat) sanonnat ja vaikkapa moniosaiset kirjojen nimet ovat Leinon mielestä itsenäisiä kielen yksiköitä. (mts. 156–157.) Edellä mainittu konstruktion rakentamiseen liittyvä ponnistelu on joka tapauksessa jotakin sellaista, jonka mittaamiseen tarvittaisiin teknisiä laitteita ja koehenkilöitä. On oletettavaa, että niin nimet kuin kulkineisiin liittyvät hokematkin ovat valtaosiltaan konventionaalistuneita symbolisia yksiköjä (*Fiat, petojen sukua; Osta Opel, ympyrä ja nuoli, siin' on sulle loputon huoli; Datsun 100A se hetkessä lahoaa; OrpoPojan EnsiLelu, Galvanoidut Listat Sivuilla; Hitlerin kosto*). Leino esittää näkemyksen, jonka mukaan yksikön yksikköyttä eli konventionaalistumista voisi arvioida siihen perustuvien muunnelmien perusteella. Leino (mp.) käyttää esimerkkinä pakinoitsija Bisquitin otsikoita (*Älystä alkaen, Kutunhätä kainalossa, Suoran koivun edestä*), joiden takaa riittävällä yleissivistyksellä varustettu henkilö voi tunnistaa vakiintuneen kielen yksikön. Tällaisia muunnelmia sisältyy kulkineennimistöönkin: *Daihatsusta* on saatu *Thaihutsu*, *Hitlerin kosto*sta *Degoullen kosto ihmiskunnalle*, *Listoista Sivuilla* edelleen *Galvanoidut listat sivuilla* (LS- ja GLS-mallit) ja Fiatin mainoslausekin on muuntunut muotoon *Fiat. Matojen sukua*. Muunnelmien olemassaolon perusteella ilmaukset ovat siis konventionaalistuneita symbolisia yksiköitä. Käytön vakiintuneisuutta ja ilmausten leksikaalistuneisuusastetta ei kuitenkaan ole ollut mahdollista nimi nimeltä arvioida tutkimusaineiston perusteella.

A:1.3 Nimi vs määritelmä

Edellä kävi ilmi, että kielellisen merkin käsite on hyvin laaja ja kattaa sanojen ja nimien lisäksi kaikenlaista morfeemeista idiomeihin. Leinon näkemyksen (2008: 157–158) mukaan kielelliset yksiköt muodostavat kärjellään seisovan kolmion, jonka alaosassa ovat monimerkityksiset ja harvalukuiset morfeemit ja yläosassa harvemmin käytetyt ja nopeammin uusiutuvat laajat yksiköt. Kulkineennimen käsitteen rajaamiseksi on edettävä kohti (yksittäisen) sanan käsitettä. Yleisnimen ja erisnimen välinen rajanveto voidaan tässä vaiheessa lykätä tuonnemmaksi, koska esimerkiksi VISK:in rakenteesta voidaan päätellä, että niin yleis- kuin erisnimet ovat substantiiveja (§ 553). Seuraavassa pohditaan, milloin merkki on siis yksittäinen sana tai nimi, milloin näitä laajempi määritelmä?

Kielellisestä merkistä kohti yksittäistä sanaa

Kuten edellä on todettu, kielellisen merkin maksimilaajuus on siis oikeastaan kiinni siitä, minkä kokoisen yksikön ihminen kykenee kerralla hahmottamaan ja kokonaisena vaivatta tuottamaan. Tämä on vielä varsin laaja käsite. Sen sijaan yksittäisen sanan määrittäminen on hankalaa ja vedenpitävää sanan määritelmää ei oikeastaan ole olemassakaan. Eräs kriteeri sanan erottamiseen on myös perinteisesti ollut oikeinkirjoitus, ja siis sanaväli, ainakin ortografista sanaa määritettäessä (Karlsson 1998: 87). Saman toteaa ehkä hiukan humoristisesti myös Esa Itkonen:

Jokainen lingvisti joutuu välttämättä ottamaan kantaa siihen, mitkä ovat hänen tutkimansa kielen sanoja. Hänen kannanottonsa käy ilmi siitä, miten hän jaksottaa kirjallisessa muodossa antamansa esimerkit eli mihin hän sijoittaa välilyönnit. Jokainen kahden välilyönniin rajaama yksikkö on ex definitione sana. (Itkonen 2008: 35)

Tällainen oikeinkirjoitukseen perustuva määritelmä on tietysti perin primitiivinen ja oikeastaan kehäpäätelmän omainen: erilliset sanat ovat erilleen kirjoittavia ja toisaalta erilleen kirjoitettu on sana. Itkonen (mts. 35–36) on tiivistänyt listaukseksi erilaisia fonologisia (A), morfologisia (B) ja syntaktisia (C) kriteerejä, joiden perusteella sanuutta voi arvioida:

- A1 ei taukoa sanan sisällä, mutta sanojen välillä kyllä
- A2 segmentaaliset (fonotaktiset) rajoitukset
- A3 prosodia (esim. paino)
- A4 prosessuaaliset kriteerit (esim. vokaaliharmonia)
- B1 koheesiivisuus (sanat esiintyvät yhdessä eivätkä hajallaan lauseessa)
- B2 järjestys (lauseen osien eli lausekkeiden ja sanojen järjestys on periaatteessa vapaa, mutta sanan osien järjestys on vakoinen [vakioinen?])
- C1 sana voi esiintyä yksinään, esim. vastauksena kysymykseen (= Kuka tämän teki? Minä vs. Tuliko hän Kotkasta vai Kotkaan? -*Sta).
- C2 rinnastus: sanat voidaan rinnastaa
- C3 poisto: sana voidaan poistaa esim. toiston välttämiseksi

Myös Karlsson (1998: 83–88) mainitsee joitakin samantapaisia testejä tai kriteerejä (sanat esiintyminen yksinään, permutoinnin vapaus jne.). Itkonen (mp.) toteaa, että sanan määrittelyssä käytetään useantyyppisiä kriteerejä, eivätkä nämä aina lankea yhteen eivätkä aina tunnu kovin vedenpitäviltä. Koko aineiston "testauttaminen" tällaisella testipatterilla tuskin on tarpeellista, mutta kokeilen seuraavassa alaluvussa hetken kuluttua muutamia näistä. Sitä ennen silmäämme vielä lyhyesti oikeinkirjoitusta eräänlaisena sanan ja nimen yksittäisyyskriteerinä.

Oikeinkirjoitus kriteerinä sanastossa ja nimistössä

Kuten termit yhdyssana ja sanaliitto pyrkivät kuvastamaan, yhdyssanassa kyse on yhdistetystä mutta yhdestä sanasta, kun taas sanaliitossa on kyse kahden tai useamman sanan liitosta. Yhdyssanojen ja sanaliittojen ero kuitenkin on perinteisesti horjuva ja osin sopimuksenvarainenkin. Näin ollen oikeinkirjoitus ei välttämättä todista luotettavasti, onko kyse yhdyssanasta vai sanaliitosta, mutta antaa tästä toki viitteitä.

Paikannimistössä oikeinkirjoitus ei kuitenkaan sovellu kriteeriksi senkään vertaa kuin sanastossa. Paikannimistön oikeinkirjoituksessa on nimittäin päätetty kirjoittaa nimenosat ensisijaisesti yhteen (*Takarantaanmeneväpelto*, *Hakaniementori*, *Mikkosenkuokkamaa*, *Joentaka*). Näin on ilmeisesti menetelty, koska on haluttu korostaa nimen yhtenäisyyttä. Nimen pituudesta ja sen osien lukumäärästä huolimatta nimellähän on nimistöntutkimuksessa perinteisesti ollut vain yksi merkitys eli viittaus (denotaatio), ts. *Hakaniementori* on erääseen aukioon viittaava nimilappu, joka ei sen syvemmältä merkitse mitään. Joitakin nimityyppisiä on toki mm. selvyysyistä kirjoitettu myös erikseen (*Aleksis Kiven katu*, *Pikku Huopalahti*), mutta nimen sisällä oleva väli ei tarkoita ilmauksen jakautumista eri nimiksi. (Siihen, että nimet koostuvat jonkinlaista itsenäisyyttäkin omaavista osista, palataan myöhemmin C- ja E-osioissa.) Paikannimistössä siis kirjoitetaan usein sellaisiakin ilmauksia yhteen, jotka muussa ympäristössä saattaisivat hyvinkin päätyä erilleen kirjoitettaviksi, eikä tehty kielenhuollollinen ratkaisu välttämättä ole lainkaan ongelmaton. Henkilönnimiä ja yritysnimiä taas koskevat aivan omat oikeinkirjoitussääntönsä, ja kulkineennimiä ei oikeastaan edes normiteta.

Tästä voitaisiin päätellä, että viittaustasoltaan propriessa kulkineennimistössä oikeinkirjoituksesta ei ole kriteeriksi, viittaustasoltaan appellatiivisessa sitä vastoin jonkin verran paremmin.

Kulkineennimien ja laajempien yksiköitten rajanvetoa käytännössä

Koska myöhemmin esitettävällä tavalla kulkineennimistöön kuuluu sekä appellatiivisia että propriasia ilmauksia, ongelmaksi tulee sen määrittäminen, milloin esimerkiksi sanaliiton näköinen (sanavälin sisältävä) ilmaus on tulkittavissa yhdeksi kielelliseksi merkiksi tai konventionaaliseksi symboliseksi yksiköksi, millä kriteerein ja perustein tämä tulkinta tehdään ja kuka tämän rajan vetää. Uskon että tällainen tarkka rajanveto ei ole mahdollistakaan, sillä ilmauksen leksikaalistumis- tai konventionaalistumishetki ei ole tarkasti määritettävissä. Osin yksikön konventionaalistuneisuutta varmaankin arvioidaan myös sen mukaan, miten hyvin ilmaus muistuttaa muita vakiintuneita yksiköitä, erityisesti samassa aihepiirissä.

Kulkineennimet ovat siis yleis- tai erisnimiä, joiden tarkoite on kulkine. Tarkoite ei voi esimerkiksi olla kulkineen osa tai sen omistaja. Tutkimusaineistoa poimittaessa on kiinnitetty huomiota juuri siihen, mikä tarkoite on kyseessä. Aineistoa poimiessani olen etsinyt nimiä, sanoja ja sanaliittoja, joiden tarkoite on ollut kulkine, kulkinemerkki tai -malli tai jokin laajempi kulkineryhmä. Olen tehnyt rajauksen subjektiivisesti pyrkien arvioimaan, onko ilmauksen viittaussuhde uskottava, ts. onko kohtaamani kielenilmaus viitannut kulkineeseen tai kulkineryhmään.

Tutkimusaineisto onkin jatkumo lyhyistä selvistä nimistä kohti yhä satunnaisempia ja monimutkaisempia määritelmän- tai hokemanluontoisia ilmauksia. Selvästi nimiltä tuntuvat lyhyet, yleiset ja vakiintuneet nimet (*Kupla*), erityisesti, jos ne eivät muistuta mitään suomen kielen sanaa (*Volkkari*, *Mitsu*). Tulee myös huomata, että eräällä tapaa epävirallisen nimen nimeyttä vahvistaa se, että nimessä näkyy myös virallinen nimi. Myös yhdyssanan muotoiset nimet tuntuvat selvästi yksittäisiltä yksiköiltä (*Kuurakyttyrä*, *Kyrpäjyrä*, *puukylkifarkku*). Genetiivialkuisen sanaliittojen tai yhdyssanojen oikeinkirjoitus horjuu suomen kielessä yleensäkin, minkä vuoksi genetiivialkuiset nimet vaikuttavat jälleen hivenen erillisemmiltä (*Korson Lada*, *Hitlerin kosto*, *Kirvesmiehen Mustanki*). Näittenkään nimeyttä tuskin on välttämätöntä hylätä, vrt. esim. *Velskolan Pitkäjärvi* mutta toisaalta *Mikkolan Jussi*. Jos taas *Hitlerin kosto* on yksi perustason yksikkö, eikö sitä kommentoivan nimen *De Gaullen kosto ihmiskunnalle* tulisi olla sitä myös?

Tutkimusaineistoon on tarjottu muun muassa ilmauksia *Osta Opel, ympyrä ja nuoli, siin on sulle loputon huoli; Fiat. Matojen sukua.; Baijerilainen Mutteri-Wiritys, O josta tulee ongelmia; Fossiilin Omistaa Ruma Dekaanin ja Galvanoidut Listat Sivuilla*. Näistä olen sulkenut pois vain kaksi ensimmäistä, jotka ovat selvästi kaskumaisia tai hokemia. Niin sanotut bakronyymit, eli ikään kuin lyhenteistä takaperoisesti muokatut nimet (tässä kantoina *BMW*, *Ford* ja *GLS*), viittaavat virallisen nimen kautta tarkoitteeseensa niin voimakkaasti, että olen pitänyt myös niitä aineistoon kuuluvina niminä. Ainakaan sanojen järjestystä bakronyymeissä ei voi vaihtaa ilmauksen idean katoamatta, ja ainakin osin aineiston bakronyymit ovat itsenäisiäkin esiintymään kykeneviä yksiköitä. Itsenäisenä esiintymisenkin on tosin hankala kriteeri: *Mikä tämä on?* → *Oo josta tulee ongelmia*. vrt. *Mikä tämä on?* → *Appilan pappilan apupapin papupata*. Muitakin enemmän tai vähemmän onnistuneita esimerkklauseita voidaan keksiä: *Ajatko Oolla, josta tulee ongelmia? Vieläkö sulla on (se) Baijerilainen Mutteri-Wiritys? O josta tulee ongelmia levisi huoltoaseman pihalle. Katos, sulla on oikein Galvanoidut Listat Sivuilla. Galvanoidut Listat Sivuilla on se Skodan parempi malli. *Kannattaskohan sunkin ostaa toi Osta Opel, ympyrä ja nuoli, siin on sulle loputon huoli?*

Kun yhtäältä ainakin paikannimistöissä nimeksi voidaan hyväksyä lähes mitä tahansa ja toisaalta sanastossa yksittäisen itsenäisen sanan erottaminen ei ole täysin ongelmaton, voitaneen päätyä siihen, että yksiselitteistä rajaa nimen ja määritelmän (tai muun pitemmän ilmauksen) välille ei ole mahdollista vetää.

Termeistä nimi ja nimitys

Aiemmassa lisensiaatintutkielmassani olen puhunut kattokäsitteenä kulkineennimityksistä ruotsalaista terminologiaa mukaillen (ks. [Seppälä 2009](#)). Käyttämällä termiä **nimitys** pyrin korostamaan sitä, että tutkimusaineistossa oli ja on yhä edelleen sekä erisnimiä että yleisnimiä. Suomalaiset nimistötutkijat taas ovat toisinaan kokeneet, että **nimi** tarkoittaa nimenomaan erisnimeä ja että nimitys näin tarkoittaisi yleisnimeä eli appelliivia. Tieteellisessä tutkimuksessa termit toki tarkoittavat sitä, miten ne kulloinkin määritellään tai sitä, mihin merkitykseen ne ovat vakiintuneet. Mikäli suomalaisten nimistötutkijoiden luokitteluun päädyttäisiin, olisi ehkä syytä ryhtyä puhumaan *erisnimen* parina **yleisnimityksestä yleisnimen* sijaan. Tähän tuskin on tarvetta, ja oikeastaan kansainvälinen esikuvakaan ei tätä tue (esim. *les noms appellatifs*). Jos siis lähdemme siitä, että sekä eris- että yleisnimet ovat nimensä mukaisesti nimiä (ja nimisanoja eli substantiiveja), herääkin kysymys, mitä nimitykset sitten oikein ovat?

Jos nimenkin tarkasta määritelmästä on epäselvyyttä, nimityksen määritelmästä sitä lienee vieläkin enemmän. *Nimitys* lienee johdos verbistä *nimittää*. Ilmeisesti sekä *nimetä* että *nimittää* taas pohjautuvat substantiiviin *nimi*. *Nimittää*-verbillä on toki oma erityiskäyttönsä virkaan tai tehtävään nimittämistä tarkoittavana sanana, mutta monessa suhteessa molemmat verbit tarkoittavat jonkin objektin varustamista nimellä. Ilmeisesti tästä syystä monissa maallikoitten tuottamissa teksteissä sanoja *nimi* ja *nimitys* käytetäänkin lähes sekaisin. Verbeillä *nimetä* ja *nimittää* lienee kuitenkin jonkin verran merkityseroa. Jos vertaamme niitä rakenteellisesti samantapaiseen paralleeliin *kivetä* ja *kivittää*, huomaamme, että jälkimmäinen verbi tuntuu toistuvammalta tai jatkuvammalta toiminnalta. Jos siirrämme tämän merkityseron takaisin ensimmäiseen sanueeseen, voimme katsoa, että *nimeäminen* on enemmänkin kerrallinen, lopulliseen tulokseen johtava suoritus, kun taas *nimittäminen* on jotain sellaista, jota tehdään toistaiseksi. Vielä tilapäisempää on *nimitleminen*, jossa henkilöä tai asiaa kutsutaan tilapäisesti jollakin nimellä, jonka tiedetään olevan hänelle varsinaisesti kuulumaton. On hienoviriteinen ero siinä, onko kulkine nimetty *Mustaksi Surmaks*, nimitetäänkö sitä *Mustaksi Surmaks* vai onko kyse peräti siitä, että sitä nimitellään *Mustaksi Surmaks*. Edelleen voidaan miettiä, onko sama asia, käytetäänkö siitä nimeä *Musta Surma* vai nimitystä *Musta Surma*.

Tästä johdattelusta voidaan päätyä sellaiseen näkemykseen, että *nimen* ja *nimityksen* ero saattaakin loppujen lopuksi olla ilmauksen vakiintuneisuudessa ja sen käytön hyväksytyydessä eikä niinkään ilmauksen lajissa (eris- tai yleisnimi tai jokin tätä laajempi määritelmänomainen ilmaus). Toki on niin, että pitkät määritelmänomaiset ilmaukset tuntuvat usein myös tilapäisemmiltä ja ovat näin "nimityksiä".

Tutkimusaineiston rajaamiseen palataan vielä lyhyesti luvussa [A:2.2.1](#). Seuraavaksi siirrymme pohtimaan yleisnimen ja erisnimen eroa lyhyesti.

A:1.4 Erisnimi vs. yleisnimi

A:1.4.1 Erisnimen merkityksestä

Perinteisesti on lähdetty siitä, ettei nimellä ole merkitystä vaan ainoastaan määrätarkoite: nimen funktiona on siis vain yksilöidä tarkoitteita eikä kuvailla niitä appelliatiivisesti. Nimeltä puuttuu merkitys sanan varsinaisessa merkityksessä. Erisnimiä on luonnehdittu eräänlaisiksi nimilapuiksi ja on todettu, että erisnimen merkitys

on vain tyyppiä paljas nimi(lappu)funktio. Tämän on kuitenkin osoittanut vääräksi mm. Larjavaara. Erisnimeä voikin käyttää paitsi viittaavasti myös predikoivasti (*Anna tuo Jooselle*) ja jopa yleistävästi eli geneerisesti (*Kaikki Jooset eivät ole Keppisiä*). (Larjavaara 2007: 183.) Vakiintunut hokema onkin ollut, että proprilla ei varsinaisesti ole merkitystä. Merkityksen sijaan on puhuttu erilaisista vähäpätöisemmistä assosiaatioista. Erisnimiin liittyvät myös nimen perusteella tehdyt **olettam** (presuppositional meanings), esimerkiksi arvelut nimilajista tai nimenkantajan sukupuolesta (van Langendonck 2007: 71–79). Lisäksi erisnimillä – kuten muillakin merkeillä – on monenlaisia sivumerkityksiä (konnotaatioiksikin kutsuttuja), jotka johtuvat mm. nimeen sisältyvien leksikaalisten elementtien merkityksestä ja äännesymboliikasta. Lisäksi nimiin liittyy yksilöllisempiä merkityksiä, jotka liittyvät nimen tarkoitteeseen.

Välittävämmälle kannalle on asettunut Paula Sjöblom. Hänen mukaansa niin erisnimet kuin yleisnimetkin ovat kielellisiä merkkejä, ja näiden merkkiryhmien ero on huomattavassa määrin semanttinen. Myös erisnimet ovat symbolisia yksiköitä, ne herättävät mielikuvia, niillä on merkitystä ja niiden konventionaalinen asema vahvistuu käytössä. Erisnimellä ei ole luokittelevaa merkitystä (vaan yksilöivä), mutta fonologinen muoto ja nimen käytön yhteydessä saatu pragmaattinen tieto linkittävät nimen semanttisesti muihin kielenilmauksiin. (Sjöblom 2004: 80–84 ja 2006: 74, van Langendonck 2007: 81–84.)

A:1.4.2 Kolme syytä olla syventymättä erisnimen ja yleisnimen eroon

Erisnimen ja yleisnimen välinen rajanveto on yksi nimistöntutkimuksen alituisia keskustelunaiheita, ja yksi motiivi on ollut nimistöntutkimuksen erillisyyden osoittaminen (Sjöblom 2004: 80–82). En aio paneutua aiheeseen syvällisemmin monestakaan syystä.

Aihetta on pohdittu riittämiin aiemmissä tutkimuksissa

Ensiksikin aiheesta käytyä keskustelua on jo esitelty varsin kattavasti ja tiiviisti kirjallisuudessa (ks. esim. Ainiala 1997: 15–22, Blonar 2001: 43–50 Paikkalan 2005: 425 mukaan, Sjöblom 2004: 80–81, 86 ja 2006: 51–61, van Langendonck 2007: 17–71, NP 2008: 12–14, 28–39), eikä tämän keskustelun toistaminen tässä olisi mielekäästä. Tiivistetysti voidaan todeta, että joittenkin mielestä nimet eivät merkitse mitään ja joittenkin mielestä nimet ne vasta kovasti merkitsevätkin. Mitään lopullista ja jyrkkää eroa tuskin koskaan tullaan löytämäänkään, ovathan ongelmia pohtineet jo muinaiset kreikkalaisetkin (ks. viittaus van Langendonck 2007: 22 ss.) Omaan näkemykseeni yleis- ja erisnimen suhteesta palaan kotvasen kuluttua.

Lemman ja käytön eriyttäminen

Toinen syy pitkällisen nimistöväitöskirjoille ominaisen katsauksen poisjättöön on van Langendonckin (2007) tuoreehko analyysi asiasta. Van Langendonckin mukaan propriuden ja appellatiivisuuden ongelma on ratkaistavissa, kun erotetaan toisistaan **propriaalinen lemma** ja **propri** (proper name) ja vastaavasti toki appellatiivinen lemma ja appellatiivisessa käytössä oleva ilmaus. Propriin päätehtävä on viitata yksittäisiin kohteisiin. Propriasta lemmaa voidaan kuitenkin käyttää muutoinkin. Propreista voidaan aktivoida myös toissijaiset kohdetta kuvailevat ominaisuudet, ja tällöin propriasta lemmaa voi myös käyttää appellatiivina (*toinen Napoleon*). Tämä rinnastuu paitsi sanan lainaamiseen sanaluokasta toiseen eli transitoon myös siihen, että jaottomia sanoja voidaan käyttää jaollisina. Vastaavasti appellatiivia voidaan luokkaa nimettäessä käyttää propriisesti, vaikka appellatiivin lemma sinänsä on perusluonteeltaan luokitteleva. (van Langendonck 2007: 11–20, 86–118.) Samaa viittaa myös Larjavaara todetessaan, että **erisnimifunktio** on siitä erityinen, että se **tavallaan sisältyy kaikkiin kielen merkkeihin**. Onhan merkitsimen suhde merkin muihin osiin

nimenomaan nimityyppinen. (Larjavaara 2007: 183.) Esimerkiksi *vesi* ja *tämä* viittaavat aivan samalla tavalla referenttiinsä (juuri siten kuin proprin viittaussuhteesta referenttiinsä on yleensä ajateltu), joten suora viittaussuhde ei riitä propriuden kriteeriksi (van Langendonck 2007: 21, 86, vrt. autonyymit s. 246–249.) Proprista lemmaa siis käytetään yleensä proprisesti, mutta sitä voidaan käyttää myös appellatiivisesti. Sama pätee kääntäen myös appellatiiviseen lemmaan.

Selvien yksiviitteisten proprien ja luokittelevien appellatiivien välille jää epäprototyypisten proprien ryhmä. **Epäprototyypisiä propreja** (mm. aikakausien nimet, tuotenimet, musiikin ja taiteen nimet, laitosten nimet jne.) vastaa **propris-appellatiivinen lemma**, jota käytetään sekä appellatiivina että proprina. Näiden epäprototyypisyyttä todistaa, että puhuttaessa *toisesta Fordista* ajatukset juontuvat toiseen Ford-yksilöön jonkun toisenlaisen Fordin veroisen tuotemerkin tai brändin sijaan. (Langendonck 2007: 6–20, 93–100, 183–186, 223–225, 253–255.) Toisaalta nämä epäprototyypisetkin proprit ovat silti propreja. Hans Karlgrenin mukaan tavaramerkki [tuotenimi] on propri siinä missä muutkin, ja hän havainnollistaa väitettään Rolex-esimerkillä: "det [ett varumärke] pekar inte på klockexemplar utan på en kategori klockor, på samma sätt som 'Primula veris' och 'näktergalen' är namn på biologiska kategorier med vardera många individer". Ihmisten kielellisessä kompetenssissa on kuitenkin ymmärrys siitä, että samalla sanalla – tässä tapauksessa tavaramerkillä – voidaan toisinaan viitata kategoriaan ja toisinaan yksittäisiin tavaroihin. Kielenkäyttäjä voi siis käyttää tällaista kategorianimeä myös silloin, kun hän puhuu vain kategorian yksittäisestä jäsenestä, käsin kosketeltavasta tuotteesta, esim.: "missä minun Rolexini on?" (Karlgren 1994: 76–77.)

Van Langendonckin esittämä ajatus **proprisen, appellatiivisen ja propris-appellatiivisen lemman** erottamisesta ja näiden pitäminen erillään ilmauksen propriudesta ja appellatiivisuudesta yksittäisessä käyttötilanteessa riittää minulle toistaiseksi hyvin, välittävänä, oikeansuuntaisena ratkaisuna paremman selityksen puutteessa. Van Langendonckin näkemystä on myös luonnehdittu selkeäksi ja käyttökelpoiseksi (Ainiala 2009: 152), joten se voitaneen hyväksyä.

Rajanvedon tarpeettomuus tämän tutkimuksen näkökulmasta

Näkemykseni mukaan sekä erisnimet että yleisnimet ovat nimiä ja muistuttavat suuresti toisiaan, enkä usko, että yksiselitteistä rajaa näitten välille on edes vedettävissä. Näiden keskeisin ero on se, että yleisnimet kuvaavat jotain, joka on kokemusmaailmassa yleistä, erisnimet taas jotain erityistä. Sekä eris- että yleisnimiä voidaan käyttää tarvittaessa niin yksiviitteisesti kuin luokittelevastikin. Näiden käyttöjen frekvenssi ja viittauskohteen yleisyys kokemusmaailmassa ratkaisevat sen, miten kukin ilmaus proprisen ja appellatiivisen välille sijoittuu. (Tuoli on helppo mieltää yleisnimeksi, koska useimmat ovat elämässään nähneet monia tuoleja.) Tätä proprisuuden ja appellatiivisuuden välistä liukuvaa skaalaa voidaan pyrkiä jakamaan eri tavoin osiin, ja Van Langendonckin jako on sikäli hyvä, että siinä prototyypisen proprin ja prototyypisen appellatiivin välille jäävän kategorian olemassaolo tunnustetaan selvemmin kuin monien aikaisempien tutkijoiden näkemyksissä. Näille välimuodoille voisi olla hyvä löytää suomenkielinenkin termi (vrt. saks. *Gattungseigennamen*). Itse olen tässä tutkimuksessa jakanut saman asteikon viiteen ryhmään, jotka seuraavassa alaluvussa esitellään.

Tutkimuksen aineistossa on siis sekä proprisia että appellatiivisia kulkineennimiä. Näiden käsitteleminen yhdessä on mahdollista, sillä proprit ja appellatiivit muistuttavat suurelta osin toisiaan. Niistä näkökulmista, joista aineistoani tutkin, proprien ja appellatiivien välinen perusero – jossain määrin erilainen viittausala – on varsinkin merkityksetön asia. Sekä proprit että appellatiivit nimittäin voivat ilmentää kulkineitten ominaisuuksia ja sisältää muun muassa samoja rakennetyyppejä, samantapaista neutraalia tai humoristista muuntelua ja ns. slangijohtimia. Proprin ja appellatiivin erojen laajempi pohtiminen tässä olisi siis tarpeetonta.

A:1.5 Viittaustasot ja hyponymia

A:1.5.1 Viisi eri viittaustasoa

Edellisessä aluvuussa päästiin siihen, että ilmauksen propriisuuden ja appellatiivin välinen oppositio ei ole binääri vaan polaari. Ilmaukset jakaantuvat siis prototyyppisen erisnimen ja prototyyppisen yleisnimen välille (prototyyppisyydestä ks. [A:3.2](#)). Jaan tämän skaalan kulkineennimistössä viiteen ryhmään nimien viittaustason perusteella.

- kulkinelajien nimet (*auto* 'auto')
- kulkinealalajiennimet (*hinttipulkka* 'ruotsalaisvalmisteinen auto')
- kulkinemerkkien nimet (*Saappi*, *Saapikas*, *Jalkine* 'Saab-autojen merkkiniimiä')
- kulkinemallien nimet (*Kyrpäjyrä*, *Pommisaappi* 'Saab-malleista käytettyjä nimiä')
- kulkineyksilöiden nimet (*Ministeriauto* 'erään Saab-yksilön nimi')

Jaan siis nimet lajinimiin, alalajinimiin, merkkiniimiin, mallinimiin ja yksittäisten autojen erisnimiin eli yksilönnimiin. Näistä kirjoitan isolla alkukirjaimella merkki- ja mallinimet sekä yksilönnimet, pienellä taas lajinimet ja alalajinimet. Tällä luokittelulla yksittäisten kulkineitten nimet ovat vielä prototyyppisten proprien ryhmään kuuluvia, mutta merkki- ja mallinimet epäprototyyppisiä propreja (vrt. [van Langendonck 2007: 220, 235–238](#)). Laji- ja alalajinimet taas ovat enimmäkseen appellatiivisesti käytettyjä. Ryhmiä voisi erottaa enemmänkin, sillä jotkin sanat ovat viittausalaltaan kulkinelajinimen laajempia (esimerkiksi itse *kulkine*). Toisaalta taas esimerkiksi alalajinimien ja mallinimien välillä on toisin ryhmittäviä ilmauksia (esim. **farmari-Volvo*, joka toki kattaa useiden eri mallien tietynmuotoiset Volvo-autot). Tämä viisiportainen ryhmittely ei siis ole aukoton, vaan ryhmät ovat syntyneet lähinnä prototyyppien ympärille.



Appellatiivisten ja proprien nimien yhdistyminen samaan luokitukseen ei ole mitenkään tavatonta, sillä tarkoitteiden mukaisessa luokittelussa näin voi hyvin käydä (ks. myös [Sjöblom 2004: 83](#)). Jos ja kun nimiä lähdetään luokittelemaan nimien tarkoitteiden mukaan, samanlaisia päällekkäisiä ryhmäkerroksia voidaan erottaa myös muissa nimilajeissa. Seuraavat luomani esimerkit on tarkoitettu lähinnä keskustelunavaukseksi, eikä niiden psykologis-kognitiivista paikkansapitävyyttä ole testattu.

- korkeamman abstraktiotason käsite (*elintarvike*)
- elintarvikelaji (*juusto*)
- elintarvikealalaji (*tuorejuusto*, *kypsytetty juusto*, *kutunjuusto*)
- elintarvikemerkkien nimet (*Valio(n) juusto*)
- elintarvike"mallien" nimet (*Oltermanni*, *Mustapekka*)
- elintarvikeyksilöiden nimet → elintarvikeyksilöt ovat yleensä lyhytikäisiä ja epäyksilöllisiä eikä niitä tarvitse nimetä; poikkeuksiakin voidaan toki kuvitella
- asumolaji (*taajama*)
- asumoalalaji (*pääkaupunki*)
- asumo"merkki" (*Helsinki*)
- asumo"malli" (*Vallila*, *Katajanokka*, *Vuosaari*)
- asuonnimet (*Mäntyniemi*, *Villa Tallmo*, *Tuomi*); kaikkia asumoja ei nimetä, koska asumoon voidaan viitata myös omistajan kautta.
- ihmislaji (*ihminen*, *mies*, *nainen*)

- ihmisalalaji (*kommunisti, suomalainen, kansanedustaja, työnjohtaja, professori*)
- ihmis"merkin" sukunimi (*Virtanen*)
- ihmisyksilön nimi (*Jussi*)

Mitä tahansa asioita voidaan siis luokitella tällaisin kulttuurisin perustein toistensa ylä- ja alakäsitteiksi. Koska erisnimien denotatiivinen viittausala on useimmiten pienempi kuin appellatiivien, erisnimet muodostuvat eräänlaiseksi appellatiivien alapuolella olevaksi käsiteluoheksi. Vastaavasti erisnimissä on nimiryhmiä, jotka asettuvat toistensa ylä- tai alapuolelle. (Vastaavanlaisista luokitteluista ks. [Geeraerts 2010: 199–203](#); kategoriointihan sinänsä on hyvin inhimillistä ([Rosch 1978](#))). Olennaista näissä luokitteluissa ei ole jako juuri viiteen – muitakin vaihtoehtoja varmasti on – vaan se, että erisnimet ja yleisnimet voisivat ehkä todellakin muodostaa yhdessä ryhmiä. Seuraavissa luvuissa teemme ekskursioiden kulkineennimistön viittaustasojen nimien tyypillisiin piirteisiin, minkä jälkeen siirrymme hyponymian ongelmaan.

A:1.5.2 Lajinimet ja alalajinimet

Kulkineista käytetään monenlaisia yleisnimiä. Yleisnimiä kutsutaan joskus myös lajinimiksi ([VISK § 553](#)), mikä onkin luonteva termi. Olen jakanut kuitenkin yleisnimet kahtia kulkuneuvolajia ilmaiseksiiin lajinimiin ja jonkinlaista kulkinelajin alalajia määrittäviin alalajinimiin. Tämä jako on osin keinotekoinen, sillä yleisnimistä rakentuva hierarkia on toki useampiportainen. Kulkinelajeiksi olen laskenut mm. henkilöauton, traktorin, kuorma-auton, linja-auton, moottoripyörän ja johdinauton. Selvästi erillisiä lienevät myös paloauto, poliisiauto ja taksi. Luettelo mahdollisista tarkoitelajeista on luvussa [A:2.2.4.3](#). Lajinimi kuvaa koko lajia ja tällaisia ovat esimerkiksi *linjuri*, *kuorkki* ja *kispa* 'polkupyörä'. Alalajinimiä taas ovat esimerkiksi *kanttiauto* '1910–30-lukujen autot, jotka ovat yhtä korkeita kuin pitkiä', *laikka-cabriolet* 'kotitekoinen avoauto' ja *japsi* 'japanilaisvalmisteinen kulkine'. Ne ovat siis lajinimeä suppeampia mutta malli- tai merkinimeä laajempia käsitteitä.

A:1.5.3 Merkki- ja mallinimet

Huomattava osa kulkineennimistä on sellaisia, joilla viitataan tietynmerkkisiin tai tietynmallisiin kulkineisiin. Edellä esitetyn perusteella viralliset merkki- ja mallinimet ovat propreja eli siis erisnimiä, joskin ns. epäprototyypisiä, koska ne viittaavat johonkin abstraktiin kategoriaan. Epäviralliset merkki- ja mallinimet, joita on pidetty appellatiivinaakin (esim. [Sivula 1989a: 184-185](#), [Andersson 1994: 244](#), [Naert 1994: 245](#)), ovat ilmeisimmin virallisten merkki- ja mallinimien lailla objektiokategorioiden nimiä: virallisen ja epävirallisen nimen denotaatio lienee useimmiten sama. Erityisesti sellaiset sekundäärinimet, joista virallinen nimi on selvästi tunnistettavissa, assosioituvat helposti vastaaviin tuotenimiin. Tässä tutkimuksessa epäviralliset merkki- ja mallinimet kirjoitetaan isolla alkukirjaimella ja käsitetään propreiksi, riippumatta siitä, pohjautuvatko ne kulkineen ominaisuuksiin (*Pahnapuhallin*), numeroilmauksiin (*Ysikuutonen* ← 96) tai varsinaisen nimen näköisiin mallinimiin (*Rolla* ← *Corolla*). Näin syntyy myös mukavasti ero vuosimallia ilmaisevan *seitenseiskan* ja mallia ilmaisevan *Ysikuutosen* välille. (Vuosimallia ilmaisevan *seitenseiskan* tulkitsen yleisnimeksi.)

Merkki- ja mallinimen suhde hahmottunee mielessä samoin kuin etu- ja sukunimen tai eliön suku- ja lajinimen suhde: toinen täydentää tarvittaessa toista. Epäviralliset merkki- ja mallinimet ovat rakenteiltaan ja sisällöiltään hyvin samantyyppisiä, eikä niiden erottelu ole kielitieteen kannalta erityisen merkittävää. Molempia muodostetaan samojen mekanismien mukaan eli nimiä muodostetaan joko kulkineen ominaisuuksien perusteella tai virallisesta nimestä muunnellen. Näihin rakennetyyppeihin tullaan aikanaan luvussa [C:5](#). Koska viralliset merkki- ja mallinimet muodostavat eräänlaisen parin, jossa mallinimi täydentää merkinimen antamaa informaatiota ja on eräällä

tavoin alisteinen sille, samanlaista alisteisuutta on myös epävirallisissa nimissä. Tämä näkyy merkinimen sisällyttämisessä mallinimen rakenteeseen joko epiteettinä (*Ford Fiesta* → *Ford Fiasko*) tai edusosana (*Pikku-Mersu*). Tällaisen sisällyttämisen yleisyydestä voitaneen tehdä myös päätelmiä brändin vahvuudesta, ks. lukua [B:4.2.4](#)

Primäärinimien muodostamiseen malli- tai merkinimeys ei sanottavasti vaikuta. Primäärinimi on toki helpompi keksiä mallille, sillä jonkin merkin alla valmistetut tuotteet eivät välttämättä ole kovinkaan samanlaisia ominaisuuksiltaan (vrt. Karlgrenin Philips-esimerkkiin; [1994: 66](#)). Sekundäärien mallinimien syntyyn ja merkinimien käyttöön taas vaikuttaa keskeisesti se, nimeääkö valmistaja mallinsa numeroin vai nimin. Tutkimusaineiston perusteella näyttää siltä, että mallinumeroista on hankalampi muokata epävirallisia nimityksiä kuin mallinimistä. Tästä seuraa, että ne automerkit, jotka nimeävät mallinsa numeroin (esim. Peugeot ja Mercedes-Benz), saavat vähemmän mallinimiä. Vastaavasti näyttäisi siltä, että näiden merkkien merkinimiä käytettäisiin useammin kuin sellaisten merkkien merkinimiä, joilla mallinimet ovat käytössä. Ilmeisesti numeroina ilmaistua mallia ei aivan yhtä luontevasti mielletä nimeksi. Jos taas mallinimi on, se tarjoutuu luontevasti kulkeineen tai kulkinelajin nimeksi, mitä H34:n lausunto todistaa: [Renault Meganesta keskusteltaessa] *Harvoin kukaa sanoo et mul on Renaultti tai Voortti, vaan et mul on Mekane tai Fokus tai Kaa tai jotain sellasta* (H34). Tästä voidaan edelleen johtaa, että mallinumeroita käyttävän automerkin autot ovat ensisijaisesti tämän automerkin autoja, kun taas mallinimiä käyttävän merkin autot ovat ensisijaisesti mallinsa edustajia.

Joissakin tapauksissa myös aineiston luokittelu merkki- ja mallinimiin on ollut ongelmallista. Autotalojen fuusiot ovat siirtäneet vanhoja merkinimiä mallinimiksi; esimerkiksi Rambler-merkistä tuli aikanaan AMC:n Rambler-malli. Edellä mainitussa tapauksessa samannäköistä autoa on tuotettu siis molemmilla nimillä. Ongelmatilanteissa olen pitänyt ohjenuoranani suomalaista [Autowiki](#)-tietokantaa ja harvinaisista merkeistä [Wikipediaa](#). Samoja autoja on tosin usein markkinoitu eri maissa, eri nimillä ja eri aikana, joten nykyinen internettietokaan ei ole täysin luotettavaa. Tämä ei ole kielitieteen kannalta ongelma, aiheesta kiinnostuneitten kansalaisten näkökulmasta kylläkin.

Etenkin virolaisten nimien luokittelu merkki- ja mallinimiin on ollut hankalaa, koska neuvostoliittolainen merkki- ja mallinimikulttuuri on ollut erilainen kuin länsimaissa. Kaikki kulkeineet on valmistettu kansallisissa tehtaissa, joiden nimet ovat olleet pitkiä ja ehkä hiukan epäkäytännöllisiä ainakin saman ajan amerikkalaisiin brändikkäisiin nimiin verrattuna (esim. *Ford Thunderbird*). Neuvostoliitossa ZIM-merkkisiä autoja valmistaneen tehtaan virallinen nimi oli aikoinaan Gorkovsky avtomobilny zavod imeni V.M. Molotova (vapaa suom. Gorkilainen autotehdas V.M. Molotovin nimeen). Varsin läpinäkyvää ja yritysniemenä primitiivistä tehtaan nimeä oli siis täydennetty tuon ajan ulkoministeriä kunnioittavalla epiteetillä. Tehtaiden nimistä yleisesti käytetyt lyhenteet (esim. *MTZ*, *GAZ* ja *ZIM*) ovat sitten toimittaneet merkinimien tehtäviä. Mallit taas on säännönmukaisesti ilmaistu numeroin. Toisaalta aivan samaa mallia on saatettu joskus valmistaa useammassakin tehtaassa, jolloin länsimainen merkki- ja mallinimijattelu ei rinnastu täydellisesti tehdas + mallinumero -ajatteluun.

A:1.5.4 Yksilönnimet

Merkki- ja mallinimien lisäksi on olemassa propriasia yksittäisten autojen "etunimiä", kuten *Raisa* ja *Emma*, ja joskus jopa kokonaisia nimiyhdistelmiä: *Lauri Olavi Rupilahymy*. Nämä on nähtävä osana autojen, lemmikkieläinten, tavaroiden ja luonnonilmiöiden personifikaatiotaipumusta suomensukuisissa kielissä; Kalevalassakin *Olut tykki tynnyrissä ja kalja keikkui kellarissa*. Monet muutkin asiat viittaavat haluun nähdä epäinhimillisiä asioita inhimillisinä, esimerkiksi ukkosen näkeminen jumalallisena ilmiönä, kuten ukonjumalan kävelynä tai vaunujen jyrinä, lemmikkieläinten hautausmaa- ja vaatetuskuultuuri ja hän-pronominin käyttäminen lemmikeistä ja autoista. Personifikaatioon palataan tarkemmin luvussa [B:1.3.1](#). Aineiston yksilönnimet, siis nimet, jotka viittaavat vain yhteen tiettyyn ajoneuvoyksilöön, eivät kuitenkaan

läheskään aina ole etunimen muotoisia. Esimerkiksi eräästä litistä ostetusta traktorista käytetään yksilönimeä *littiläinen* sen alkuperän perusteella. Yksilönimen määrittäminen on kuitenkin hyvin ongelmallista, sillä usein yksilönimenä käytetään jotakin ylemmän viittaustason nimeä. Tähän ongelmaan palataan tuota pikaa luvussa [A:1.5.6](#).

A:1.5.5 Aineiston nimien jakautuminen viittaustasoittain

Aineistossa on siis nimiä kaikista edellä mainituista luokista, eli kuten niitä tässä tutkielmassa kutsutaan, viittaustasoilta tai lyhyemmin tasoilta. Seuraava taulukko kertoo kunkin viittaustason nimien määrät:

taso	nimien lukumäärä tasolla
laji	391
alalaji	369
merkki	1138
malli	1607
yksilö	610
muu	11
<i>yhteensä</i>	4126

Kaikkia näitä viiden eri viittaustason nimiä käsitellään tässä tutkimuksessa pitkälti yhtenä aineistokokonaisuutena ja niitä nimitetään kulkineennimiksi – ovathan myös yleisnimet eli appellatiivit nimeltään juuri nimiä. Eri viittaustason nimillä voi olla nimeämisperusteita ja eri viittaustason nimissä on usein samanlaisia rakenteita. Aiemmasta lisensiaatintutkimustani ([2009](#)) poiketen näiden eri viittaustasojen nimien ominaisuuksia vertaillaan nyt myös toisiinsa. Kaikkien viittaustasojen kulkineennimissä on samoja ominaisuuksia, mutta näitten yleisyys vaihtelee ryhmittäin.

A:1.5.6 Hyponymia ja kielen käyttö

Edellä luvussa A:1.5.1 kuvattu viisitasoinen luokitus ei kuitenkaan ole täysin ongelmaton. Tällaisia tasoluokitteluja sotkee mm. ilmauksen täydentäminen tarvittaessa. Voidaan puhua *Hollolan Lahdesta*, *Virtasen Jussista*, *Suomen Iffistä* ja *Norlyn Satin Millenniumista*. Esimerkiksi tuotenimien ja yritysnimien onkin mainittu sekaantuvaan toisiinsa, koska tuotteiden nimiin useimmiten sisältyvä ns. päätavaramerkki on tavallisesti myös yhtiön toiminimen olennainen osa (esim. *Fazer*) ([Sjöblom 2000: 150](#)).

Toinen ongelma on se, että samasta tarkoitteesta puhuttaessa nimitys voidaan siis valita eri tasoilta, ts. hyperonyymin sijasta voidaan käyttää hyponyymiä ([Sivula 1989a: 184](#)). Tämä on tyypillistä kulkineille, mutta ilmiötä esiintyy muuallakin. Yleisimmin yläkäsitettä käytetään luontevasti alakäsitteen asemasta kun selkeys ei muuta vaadi (*Volkswagen pro Golf*, *auto pro Volkswagen*, *Virtanen pro Jussi Virtanen*, *juusto pro Oltermanni*, *Hämeenperä pro Mattila* jne.) Joskus voidaan jopa sanoa mentävän maalta *Helsinkiin*, vaikka määränpäänä olisikin *Espoo*. Myös päinvastaista käyttöä – alakäsite yläkäsitteen asemasta – ilmenee, joko metaforisluonteista tai geneeristymistä ennakoivaa (vaikkapa minkä tahansa auton kutsuminen *mosseksi*). Tarkkuusasteeltaan sopivan sanan olemassaolo yleensä estää alemman käsitteen (hyponyymien) käytön, mitä kutsutaan **leksikaaliseksi tukkimiseksi** ([Kangasniemi 1997: 59](#)). Äsken mainittua metaforista käyttöä tämä ei tietenkään estä.

Erityisen silmiinpistävää nimen lainaaminen toiselta viittaustasolta on yksilönnimissä. Mitä tahansa merkki- tai mallinimeä voidaan nimittäin käyttää yksilönnimen omaisesti esimerkiksi oman perheen kesken. Informantit ovat luovuttaneet samanasuisia nimiä niin yksilön- kuin ryhmänniminäkin. Jopa oma kokemukseni *Amppeerista* kuuluu tähän ryhmään. Perheessämme periytynyt *Amppeeri* on ollut koko olemassaolonsa ajan lähipiirin ainoa Datsun 100A, ja arkipuheessamme nimi on käytännössä yksiviitteinen. Joskus muistakin samanlaisista autoista tulee kuitenkin tarvetta puhua. Tällöin kielenkäyttö on vaihtelevaa. On hiuksenhieno ero, sanotaanko *Mustialassa tuli tänään vastaan ampeeri*, *Mustialassa tuli tänään vastaan toinen Amppeeri*, *Jollakin muullakin näkyi olevan Amppeeri* jne. Vastaavasti taas lause *Amppeerikin oli liikenteessä* tuntuisi viittaavan juuri tiettyyn yksilöön ilman ilmauksen tarkentamista. Ilmiön selvittäminen vaatisikin tarkempia tutkimuksia nimien käytöstä ja siitä, miten aidot koehenkilöt kokevat proprien, appellatiivien ja välimuotojen viittausalat eri tilanteissa.

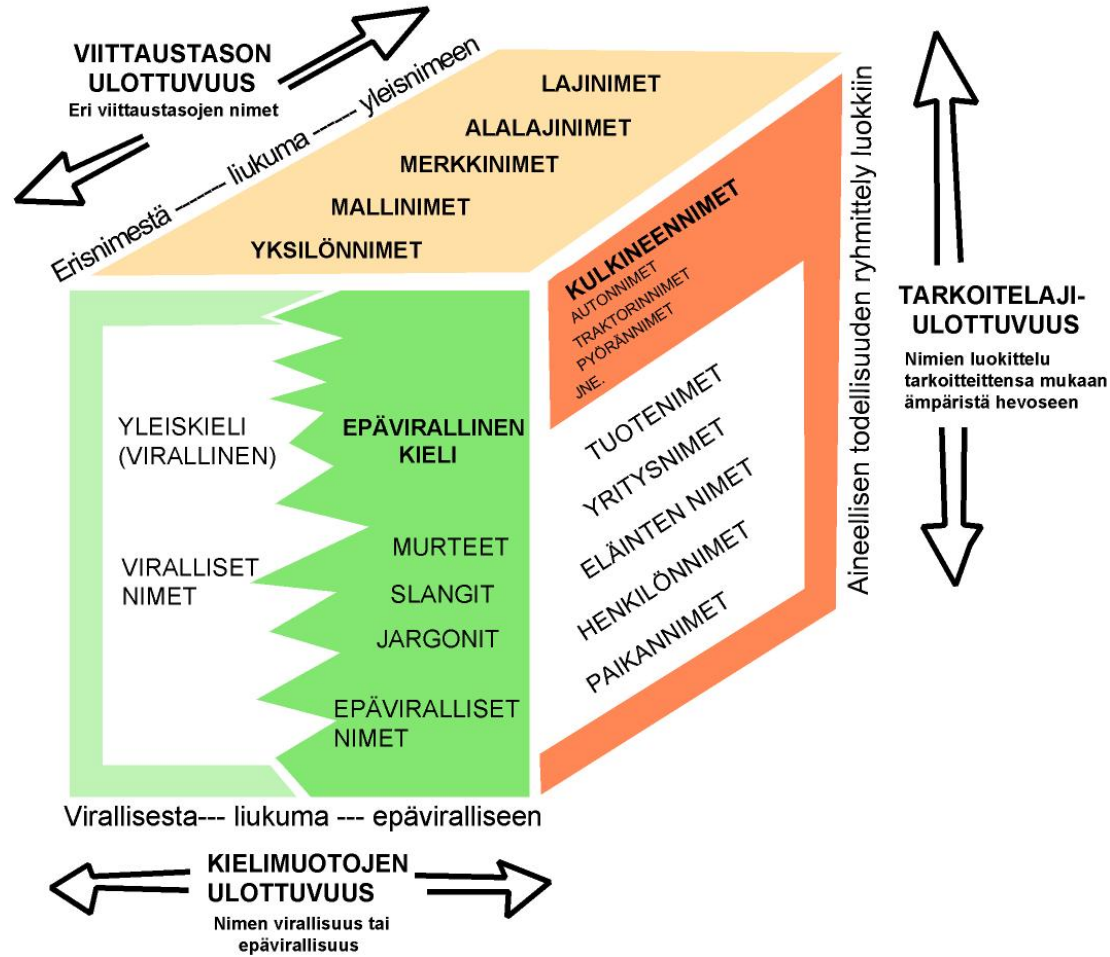
Lisäksi tulee huomata, että yläkäsité–alakäsité-korvaus voi joskus ilmentää ironiaa: voidaanko Volvoa kutsua *autoksi*? Tällöin taksonomia kyseenalaistetaan vanhan Pikku Kalle -vitsin tapaan:

Pikku-Kallen isä oli opettanut, että Lada ei ole auto. Risteyksessä isä kysyi Kallelta, tuliko autoja. Kalle vastasi, ettei tullut, ja hetkeä myöhemmin Lada törmäsi isän auton kylkeen. "Mutta isä, sinähän sanoit, että Lada ei ole auto", puolustautui Pikku Kalle.

Kulkineennimitysten heterogeeninen ryhmä voidaan nähdä joko kokonaisuutena tai jakaa sanastontutkimuksen menetelmin käsiteltäviin appellatiiveihin, tuotenimistä muokattuihin nimiin ja yksilöllisiin erisnimiin eli yksilönnimiin. Ryhmä olisi kuitenkin ainakin jossakin suhteessa hyvä nähdä kokonaisuutena, sillä nimissä on samoja rakennetyyppejä ja ne ottavat kantaa samoihin kulkineitten ominaisuuksiin (esim. valot). Lisäksi eri viittaustasojen nimiä käytetään usein ristiinkin.

Nyt olemme siis käyneet läpi luvuissa A:1.2–A:1.4 tutkimuskohdetta kuvaavan kuution **viittaustason ulottuvuuden**. Jokin lemma voidaan siis sijoittaa erisnimestä yleisnimeen liukuvalla asteikolla sen mukaan, miten usein sitä käytetään yleisnimenä tai erisnimenä. Tämä asteikko on kulkineennimien tutkimuksessa ollut mielekäästä jakaa ainakin laji-, alalaji-, merkki-, malli- ja yksilönnimiin. Viittaustasoja ei tule sekoittaa ulottuvuutta edustaviin tarkoitteisiin, joihin palataan luvussa [A:1.7](#). Seuraavaksi vaihdamme tahkoa ja siirrymme pohtimaan nimen (ja sanan) virallisuuden määrittämistä.

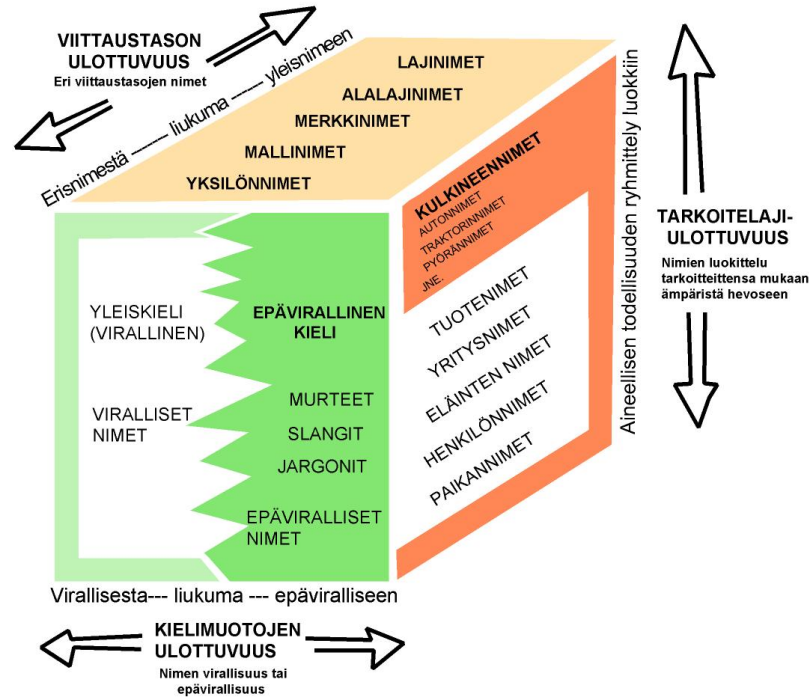
Tutkimuskohde: Kaikkien viittaustasojen epäviralliset kulkineennimet



A:1.6 Epävirallinen vs. virallinen

Tässä luvussa tarkastellaan tutkimuskohdetta esittävän kuution etutahkoa, ilmauksen epävirallisuuden ja virallisuuden rajanvetoa.

Tutkimuskohde: Kaikkien viittaustasojen epäviralliset kulkineennimet



Tässä tutkimuksessa käsitellään epävirallisia kulkineennimiä, ja jotta näin voitaisiin tehdä, myös epävirallisuus tulee määritellä. Koska mukana on sekä propreja että appellatiiveja ja koska epävirallisuuden ja virallisuuden erottaminen ei ole aina yksioikoista, tarkastelen kysymystä yleisemmällä tasolla ja otan näkökulmaksi kaikenlaisien nimien ja sanojen virallisuuden määrittämisen periaatteet. Lisäksi tässä yhteydessä päädytään myös vilkaisemaan epävirallisen kielen lajeja, slangeja ja murteita.

Erilaisia kielimuotoja ovat mm. yleis- tai kirjakieli, murteet, puhekieli, slangi ja lapsenkieli. Nämä kategoriat eivät ole kuitenkaan tarkkarajaisia eivätkä toisensa pois sulkevia (argumentoinnista neljän ensimmäisen osalta ks. Hurta 1999). Esimerkiksi "Tampereen koululaisslangi" tai "puhdas Tammelan murre" ovat konstruktioita, jotka kielitieteilijät ovat käyttämiensä (toisinaan pientenkin) aineistojen pohjalta luoneet.

A:1.6.1 Virallinen yleiskieli

Suomen kielen tutkimuksessa lähdetään nykyisin yleisimmin siitä, että yleiskielen sanasto on ainakin lähes sama asia kuin kulloinkin voimassa olevan normittavan sanakirjan sellainen sanasto, jota ei ole erikseen mainittu tietyntyylliseksi (esim. "arkinen") tai tietyn alan erikoissanastoon kuuluvaksi. Yleiskieltä on siis kaikki sellainen kieli, jota ei ole erikseen muun tyylliseksi mainittu ja jonka uskotaan olevan yhteistä kaikille kielenkäyttäjille. Tällä hetkellä "virallisen" sanakirjan asema on Kielitoimiston sanakirjalla (2004, päivittyvä), jota edelsivät Suomen kielen perussanakirja (1990–1995) ja Nykysuomen sanakirja (1951–61). Yleiskieltä on tutkittu ja tutkitaan monista

eri näkökulmista. Virallisen luonteensa vuoksi se ei kuitenkaan ole tämän lähinnä epäviralliseen kieleen keskittyvän tutkimuksen keskeinen liittymäpinta. Yleiskieleen voidaan lukea viralliset nimet, ja niiden tarkastelemista voidaan pitää yleiskieleen kuuluvien ilmausten tutkimisena, vaikka nimen virallisuuden määrittäminen ei kaikissa nimilajeissa yhtä helppoa olekaan, mihin aivan kohta palataan ([A:1.6.3](#)).

A:1.6.2 Epävirallinen kieli

Toisinaan yleiskieltä ajatellaan normitettuna kielenä ja muuta kieltä normittamattomana. Normittamaton kielimuoto olisi kuitenkin virheellinen otsikko murteelle, slangille ja muille kielimuodoille siksi, että nämäkään eivät ole normittamattomia. Kyse on lähinnä normittajasta: yleiskielen normittamisesta vastaa asiasta huolehtiva valtiollinen laitos, kun taas muita kielimuotoja normittavat niiden käyttäjät (ks. esim. [Hurta 1999:61](#), [Nahkola ja Saanilahti 2000: 94](#)). Epävirallinen kieli määrittyä automaattisesti virallisen kielen komplementtina: epävirallista kieltä on "virallisten" sanakirjojen ja kielioppien ulkopuolinen kieli. Tästä komplementtiluonteesta seuraa monia määrittelyongelmia ja kyseenalaisia tulkintoja, joita sivutaan tämän luvun loppupuolella pohdittaessa kulkineennimien kuulumista murteeseen tai slangiin.

A:1.6.3 Nimen epävirallisuus ja virallisuus

Epävirallinen kieli ja nimistö kohtaavat mm. epävirallisissa paikannimissä (*Itis, Lintsi*), epävirallisissa henkilönnimissä (*Kaitsu, Jiipee*), yritysnimissä (*Stadin Kebab*) ja kulkineennimissä (*Folkkari, Nappis*). Epävirallisten kulkineennimien antaminen ja muokkaaminen on yleiskielen ulkopuolella tapahtuvaa toimintaa, jossa kaikki epävirallisen kielen (murteet, slang, puhekieli) keinot ovat samanaikaisesti käytettävissä. Sanottu pätee myös epäviralliseen paikannimistöön ([Mielikäinen 2005](#)) ja toki muuhunkin epäviralliseen nimistöön, esimerkiksi henkilöitten tai lemmikkien kutsumanimiin. Epävirallisten nimien alaryhmiä ja niistä käytettyä terminologiaa (lempinimi, haukkumanimi, köllinimi, hellittelynimi jne.) en lähde tässä erittelemään, sillä en ole jakanut tutkimusaineistoni nimiä tällaisiin ryhmiin enkä pidä sitä hedelmällisenäkään.

Epävirallisia nimiä analysoitaessa tulee aina muistaa, että ne ovat vain komplementtisesti määritelty fragmentti käyttönimistöstä. Epävirallisia ja virallisia nimiä siis käytetään puheessa sekaisin, vailla sen kummempaa säännönmukaisuutta (vrt. esim. [Heikkinen 2001a: 2–3](#), [Ainiala 2005: 19–20](#)). Toistaiseksi tarkemmin tutkimattomia ongelmia ovat, miksi osa asioista ei lainkaan saa epävirallista nimeä (ks. esim. [Heikkinen 2001a: 71](#) ja [Seppälä 2009: 407–409](#)) ja miksi joistakin virallisista nimistä ei lainkaan muodosteta epävirallisia (sekundääri)nimiä. Jälkimmäisessä on ainakin osin kyse siitä, miten hyvin virallinen nimi täyttää kielikohtaiset lekseemien ihannekriteerit. Esimerkiksi *Volvo* on äännerakenteeltaan huomattavasti suomalaisempi kuin *Mazda*, ja tämän takia sen riski päätyä äänteellisen muuntelun kohteeksi on huomattavasti pienempi. Äänteelliseen muunteluun päätymistä pohditaan tarkemmin luvussa [D:2.6](#), ja kansan arvioita siitä, miksi nimiä ylipäätään muunnellaan, taas luvussa [D:2.5](#). Jonkin asian jääminen kokonaan epävirallisen nimenannon ulkopuolelle taas johtunee sen harvinaisuudesta tai neutraaliudesta.

Kuten edellä todettiin, virallisuus ja epävirallisuus muussa kielessä, ts. ei-nimistöissä, on usein tavanomaista ratkaista voimassaolevan virallisen sanakirjan mukaan. Nimet taas eivät kuulu sanakirjaan, vaan niiden virallisuus on ratkaistava muin perustein. Paikannimet ovat virallisia, jos ne sisältyvät (virallisiin) karttoihin, kaavoihin tai joissain tapauksissa kyltteihin ([NP 2008: 131, 137](#), [Sjöblom 2006: 25](#)). Virallisen henkilönnimen status taas on käytännössä nimillä, jotka ovat väestörekisterissä (vrt. [NP 2008: 164, 172](#)). Virallisia eläintennimiäkin rekisteröidään (mm. Suomen Hippos ja Kennelliitto). Viralliseksi yritysnimeksi on katsottu kaupparekisteriin merkitty nimi ([Sjöblom 2006: 25](#)). ja yhdistykset taas rekisteröidään yhdistysrekisteriin virallisella nimellään. Tuotenimen virallisuuden kriteeriksi voi rekisteröinnin lisäksi riittää vakiintuneisuus ([NP 2008: 290](#)).

Seuraavassa piirroksessa esitellään esimerkinomaisesti joukko erilaisia nimiä nimen virallisuuden ja epävirallisuuden mukaan jaoteltuna. Rajatapaukset ovat mukana ilmentämässä rajanvedon vaikeutta virallisuuden ja epävirallisuuden välillä. Olen lisäksi pyrkinyt luokittelemaan epävirallisia ilmauksia murteellisiin, puhekielisiin ja slangimaisiin, mikä on lähinnä mahdotonta muuten kuin muutamien erityisen leimaavien piirteitten perusteella. Piirrosta pohditaan kuvaa seuraavissa kappaleissa.

Esimerkkejä virallisista ja epävirallisista erisnimistä eri nimilajeissa.

	VIRALLINEN YLEISKIELI	EPÄVIRALLINEN MURRE / PUHEKIELI / SLANGI
PAIKANNIMET	Kiviniemi Lanskeri	Kureksi 'Kurkimäki' Tipula Stadi
HENKILÖNNIMET	Maria Virtanen	Ansu Koikkalainen Päpsy Siiri Savimuki Lefa Tsuge
ELÄINTEN NIMET	Taikatassun Elise Hurjan-Poika	Peni Musti Misse
"MUUT NIMET" YRITYSNIMET YHDISTYSNIMET TUOTENIMET	Tmi Suomen lelut ja pelit Vihtavuoren pamaus r.y. Koskenkorva Viina	Nokia Ressu Dtm Nouski Kossu, Salmari Peukalokauppa Hese
KULKINEENNIMET	Ford Escort, Sisu	Sijanpersuusviatti Nuhvi Raisa Datsun Mosse, Mersu Iso Kissa Kossuesko Cherba

Virallisuus ja epävirallisuus paikannimissä

Edellä esitettyjä virallisuuden kriteerejä ja murteellisuuden tai slangillisuuden erottamista voidaan kuvion esimerkkien pohjalta pohtia. *Kiviniemi* ja *Lanskeri* ovat molemmat karttanimiä ja näin virallisia. Molemmat voivat myös olla peräisin kansanmurteista. Näistä kuitenkin Kiviniemi tuntuu useimmista neutraalimmalta, koska se näyttää koostuvan virallisen kielen leksikaalisista elementeistä. Paikannimet *Kureksi*, *Tipula* ja *Stadi* taas edustavat epävirallista kieltä, joskin *Stadi* alkaa joissakin yhteyksissä lähestyä virallistumisen rajaa (vrt. *Stara* ja *Stadin ammattiopisto*). *Kureksista* tekee joko murteellisen tai slangillisen käytetty johdostyyppi. *Tipula* taas on vanha tyttölyseoiden nimitys eri puolilla Suomea, mutta sen kuulumista johonkin tiettyyn epävirallisen kielen lajiin on hankala määrittellä. Raja virallisen ja epävirallisen

kielen välillä on avoin, koska yhtäältä epävirallista nimitystä käytetään virallisten nimien aineksena (esimerkiksi suunniteltaessa uusia asuinalueita) ja toisaalta viralliset nimet voivat jäädä epäviralliseen käyttöön virallisen nimen korvautuessa toisella ([Ainiala 2005:13](#)).

Virallisuus ja epävirallisuus henkilön- ja eläintennimissä

Etunimistä on perinteisesti ajateltu, että jokaisen nimetyn yksilön nimi on eri nimi, toisin sanoen *Paavo*-nimiä on yhtä paljon kuin *Paavo*-nimisiä henkilöitäkin (vrt. esim. [Kiviniemi 1982: 175](#) määrät). Periaatteessa siis nimiasu *Ansu* voi samaan aikaan olla jonkun virallinen nimi ja jonkun toisen epävirallinen nimi. Lisäksi tarkempi luokitus murteeseen tai slangiin epävirallisen kielen sisällä on varsin vaikeaa, sillä *-sU* on ominainen sekä murteille että slangille (*Kaisu vs Päpsy* (← *Päivi*, vrt. en. *Babs*). *Lefa* (← *Leif, Leo*) ja *Tsuge* (← *Juke*) eivät vielä ole kenenkään virallisia nimiä ([VRK-etunimihaku 31.12.2011](#)), mutta voivat jonain päivänä olla. Ongelmaksi voi kuitenkin muodostua nimen epävirallinen sävy, joka ei muutu sillä, että jokin yksittäinen henkilö valitsee nimen viralliseksi etunimekseen tai hänelle se annetaan. Se, että enemmistö kielenpuhujista alkaa pitää vaikkapa *Ansu*- tai *Lefa*-nimeä virallisena ja neutraalina on pitkälinen prosessi. Hiukan toisenlaista ongelmaa taas kuvaa sinällään täysin virallinen sukunimi *Koikkalainen*. Vaikka nimi on sinällään täysin virallinen ja vakiintunut sukunimi, nimen "kotimurrealueen" ulkopuolella sitä kuitenkin saatetaan pitää leimaavana, vanhanaikaisena tai häiritsevällä tavalla murteellisena. Eläintennimen luokitteluun liittyvät ongelmat ovat osin samantyyppisiä, joskin esim. Suomen Hippos ry. edellyttää rekisteröitävältä hevosennimeltä uniikkiutta ja murteellisuuksien ja slangisanojen välttämistä (ks. [NP 2008: 272](#)).

Virallisuus ja epävirallisuus muissa nimissä

Muissa nimissä virallisuuden määrittämisongelmat ovat samantyyppisiä kuin paikan- ja olennonnimissä. Yrityksnimille leimaa antavat nimien lyhemmät käyttömuodot (*Nokia*) ja urheiluseurojen nimille usein lyhenteiden tai elliptisten nimimuotojen käyttäminen koko nimen sijasta (*Lounais-Hämeen Rasti* → *Älhooärrä* tai *Rasti*, *Ikaalisten Nouseva-Voima ry.* → *Nouski*). *Peukalokauppa* on lähinnä lapsenkielinen, logoon pohjautuva nimitys *Abc-liikennemyymälästä*, mutta soveltuu yleisemminkin puhekieleen ja muistuttaa epävirallisen kaupunkinimistön malleja. Koulun nimi *Ressu* ja ravintolanimi *Dtm* ovat esimerkkejä epävirallisista nimistä, joka on otettu viralliseen käyttöön. Tuotenimissä ja kulkineennimissä epävirallisuuden erottaminen on usein helpompaa, mutta epävirallisen kielen lajin erottaminen on joskus mahdotonta.

A:1.6.4 Virallisuus ja epävirallisuus kulkineennimissä

Kuvion esimerkkinimistä *Ford Escort* ja *Sisu* lienevät eittämättä virallisia. Näistä *Ford Escort* kuulostanee läpinäkymättömyytensä vuoksi virallisemmalta kuin *Sisu*, jolla on myös appellatiivinen, lisämerkityksiä tuottava homonyymi. Eräänlaisia virallisen ja epävirallisen rajatapauksia tässä nimilajissa ovat *Datsun* 'Nissan' ja *Raisa*. *Datsun* on alun alkaen muodostettu merkin viralliseksi nimeksi, mutta vielä epäviralliseen käyttöön siirryttyäänkin nimessä on jotain virallista sävyä. *Raisa* taas on kulkineyksilön nimi, mutta sen virallisuusarvoon vaikuttaa kaksi asiaa: Ensinnä kulkineyksilöiden viralliset nimet ovat harvinaisia, ja näin ollen yksilönnimien viittaustasolla virallisuuden ja epävirallisuuden rajapinta on hankala tunnistaa. Toisaalta virallisuusvaikutelmaa lisää se, että *Raisa* tunnetaan virallisena henkilönnimenä.

Nimiä *Nuhvi* ja *Sijanpersuusviatti* voidaan luonnehtia murteellisiksi niiden sisältämien äännepiirteiden perusteella, samoin nimi *Cherba* saatetaan kokea slangillisena sen äännepiirteiden ja slangijohdinaineksen perusteella. *Kossuesko*-nimeä taas joku voisi pitää slangillisena sen sisältämättömän alkoholijuomannimen perusteella, jos alkoholijuoman epävirallisen nimen käyttöä pidetään sopimattomana. Näitä jossain määrin neutraalimpia nimiä ovat *Mosse*, *Mersu* ja *Iso Kissä*. Onkin sinänsä

kiinnostava kysymys, mistä tämä oletettu neutraalius muodostuu. Ilmeisesti ainakin kaksi ensimmäistä ovat hyvin yleisiä. Samoin lekseemi *kiissa* lienee kohtalaisen neutraali (vrt. vaikkapa * *Iso Apina* tai *Iso Rupisammakko*). Ilmauksen sävyttyminen murteelliseksi tai slangilliseksi on siis hyvin hankalasti määritettävä asia, mihin seuraavassa luvussa hiukan syvennytään.

Kulkineennimissä ja -nimityksissä virallisuuden ja epävirallisuuden erottaminen ei juuri ole ollut ongelma. Merkki- ja mallinimissä olen turvautunut netistä saatavaan informaatioon virallisuudesta, ts. mitä nimiä mm. [Wikipediassa](#), [Autowikissä](#) ja muilla foorumeilla virallisina niminä käytetään. Epävirallisina olen pitänyt myös nimiä, jotka pohjautuvat jo käytöstä pois jääneeseen viralliseen nimeen. Tämä vertautuu kaupunkinimistön tutkimuksiin, jossa epävirallisena on pidetty esimerkiksi sitä, että jostakin liikkeestä käytetään edelleen sen vanhaa nimeä virallisen nimen muututtua (näin [Ainiala 2005:13](#)).

Kulkineyksilöillä taas ei juuri ole virallisia nimiä, joten lähes kaikki yksilönnimet ovat epävirallisia (pois luettuna yläkäsitteenä olevan virallisen merkki- tai mallinimen käyttö yksilönnimenä). Rajatapauksena virallisuuden suhteen voidaan mainita keskipohjalaisen bussiyrityksen Osmo Aho Oy:n numeroiden sijasta nimillä toisistaan erottuvat bussit *Pitkä-Oskari*, *Pikku-Oskari*, *Turhanpitkä-Oskari* (ks. lisää Oskari-nimistä [Seppälä 2009: 197–198](#)).

Laji- ja alalajinimissä en ole turvautunut sanakirjaan, koska kyse on osin myös erikoissanastosta, jonka osalta Kielitoimiston sanakirja olisi kuitenkin puutteellinen. (Tavallaan erikoissanastokin on "epävirallista", koska se ei kuulu kaikkien tuntemaan yleiskieleen.) Olen sen sijaan tyytynyt poimimaan tutkimusaineistooni ilmaukset, joita en ole virallisesta kielestä tuntenut ja joita en etymologioita tarkastaessani ole huomannut virallisina käytetyn. Esimerkiksi *henkilöauto* ja *polkupyörä* ovat virallisia, vastaavat *pikkuauto* ja *munamankeli* taas eivät. Monesti epäviralliselta alalajinimeltä puuttuu kokonaan virallinen vastine (*joulukuusi* 'runsasvaloinen auto' ja *puukylkifarkku* 'farmariauto, jossa puujäljitelmäkyljät'). Tällöin epävirallinen kieli käsitteistää virallisesta kielestä puuttuvia luokkia, toisin sanoen jakaa todellisuutta osiin tarkemmin kuin yleiskielessä ehkä olisi tarpeenkaan.

Virallisen ja epävirallisen vertailu ja rajamaat

Virallinen ja epävirallinen nimi voivat erota toisistaan kahdessa mielessä. Joko kielellisen merkin muoto tai merkitys voi olla erilainen. Eroavuuden määrittäminen ei kuitenkaan ole täysin yksiselitteistä. Muodon suhteen pohdittavaksi jää, miten paljon epävirallisen nimiasun tulee erota virallisesta ja pidetäänkö kirjoitettua vai äännettyä asua määräävänä. Merkityspuolella taas kyseenalaista on se, miten paljon ilmausten merkitysalojen tulee olla erilaiset.

Merkin muoto virallisen ja epävirallisen nimen erottajana

Kirjoitetussa muodossa saadun aineiston vertaaminen viralliseen kirjoitettuun nimeen on varsin ongelmaton. Tässä suhteessa miten tahansa virallisesta nimestä eroava kirjoitusasu on tulkittu epäviralliseksi nimeksi, poikkeuksena vain selvät lyöntivirheet ja yhteen ja erilleen kirjoittamiseen liittyvä variaatio. Osa virallisista kulkineitten merkki- ja mallinimistä on mukautettu suomeen ja viroon minimimuutoksin, esimerkiksi virallisen nimen loppuun nominatiivimuodossa lisätty *i* on siis riittänyt tekemään nimestä epävirallisen. Kotoistamiseen käytettävät äänneitten muutokset, suffiksaatiot ja luovat käännöksen muodostavat nimittäin pitkän jatkumon, jonka katkaiseminen muustakaan kohdasta ei olisi mielekkäämpää. Kirjoitetussa puhekielessä käytetään myös erilaisia ortografisia leikkelyjä, ja olen pitänyt kaikkia eri tavoin kirjoitettuja nimiasuja eri niminä. Tällainen pieniinkin muutoksiin tarttuminen on ollut mielekästä kahdestakin syistä. Ensiksikin erityisesti merkki- ja mallinimissä

kielenkäyttäjillä on vankka tieto nimen oikeinkirjoituksesta, sillä nämä nimet näkyvät usein kulkineen visuaalisessa ilmeessä (avaimet, muut tekstit). Näin ollen voidaan katsoa, että kielenkäyttäjät tietää tekevänsä tietoisesti valinnan kirjoittaessaan nimen toisin. Toiseksi nimien käsittely tietokannassa yksilöinä on näin helpompaa.

Suullisesti saadun nimistön virallisuuden ja epävirallisuuden määrittäminen on ongelmallisempaa, kun kyse on virallisen nimen pohjalta muodostetuista ns. sekundäärinimistä. Puhekielisesti äännetyn virallisen nimen ja puhekielisen nimen raja on todettu häilyväksi epävirallisen kaupunkinimistön tutkimuksessa ([Mielikäinen 2005: 48](#)): "Virallisesta nimestä [ei] tule epävirallista pelkästään siksi, että se äännetään paikallisen murteen mukaan (esim. *Vapauvenkatu*). Puhekielisesti äännetyn virallisen nimen ja puhekielisen nimen raja on silti häilyvä, sillä murteen käyttö on joskus hyvinkin tietoista, suorastaan matkivaa. Nimistä tulee tällöin ikään kuin paikallisia leimoja, ja käyttöön otetaan murteen selvimpiä tai erikoisimpia tuntomerkkejä." Olenkin katsonut, että leimallisten murteellisuuksien käyttö on usein tahallista ja tekee nimestä epävirallisen. Suullisesti saadun nimistön (vähemmistönä aineistossa) olen kirjannut sellaisena, kuin sen olen kuullut haastattelutilanteessa. Joissakin tapauksissa olenkin varmistanut kirjoitusasun informantilta, mikäli se ei ole haastattelutilannetta häirinnyt. Millainen äänne-asun sitten pitäisi olla ollakseen epävirallinen? Vierassanat ja nimet pyritään normien mukaan ääntämään ensisijaisesti alkukielen mukaisina. Toisaalta monet vierasperäiset nimet tavataan ääntää kirjaimittain suomen äänneistön mukaisesti, ja näin ollen mielestäni myös virallinen merkinimi *Peugeot* voidaan ääntää [peugeot]. Näistä kahdesta ääntötavasta poikkeavat nimet ovat epävirallisia. Epävirallisia Peugeot-nimiä ovat näin esimerkiksi *Peso*, *Pesonen*, *Pösö*, *Söpö*, *Peukeotti* ja *Peukoputki*.

Merkin merkitys virallisen ja epävirallisen nimen erottajana

Muodoltaan samanasuiset nimet voivat myös saada erilaisen merkityksensä vuoksi erilaisuuden virallisuusarvon. Vanhasta virallisesta nimestä voi tulla uusi epävirallinen, jos sitä käytetään selvästi nimelle aiemmin vieraasta tarkoitteesta. Tällaista tapahtuu sekä metaforisesti että vanhojen nimien korvautuessa uusilla. Virallisesta käytöstä pois jääneen "vanhentuneen" nimen käyttäminen myös uusista samantapaisista kohteista on siis epävirallista nimenkäyttöä. Nissan-auton nimittäminen *Datsuniksi* on siis entisen virallisen merkinimen kaltaisen nimen käyttämistä epävirallisena nimenä. Tässä tapauksessa epävirallinen nimi kuvaa merkkien välistä historiallista ja tuotannollista yhteyttä. Tällaiset merkityserot eivät ole tuottaneet ongelmia nimien poiminnassa.

A:1.6.5 Murre ja slang

Tässä luvussa pohdin sitä, miten murretta ja slangia on ollut tapana määrittää ja miten tätä voidaan kritisoida. Pohdinnan tarkoituksena on perustella se, ettei epävirallisten kulkineenimien kuulumisesta murteeseen tai slangiin voida ääritapauksia lukuun ottamatta sanoa juuri mitään. Voit halutessasi ohittaa tämän pohdinnan ja oikaista [luvun loppuun](#).

Murteen määrittelemisen ongelmista

Murretta on kuvailtu muun muassa **alueelliseksi** [kielen] varieteetiksi tai maantieteellisesti määräytyväksi osakieleksi ([Suojanen 1982:154](#)). Puheen murteellinen sävy kuitenkin syntyy ensisijaisesti äänne- ja muoto-opillisista piirteistä, ja vain joka 50. sana saattaa olla murteellinen. ([Jussila 1995: 59 \[1988\]](#)). Murteella on terminä viitattu kielitieteessä vanhoihin kansanmurteisiin, jotka on jaoteltu alueellisesti pitäjittäin ja laajemmin murrealueittain. Esimerkiksi Someron murre kuuluu piirteittensä perusteella lounaisiin välimurteisiin ja edelleen länsimurteisiin. Tekisi mieleni kuitenkin väittää, että pitäjittäinen jako on myös jonkinlainen rekonstruktio. Esimerkiksi vepsän

äännehistoriassa kylittäinen vaihtelu on paljon paremmin dokumentoitu, kun taas Suomessa hallinnollinen aluerakenne lienee ohjannut myös kielitieteellisten päätelmien tekoa.

Murteiden ja slangin tyypillisenä erona on vanhastaan mainittu se, että murre on homogeenistä ja tiedostamattomasti käytettyä, kun taas slang on vaihtelevaa eli heterogeenistä ja kielenkäyttäjän tietoinen tyyllinen valinta (esim. Suojanen 1982: 153–156 ja Hämäläinen 1946: 256–258). Ainakin murteiden variaatiottomuuden suhteen tämä yleistynyt käsitys on argumentoitu vääräksi ja seuraukseksi murteentutkimuksen tutkimusmenetelmistä. Tarkempi tutkimus on osoittanut, että murteiden oletetusta tasoittumisesta ja sekoittumisesta onkin kannettu huolta murteenkeruun alkua ajoilta lähtien. Perinteinen murteentutkimus pyrki selvittämään murteiden tavanomaiset piirteet ja analysoimaan niitä. On kuitenkin ilmeistä, että vanhatkin murteet ovat paitsi ei-niin-yhtenäisiä kielimuotoja myös osin myös metodologisesti välttämättömiä käsitteitä, konstruktioita. (Hurta 1999: 65–68 lähteineen, mm. viittauksia mm. Ikolaan ja Mielikäiseen.) Murteiden lisäksi on otettu käyttöön myös aputermit yleispuhekieli ja aluepuhekieli, mutta näiden käsitteiden epätarkkuus (mts. 59–60) lienee yhtä häiritsevää. On oikeastaan kyseenalaista, voidaanko murteentutkimuksen kaikkia menetelmiä soveltaa sellaisenaan etenkin nykyisin. Vaikuttaa nimittäin siltä, että nykyisin puhekielessä hyödynnetään eri murteiden ja slangien aineksia joko tietoisesti tai tiedostamatta, ja tällä käyttäytymisellä voidaan rakentaa mm. erilaisia sosiaalisia identiteettejä (Mantila 2008: 63–64). Mantilan sanoin murrekartasta on tullut miellekartta. Murteiden homogeenisyys ja oman murteen tiedostamattomuus on siis täten ainakin osittain todistettu paikkansapitämättömiksi myynteiksi.

Slangin määrittelyksen kaksinaisuus

Slangin määrittelyminen sosiaalisesti murteeksi on ollut helpompaa maissa, joissa sosiaaliluokkien erot ovat olleet selvempiä kuin Suomessa. Suomessa taas on nostettu esiin mm. koululais- ja opiskelijaslangit, sotilaslangi, erilaiset ammattislangit eli jargonit (mm. puhelinasentajien ja hoitoalan erityiskielet). Erityisesti huomiota on saanut (mm. Heikki Paunosen tuotanto ja slangi.net) Helsingin seudun puhekieleen aineksia antanut vanha sekakieli, ns. Stadin vanha slang, jota ei kuitenkaan enää sellaisenaan ole olemassa (mm. Kalliokoski 2002: 137–142).

Slangin käsitteen tarkka rajaaminen on osoittautunut vaikeaksi. Slangi on määritelty mm. puheyhteisön jonkin puhujaryhmän käyttämäksi ja etenkin sanastoltaan ja äännerakenteeltaan puheyhteisön yleisestä kannasta poikkeavaksi kielimuodoksi. Samalla kuitenkin on todettu, että slang ei ole erillinen kieli vaan pikemminkin kokoelma sanoja, joita sirotellaan yleensä arkikielen kehyksiin (Nahkola ja Saanilahti 2000: 87–88, Karttunen 1989: 149). Slangin nimittäminen vajaan kieleksi on todettu muuallakin (mm. Forsskåhl 2005: 22). Vajaus näkyy myös slangintutkimuksen metodeissa: suuri osa slangin parissa tehdystä työstä on ollut sanastojen ja sanakirjojen koostamista. Ensimmäisenä julkaistiin Suomalainen sotilaslangi I (Hämäläinen 1963), jota seurasi toisia sanakirjoja, kuten Sotilaslangin sanakirja (Antti Penttinen 1984), Nykyslangin sanakirja (Kaarina Karttunen 1979), Vankilaslangin sanakirja (Leo Lipsonen 1990), Lekuri suorittaa nesteensiirron – lääkintöalan slangisanastoa (Terho Toivonen 1995) ja viimeisimpänä massiivinen stadin slangin suursanakirja Tsennaaks stadii – bonjaaks slangii (Heikki ja Marjatta Paunonen 2000). Vain kattava etymologinen slangisanakirja puuttuu. Lisäksi on tutkittu mm. sananmuodostusta, sanojen alkuperää ja sanaston aihepiirejä (esim. Nahkola 1999a ja b). Myös ruotsinkielisessä slangintutkimuksessa sanaston kokoaminen, etymologiat ja sananmuodostus ovat olleet slangintutkimuksen kohteita, tutkimusote on ollut deskriptiivinen ja metodien ja teorian luominen on loistanut poissaolollaan pitkään. Slangia ei myöskään ole tutkittu luontaisessa käyttöympäristössään. (Forsskåhl 2005:31, 57–59.) Suomenkielisellä puolella tilanne on ainakin tähän saakka ollut pitkälti sama: slangin dynamiikka ja rajaus ovat jääneet epäselväksi (Suojanen 1982: 158). Slangia on siis kyllä kerätty ja luetteloitu, mutta ei varsinaisesti rajattu tai määritelty.

Slangin käsitteen hahmottamista helpottaa, jos Forsskåhlin (2005) tavoin eriytetään slangin **käytön (pragmaattinen) taso** ja **rakenteellinen taso**. Rakenteellisella tasolla kyse on joihinkin käyttäjäryhmiin tai konteksteihin liittyvistä sanastollisista ja muoto- ja äänneopillisista piirteistä, pragmaattisella tasolla taas tyylistä ja kommunikaatiosta.

Slangia luonnehditaan normia rikkovaksi tai vastustavaksi, mutta usein jää epäselväksi, kenen normia – sosiaalista normia, yleiskielen normia tai kenties slangisanaston kerääjän tai kielentutkijan omaa normia – tosiasiaa rikotaan. Myös arkisuus ja vulgääriys ovat suhteellisia käsitteitä ja rakentuvat arvoasetelmille, jotka ovat kielellisen ulkopuolella ja jotka ovat sidoksissa aikaan, henkilöön ja ympäröivään kulttuuriin. (Forsskåhl 2005: 32–38, 57–59, Hurta 1999:77–79.)

Kun siis esitetään slangin tunnuspiirteitä (esim. slangijohdin *-is*) ja samalla väitetään slangin olevan vaihtelevaa eli heterogeenistä ja kielenkäyttäjän tietoinen tyyllinen valinta (esim. Suojanen 1982: 153–156 ja Hämäläinen 1946: 256–258), sekoitetaan kaksi korkeintaan epäsuorasti toisiinsa liittyvää asiaa. Yritän aluksi karsia esiin slangisanaston rakenteellisia piirteitä ja otan sen jälkeen kantaa slangiin tyylinä.

Slangin rakennepiirteitä

Fonologia, fonotaksi

Vanhalle Stadin slangille leimallisina äännepiirteinä pidetään *b,d,g* ja *f*-äänteitä sekä soinnitonta postalveolaarista frikatiivia (ns. suhu-äs) ja suhahtavaa *ts*-affrikaattaa. On kuitenkin todettu, että slangi on voimakkaasti lähestynyt yleiskielen fonotaksia (Paunonen 2000: 17–22). Monet em. äänneistä ovat olleet käytössä murteissakin eivätkä aina kelpaa yksiselitteisiksi slangin tuntomerkeiksi (vrt. murteellinen *faari* ja slangillinen *fatsi*). Myös vokaalisoinnun eheytymistä on tapahtunut (esim. *Sörkkä*-keskustelu). Sananalkuisia konsonanttikasaumia on jo jonkin verran yleiskielessä ja niitä on vanhastaan ollut mm. lounaimurteissa. Ahtaasti slangin ominaispiirteeksi jää siis oikeastaan vain konsonanttialkuisen sanan alkuun lisättävä slangistaja *s* (ks. Paunonen mp.).

Sananmuodostus

Nahkolan (1999b: 619–623) mukaan slangisanoja muodostetaan

- a) muuttamalla olemassa olevan sanan merkitystä metaforan, metonymian tai äänneelliseen samankaltaisuuteen perustuvan assosiaation kautta (40 %)
- b) muuttamalla olemassa olevan sanan muotoa slangijohtimella (20 %), äänneellisen muuntelun kautta tai tyypistämällä (vähäistä)
- c) keksimällä uusi sana [tarkoittaa Nahkolalla käytännössä yhdistämistä] (18 %)
- d) lainataan sana vieraasta kielestä ja haluttaessa modifioidaan sitä äänneellisesti (10 %)

Rohkenen väittää, että kohdat a, c ja d ovat lähinnä ikaikaisia sananmuodostusmenetelmiä. Tyypistäminen voidaan varoen rinnastaa esimerkiksi nimistöntutkimuksen ellipsiin ja äänneopillisiin heittoilmiöihin, ja äänneellistä muuntelua esiintyy vähintään deskriptiivi- ja lainasanastossa. Näin vain slangille leimallisiksi tuntomerkeiksi jää enää joukko vierasperäisiä frekventtejä johdinaineksia (lähinnä *-ari*, *-is*, *-tsV*, *-skV* ja klusiilin soinnillistuma + *e*), ja nekin voivat ajan myötä kadota tai sulautua kokonaan kieleen. Myös slangijohtimen merkityksettömyyttä ja käyttöä lyhentimenä voidaan verrata suffiksoimalla syntyneisiin paikannimiin (ks. näistä Kiviniemi 1975: 36).

Slangi tyylinä

Slangi on nähty asenteellisena, affektisena, rikkaana, sopimattomana ja ryhmäyttävänä kielimuotona, ja on jopa katsottu, että näkemys slangin käytön aloittamisesta tietyssä iässä ilman erityistä sosiaalista (vanhempia ja ympäristöä vastustavaa ja yhteishenkeä luovaa) motivaatiota on erhe (esim. [Karttunen 1989: 149–152](#), [Leiwo 1980: 269–270](#), [Stark 1972: 231](#)). Nämä usein esitetyt käsitykset eivät kuitenkaan anna täyttä oikeutta slangeille, sillä käsitykset ovat osittain seurausta eräänlaisesta kehäpääteelmästä: Kun slangiin kuuluva kielenaines tunnistetaan ja määritellään vain komplementtina neutraalia ja vakiintunutta yleiskieltä vastaan, slangi väistämättä näyttää asenteelliselta, kielen normeja rikkovalta ja joihinkin aihepiireihin, mm. sukupuolielämä, alkoholinkäyttö, eritteet (ks. esim. [Nahkola ja Saanilahti 1991](#)), keskittyvältä.

Slanginkäytön status ja slangin tyyliarvo on ajan mittaan noussut. On myös alettu hahmottaa jonkinlainen laajalti ymmärretty, alueellisesti ja sosiaalisesti neutraali(hko) yleisslangi (*ale, telkkari, jätski*), jonka käytöllä väitetään tavoiteltavan tuoreutta, nuorekkuutta ja vaihtelua arkipuheeseen. Samaan aikaan on kuitenkin todettu, että slangin ja arkityylin välinen raja on liukuva ja että arkityylistä voidaan edetä viralliseenkin kieleen. ([Kalliokoski 2002: 137–142](#), [Nahkola ja Saanilahti 2000:88, 94–96](#), [Suojanen 1982: 156](#).) Tällainen alhaalta ylöspäin tapahtuva leviäminen ei ole aina ollut ymmärrettyä, esimerkiksi [Pulkisen \(1976\)](#) mukaan kielivarojen omaksuminen nuorilta on farkkuihin pukeutumisen tapaan keskenkasvuisuuden palvelua. [Suojanen \(1982:157\)](#) taas esittää, että vanhemmat omaksuvat yksittäisiä slangisanoja, koska he käyttävät näitä hakiessaan kontaktia murrosikäisiin lapsiinsa.

Vaikka slangin käytössä jossain määrin voikin olla kyse asenteista, halusta erottautua ja halusta käyttää eräänlaista salakieltä, voisi olla viisaampi nähdä slangit ja puhekieli ylipäätään vain eräänlaisena suomen kielen kehityslaboratoriona, jossa eri lähteistä saatavat uudet innovaatiot, kuten esimerkiksi lainasanat, ortografian uudennokset tai johdokset ovat testattavana. Slangi kun on oikeastaan vain kielenainesta, jota jostain syystä ei toistaiseksi ole koettu tarpeelliseksi tai soveliaaksi sisällyttää yleiskieleen. Lisäksi slangin arvioinnissa tulee muistaa, että paitsi ammatti- myös nuorisokielellä eräät asiat on tarpeen määritellä yleiskieltä tarkemmin. Tämä erikoissanasto saattaa tuottaa erottamisvaikutuksen, mutta erottautuminen ei aina välttämättä ole itsetarkoituksellista. Tulee myös ymmärtää, että vaikka tuoreus, kekseliäisyys ja rikkaus ovat slangin tyypillisiä ominaisuuksia, ne eivät silti rajoitu vain slangiin. Esimerkkeinä tästä käyvät vaikkapa vanha luodonnimi *Voiaski*, epävirallinen patsaannimi *Jäätyneetkalsarit* ja R.E. Nirvin tutkimuksissa synonyymiasta, riistaeläimistä, affektista ja sanankielloista (esim. [Sanankieltoja 1944](#)) esitetyt metaforat ja merkityksen laajenemat. Luovuuden käyttö ei siis tee kielimuodosta slangia.

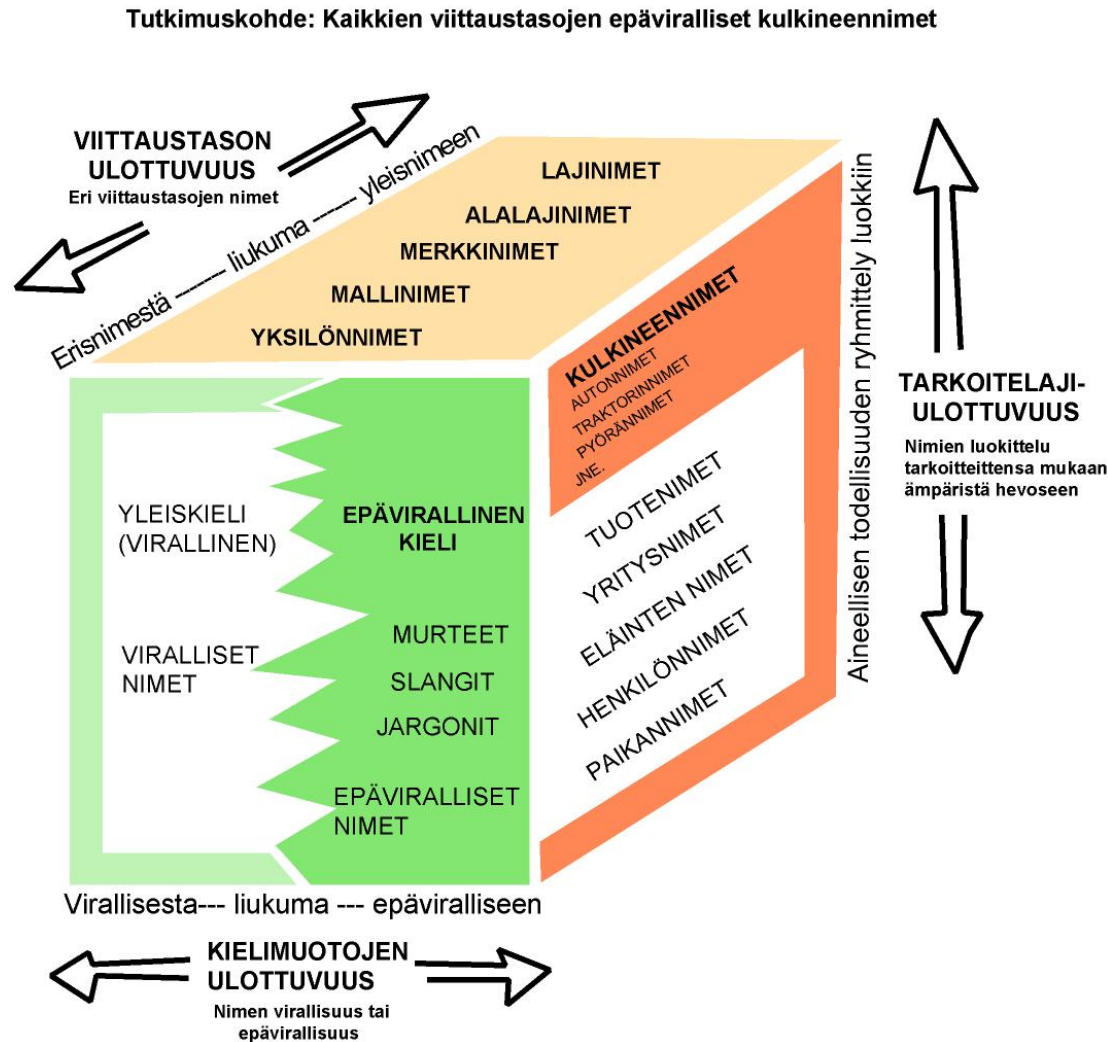
Murteesta ja slangista kohti aineiston käsittelyä

Nimen murteellisuutta määritettäessä kysymykseksi nouseekin se, tulkitaanko nimi murteelliseksi jonkinlaisen alueellisesti rajoittuvan levikin perusteella vai jonkin vain joillekin suomen murteille ominaisen äänne- tai muotopiirteen tai nimeen sisältyvän lekseemin perusteella. Koska tutkimukseni koskee yksittäisiä, kontekstistaan irrotettuja ilmauksia, en voi niiden perusteella esittää luotettavia päätelmiä niiden tyyliä tai kuulumisesta tiettyyn epävirallisen kielen kielimuotoon. Suhtaudun kuitenkin hiukan skeptisesti oletukseen siitä, että sanan tyyli tai sen sisältämä asenne olisi määriteltävissä vain sanasta itsestään, kuten usein tehdään (ks. myös [Tuomi 1989a: 54–55](#) ja [Sivula 1989b: 271 "kansanomainen slang"](#)). Ilmeet, eleet, asennot, liikehdintä, äänensävyt ja -painot voivat puhua paljon enemmän kuin sanat, ja toisaalta sanallisen ilmaisun tasolla ei usein ole mitään yksiselitteisen emotionaalista ([Larjavaara 2007: 454–460](#)). Näin tyydyn puhumaan ahtaasti slangille ominaisista (rakenne)piirteistä eli **slangillisuuksista** (vrt. termiin murteellisuus) kulkiennimissä. Aineistoon sisältyviin nimiin liittyvää sosiaalista ja sukupuolista variaatiota esitellään luvussa [B:3](#). Hyperkorrektia suomalaistamista – vierasperäisen sanan mukauttamista yleisen epävirallisen suomen kielen ohi jotenkin leimallisesti murteelliseksi tai slangilliseksi – käsittelen luvussa [D:2.6](#).

Nyt siis käsite 'epävirallinen kulkineennimi' on varsin tarkasti määritelty. Seuraavassa alaluvussa tämä käsite sijoitetaan erilaisiin nimien luokitteluihin ja pohditaan myös näiden luokittelujen realistisuutta ja etuja.

A:1.7 Nimien luokittelu

Tässä ensimmäisessä luvussa on tähän mennessä määritelty käsitteet kulkine, epävirallinen ja nimi. Tämä tutkimuksen kohteen rajaus voidaan pitkälti tiivistää seuraavaan kuvioon:



Epävirallisia kulkineennimiä ovat siis kulkineista (A:1.1) käytetyt epäviralliset (A:1.6) nimet (A:1.2–1.4) eri viittaustasoilta (A:1.5). Joukkoon mahtuu monenlaista traktorien yksilönnimistä (*Platku, Jurkka*) johdinautojen lajinimiin (*trollikka* ja *sarvijaakko*).

Tässä luvun päättävässä alaluvussa pohdin lyhyesti kulkineennimien sijoittamista erilaisiin nimiluokitteluihin eli nimitaksonomioihin. Kuten kuution sivutahkosta ilmenee, tässä tutkimuksessa kulkineennimen käsite pohjautuu tarkoitteiden luokitteluun (esimerkkeinä muista nimilajeista paikannimet, henkilönnimet, eläinten nimet, yritysnimet ja tuotenimet). Koska tutkimusaineisto käsittää myös appellatiivisia ilmauksia, käsite paikannimet kattaa tässä tietenkin myös paikkaa tarkoittavat sanat jne.

A:1.7.1 Nimien luokitteluperusteista

Kielen nimistö voidaan jaotella erilaisiin kategorioihin eli nimilajeihin, ja tällaisia kategoriointeja, taksonomioita eli luokitteluita on tehty lukuisia (ks. esimerkkejä [NP 2008: 24–25](#), [Sjöblom 2006: 43–50](#), [Paikkala 2006: 158–159](#), [Brendler 2004: 69–92](#)). Yhtä oikeaa luokittelua ei kuitenkaan liene olemassa, ja luokittelujen tarkoituksena on usein tutkimuskentän jäsentäminen yksittäisen tutkijan ja tutkimusaiheen näkökulmasta ([Sjöblom 2006: 50](#)). En siis ryhdy referoimaan tässä laajasti kansainvälisen nimistökirjallisuuden satoja taksonomioita. Suomenkielisessä tutkimuksessa vallitsevan näkemyksen ([NP 2008](#)) mukaan nimiä voidaan luokitella

- a) tarkoitteidensa mukaan (talojen nimet, ihmisten nimet, autojen nimet jne.)
- b) sen mukaan, mikä suhde ihmisellä on tarkoitteeseen (ihmisten nimet, elinympäristön nimet, toiminnan nimet jne.)
- c) nimeämisen perustarkoituksen mukaan (fyysisen ympäristön jäsentäminen, inhimillisten kokemusten heijastaminen jne.),

mutta luokittelu on aina kiinni tutkijan itsensä valitsemasta näkökulmasta ([mts. 23–28](#)).

Sjöblomin toivottavasti esimerkinomaisesti esittämän "kulttuuriseen näkökulmaan" perustuvan luokittelun mukaan kulkineennimet kuuluvat ilmeisesti kategoriaan "liikenteen nimet" yhdessä katujen, rautateiden, kaivojen ja junien kanssa. Kulttuurinimen käsite on kuitenkin erittäin hankalasti rajautuva. ([Sjöblom 2006: 49](#), kritiikistä [Paikkala 2006: 158–159](#).) Kaikki nimethän ovat kulttuuria ja jopa luonnonpaikkojen nimeäminen on oikeastaan luonnon luokittamista ja rajaamista kulttuurille merkityksellisiin palasiin. Kulttuurisen luokittelun ongelma kielitieteen kannalta on myös se, että samaan kulttuuriseen kategoriaan kuuluvia asioita ei nimetä samojen mallien mukaisesti, esimerkiksi kadunnimillä ja kulkineennimillä ei niminä ole juuri mitään yhteistä. Nimen rakenne tai alkuperä ei sekään sinänsä ole kriteeri: vaikka suomalaiset sukunimet muistuttavat usein enemmän talonnimiä kuin etunimiä, sukunimet luetaan silti henkilönnimien ryhmään, koska katsotaan, että niiden tarkoite on henkilö (tai abstraktimmin suku). Jos nimiluokittelujen tavoitteena olisi tuoda esiin, missä määrin eri nimilajien nimet ja nimisysteemit muistuttavat toisiaan ja ovat yhteydessä toisiinsa, voisi olettaa, että onnistuneessa kielitieteellisessä luokittelussa painotettaisiin myös kielellisiä ominaisuuksia. Sjöblomin väitöskirjassaan ([2006](#)) esittämä ja NP:n ([2008](#)) kertaama ns. kulttuurinen luokittelu on kaikkea muuta kuin ongelmaton ja jatkaa tarkoitteenmukaisten luokittelujen perinnettä.

Sjöblom päätyykin ehdottamaan ([2006: 50](#)) nimien luokittelua personifioiviin, lokalisoiiviin ja muulla tavoin kategorisoiviin erisnimiin, mitä Paikkala ([2006: 159](#)) tukee. Tätä funktionaalista luokittelua kommentoin kohta luvussa 1.7.3, ja lopuksi sijoitan kulkineennimet paikoilleen luvussa 1.7.4. Ohitan tässä luokitteluperusteet "ihmisen ja tarkoitteen välisen suhteen mukaan" ja "nimeämisen tarkoituksen mukaan".

A:1.7.2 Tarkoitteenmukainen luokittelu

Kuten kuutiokuvioista käy ilmi, määritän kulkineennimi-käsitteen kulkine-käsitteen pohjalta. Kyseessä on siis hyvin vakiintunut tarkoitteenmukainen ajattelutapa. Tarkoitteisiin perustuvissa luokitteluissa on samaan aikaan ongelmana ja vahvuutena se, että ne vastaavat jollakin tasolla ihmisten tapaa hahmottaa todellisuutta. Täten esimerkiksi talonnimet kuuluvat asutusnimiin ja edelleen paikannimiin. Tämä on kuitenkin samaan aikaan myös eräänlainen heikkous. Kun nimien tarkoitteet muodostavat keskenään hierarkioita em. tapaan, luvussa [A:1.5.6](#) kuvattu hyperonyymien ja hyponyymien käyttö tuottaa eräänlaista sekavuutta. Samannäköistä nimeä saatetaan samaan aikaan käyttää usealla eri viittaustasolla ja tällöin pitäisi määritellä, onko se olemassa kaikissa näissä päällekkäisissä tarkoiteluokissa vai onko se prototyypisesti jonkin tietyn tason käsite, jota lainataan alemmalle tai ylemmälle tasolle. Toinen tarkoitteenmukaisten luokitteluitten ongelma on se, että ne eivät juuri ota huomioon nimien kielellistä muotoa ja nimilajin nimimalleja, mitä kielitieteelliseltä luokittelulta saattaisi myös odottaa. Näistä ongelmista huolimatta olen kuitenkin päätenyt käyttämään tarkoituksenmukaista luokittelua

A:1.7.3 Funktionaalisen luokittelun ongelmakohdat

Myös ehdotettu korkeamman abstraktiotason luokittelu personifioiviin, lokalisoiiviin ja muulla tavoin kategorisoiviin erisnimiin ([Sjöblom 2006: 50](#), [Paikkala 2006: 159](#)) ei ole aivan ongelmaton. Tutkimani kulkineennimet eivät yleensä ole lokalisovia, mutta personifioivia toisinaan kylläkin. Nämä kuitenkin tässä kolmiluokituksessa varmaankin luokiteltaisiin muulla tavoin kategorisoiviin nimiin, siis perinteisen ajattelun mukaiseen jäännösryhmään "muut nimet". Ajatus pelkästä kategorisoivuudesta vie sitä paitsi nimet lähelle appellatiivin määritelmää luokittelevana sanana. Ehdotetussa luokittelussa jää myös epäselväksi, onko kysymys alkuperäisen nimenantajan vai nimenkäyttäjän ja -tulkitsejan näkökulmasta, sillä nimen funktiot saattavat olla nimenantajan ja nimenkäyttäjän näkökulmasta erilaiset. Epäselvyyttä luokittelun perusteisiin aiheuttavat myös nimien monet toissijaiset käytöt:

- *Olimme Virtasella / Eskelisessä, kun vessanpytty räjähti.* (sukunimi lokalisoina paikanilmauksena; koska näitä muodostetaan jatkuvasti uudelleen, ei liene tarvetta nimittää näitä talonnimiksi)
- *Hamppula, Huuva ja Mikkola ovat äänestäneet puimuriyhtymän purkamisen puolesta* (talonnimet ei-lokalisoina, lähinnä persoonina)

Lokalisovaa paikannimeä voidaan siis käyttää personoivasti ja personoivaa henkilönnimeä lokalisovasti. Nimien epätyypilliset käytöt ovat toki aina mahdollisia (propriakin voitiin käyttää appellatiivina), mutta jos pyritään vangitsemaan tilapäisesti vaikkapa personifiointiin käytettyjen nimien sijasta prototyypisesti personifiointiin käytetyt nimet, päädytään varsin lähelle lähtöpistettä ja jakoa paikannimet (\approx lokalisovat nimet), henkilönnimet (\approx personifioivat nimet) ja muut nimet (\approx muulla tavoin kategorisoivat nimet).

Tässä esitetyn kritiikin tarkoitus ei ole torjua esitettyä korkeamman abstraktiotason luokittelua. Katson pikemmin, että se on selvästi keskeneräisenäkin puheenvuorona tarkemman pohtimisen arvoinen ja sellaisenaankin tuo esiin sen, että nimenantamisella on usein jokin tarkoitus ja että nimiä voidaan käyttää eri tarkoituksissa. Voi olla, että tässä edelleenkehittelyssä päädytään van Langendonckin tavoin erottamaan toisistaan lemma ja funktio, jossa sitä kussakin tilanteessa käytetään.

A:1.7.4 Kulkiennimien paikka luokitteluissa

Niin kauan kun luokittelu on tasolla paikannimet–henkilönnimet–eläinten nimet–muut nimet, on kulkiennimet helppo sijoittaa ryhmään muut nimet. Tämä ei tietenkään riitä nimistön kentän hahmottamiseksi. Kulkiennimissä kyse on liikkumiseen tai liikkuvaan työhön käytettyjen välineiden nimeämisestä tai nimittämisestä, toisinaan jopa nimittelystä. Varmasti voidaan sanoa, että

- kulkiennimet ovat kulttuurinimiä (vrt. NP 2008), sillä kulkiennimet ovat ihmisen tuottamia eli kulttuurisia esineitä
- viralliset kulkiennimien merkki- ja mallinimet ovat tuotenimiä (tuotenimet taas ovat kaksinaisesta roolistaan huolimatta erisnimiä, ks. esim. Karlgren 1994: 76–77 ja Geeraerts 1999: 37 ss.)
- kulkiennimien nimet ovat usein yksittäisten, rajautuvien objektien nimiä ja muistuttavat siinä suhteessa enemmän henkilönnimiä ja eläimennimiä kuin paikannimiä, erityisesti jos valitulla nimellä halutaan ilmentää välineen inhimillistä olemusta tai asemaa kotieläimen tehtävän jatkajana (vrt. NP 2008: 16)
- lajinnimet ja alalajinnimet ovat mitä todennäköisimmin appellatiiveja, jotka esiintyvät muuntasoisten kulkiennimien kanssa samoissa yhteyksissä ja joilla on niiden kanssa samoja piirteitä.

Epäviralliset merkkien ja mallien nimet, joita on pidetty appellatiiveinakin (esim. Sivula 1989a: 184–185, Andersson 1994: 244, Naert 1994: 245), ovat ilmeisimmin virallisten merkki- ja mallinimien lailla epäprototyypisiä erisnimiä: virallisen ja epävirallisen nimen denotaatio lienee useimmiten sama. Erityisesti sellaiset sekundäärinimet, joista virallinen nimi on selvästi tunnistettavissa, assosioituvat helpostikin vastaaviin tuotenimiin. Samalla epäviralliset merkki- ja mallinimet eivät kuitenkaan ole muodoltaan tuotenimien kaltaisia eikä niitä muodosteta tuotenimien tavoin. Sivula (mp.) aavistelee, että näissäkin (mm. *Mersu*, *Hiivatti*) saattaa mukana olla ripaus tietoista "ihmisläheistä" myynti- ja markkinointitekniikkaa. Sivulasta huolimatta väittäisin intuitiivisesti nimilajin asiantuntijana, että epäviralliset kulkiennimet eivät perusluonteeltaan ole kaupallisia nimiä, sillä niiltä mielestäni puuttuu kaupallisille nimille ominainen houkutteleva funktio, olkoonkin, että nimen houkuttelevuuden arviointi on todettu vaikeaksi (Sjöblom 2006: 234–236).

Sanotusta voidaan koostaa, että

- 1) tarkoitteenmukaisissa luokitteluissa kulkiennimien paikka on nautonyymien (vesialusten nimien) ja veturin- ja ilma-alustennimien kanssa ryhmässä, jota voisimme kutsua vaikkapa trafikonyymeiksi
- 2) trafikonyymit kuuluvat edelleen ihmisen seurassa oleviin aineellisten objektien nimiin yhdessä mm. eläimennimien ja muiden välineennimien kanssa
- 3) epäviralliset kulkiennimet eivät pääsääntöisesti ole kaupallista nimistöä. Nimen kaupallisuus ja virallisuus ovat kuitenkin kaksi eri dimensiota. Aiemmin muodostuneita epävirallisia nimiä voidaan hyödyntää kaupallisiin tarkoituksiin ja kenties joskus saatetaan myös muodostaa epävirallisten nimien mallien mukaan uusia, pseudoepävirallisia kaupallisia nimiä
- 4) kulkiennimiin viittaavat propriit ja appellatiivit ottavat usein kantaa samoihin asioihin (nimeämisperusteet) ja voivat muotonsa puolesta muistuttaa toisiaan.

Nyt tutkimuksen kohteena oleva kielenilmiö, epäviralliset kulkiennimet, on määritelty ja sijoitettu paikoilleen toisaalta slangin- ja murteentutkimuksen, toisaalta nimistöntutkimuksen ja nimitaksonomioitten suhteen. Seuraavaksi etenemme siihen, miten näitä epävirallisia kulkiennimiä on tarkemman tutkimuksen tarpeiksi kerätty.

A:2 Tutkimuksen aineisto

Edeltävässä luvussa A:1 määriteltiin se, mitä tutkimuksen kohteena olevat epäviralliset kulkineennimet ovat ja miten ne suhteutuvat slangiin, murteisiin ja erilaisiin nimien luokitteluihin. Tässä luvussa kuvataan ja arvotetaan tutkimuksen tutkimusaineisto ja sen keruuprosessi ja käyttö.

Perustiedot aineistosta

Tutkimusaineisto on monilähtöinen ja olen pääosin kerännyt sen itse vuosina 2004–2012. Aineistossa on suomalaisia epävirallisten kulkineennimien esiintymiä yhteensä 4714. Eri nimiä on hiukan vähemmän, nimittäin 3494. Lisäksi olen kerännyt virolaisia epävirallisia kulkineennimesiintymiä 741, joista eri nimiä on 632. Viron aineisto on huomattavasti pienempi, mutta maitten väkilukuun suhteutettuna virolais- ja suomalaisaineisto ovat tasakokoisemmat. Vironkielisen aineiston avulla on selvitettävissä, miten laajalti virolainen epävirallinen kulkineennimistö muistuttaa suomalaista kulkineennimistöä (ks. [G:2](#)), ja lisäksi siitä on saatu tukea joidenkin nimien analyysissä ja laajempien tendenssien etsinnässä. Lisäksi olen poiminut kansan näkemyksiä kulkineista, nimenannosta ja kulkineennimistä. Aineisto voidaan kuvata seuraavalla tavalla:



Nimiaineistoa ei ole juuri rajattu (ks. kuitenkin [A.2.2](#)), vaan aineistona on kaikki epävirallisen kulkineennimen määritelmän (luku [A:1](#) alalukuineen) täyttävät aineistoon saadut ilmaukset. Aineistopoimintoja on säilytetty aluksi vihkoissa ja Excel-taulukossa, myöhemmin tähän tarkoitukseen luodussa tietokannassa, joka on myös tämän sivuston perustana.

Alkavan luvun sisältö

Ensimmäisessä alaluvussa [A:2.1](#) esitetään, miten näitä epävirallisia kulkineennimiä sisältävä tutkimusaineisto on kerätty eri lähteistä: haastattelut, lehti- ja kirjallisuuspoiminnat, sanomalehtivetoomusten avulla saadut kirjeet, sähköpostit ja tekstiviestit, opiskelijakysely Tallinnassa, runsaat poiminnat nettifoorumeilta ja netissä ollut sähköinen kyselylomake. Seuraavaksi ([A:2.2](#)) todetaan, että aineisto on rajattu pääpiirteittäin em. kulkineennimen määritelmän mukaan mutta myös muin perustein (mm. kieli) on tehty pieniä ulosrajauksia. Toisessa alaluvussa esitetään myös numerotietoja aineiston jakautumisesta eri lähteiden ja kulkinelajien mukaan. Kolmannessa alaluvussa [A:2.3](#) esitetään aineiston nimien etymologioinnissa ja muussa analyysissä noudatetut periaatteet. Alaluvussa [A:2.4](#) selvitetään miten aineistoa (nimet, lähdetieto, analyysit) on hallinnoitu aluksi excel-taulukoissa ja sitten sql-tietokannassa, ja lopuksi alaluvussa [A:2.5](#) tuodaan esille, että nimien keruu on myös kansanperinteen tallennustyötä.

A:2.1 Aineistonkeruun vaiheet

A:2.1.1 Yleistä keruusta

Keruun tavoitteena on alun alkaen ollut hankkia kattava kuva suomalaisesta ja virolaisesta epävirallisesta kulkineennimistöstä sellaisena, kuin käsite epävirallinen kulkineennimistö määriteltiin edellisessä luvussa. Aineistoa kerätessä on poimittu puheesta tai tekstistä ilmaukset, joiden tarkoite on kulkine tai kulkineryhmä ja jotka eivät ole virallisia. Tavoitteena on nimestämislle tyypilliseen tapaan ollut kerätä mahdollisimman paljon nimiä. Aineistonkeruun alkuvaiheessa tallensin kaikki informanteilta tulleet nimiesiintymät, mutta kirjallisuus- ja nettipoimintojen edetessä keskityin tallentamaan lähinnä itselleni uusia nimiä.

Varsinaisen epävirallisen nimen lisäksi ainakin kirjallisesti saadusta aineistosta on poimittu myös tekstinkatkelma, jossa nimi esiintyy. Nimen lisäksi on kysytty tai muuten selvitetty tieto tarkoitteen virallisesta nimestä ja nimen merkityksestä. Samalla on tavoiteltu tietoa myös nimen alkuperästä, iästä, levikistä, käyttäjistä ja viittaustasosta (yksilö, malli, merkki jne., ks. [A:1.5](#)), mutta vastauksia ei ole läheskään aina saatu eikä ihmisillä tällaista tietoa tai näkemystä välttämättä tarvitse ollakaan. Näin ollen joidenkin nimien viittaustaso on jouduttu arvaamaan; kontekstikaan sitä nimittäin ei välttämättä paljasta. Tämän kokoisen aineiston perusteella ei myöskään voida tehdä luotettavia päätelmiä henkilöitten nimitaidosta, nimien ja nimenannon funktioista tai nimien alueellisesta ja sosiaalisesta variaatiosta. Seuraavassa osiossa B esitettävä informaatio näistä aiheista on siis lähinnä alustava käsitys eikä systemaattisiin kyselyihin ja analyysihin perustuvaa tietoa. Käsityksen lähteenä ovat informanttien tekemät sivuhuomautukset ja havainnot aineistosta. Aineiston avulla voidaankin luotettavimmin vastata siihen, millaisia nämä nimet rakenteeltaan ja sisällöltään ovat.

Aineistonkeruu on alkanut kasvokkaishaastatteluilla kesällä 2004. Tätä seurasivat lehtivetoomukset, jotka tuottivat kirjeitä, tekstiviestejä, sähköposteja ja puhelinhaastatteluja. Tämän jälkeen alkoi lehti- ja kirja-aineiston poiminta, jota seurasi laaja poimintojen teko verkosta. Näiden vaiheiden jälkeen aineistoa on täydennetty muin menetelmin lähinnä 2008 ja 2012. Tarkempaa tietoa osakeruista on seuraavien alaotsikoiden alla.

A:2.1.2 Suomalaisen nimiaineiston hankinta

A:2.1.2.1 Haastattelut ja vetoomusvastaukset

Aineistonkeruun ensimmäisessä vaiheessa nimestin noin 75 henkilöä haastatellen heitä joko kasvokkain tai puhelimitse. Osa haastatteluista oli tuttaviani, osa Maaseudun Tulevaisuus -lehdessä olleeseen [vetoomukseen](#) vastanneita. Haastateltujen joukko on ollut kirjava: tuttuja ja tuntemattomia, maalaisia ja kaupunkilaisia, autottomia ja autoharrastajia, miehiä ja naisia, nuoria ja vanhuksia. Informantistoa on kuvattu liitteessä [1](#).

Haastattelutilanteissa olen pyrkinyt välttämään tarpeetonta painostamista ja provosointia ja olen antanut informanttien itse muistella ääneen. Muistin virkistämiseksi olen toki luetellut mm. automerkkejä. Nimestämisen periaatteita soveltaen olen lähtenyt yleensä liikkeelle henkilön oman elinympäristön kulkupelien tiedustelemisesta ja sitten edennyt muiden merkkien ja mallien nimiin. Osalta informanteista olen myös tiedustellut yleisnimimäisiä autonimityksiä (esimerkiksi *kaara* ja *kärry*). Maaseudun Tulevaisuuden kautta saadut vastaajat halusivat usein soittaa kertoakseen vain jonkin tietyn nimen tai siihen liittyvän tarinan, mutta monet intoutuivat myös muistelemaan menneitä aikoja ja tuttaviensa kulkineita, jolloin nimiäkin kertyi lisää. Haastatteluja ei ole tallennettu tai litteroitu tarkasti, eikä nimien poiminnassa ole käytetty tarkekirjoitusta. Suullisesti saadun nimistön (vähemmistö) olen kirjannut sellaisena, kuin sen olen kuullut haastattelutilanteessa. Joissakin tapauksissa olenkin varmistanut kirjoitusasun informantilta, mikäli se ei ole haastattelutilannetta häirinnyt. Haastatelluilta pyrin tiedustelevaan nimityksen ja sen tarkoituksen lisäksi myös nimityksen mahdollista sävyä, käyttöaikaa ja oletettua etymologiaa, jos tilanne sen salli.

Vetoomusteksti tuotti myös kirjallisia vastauksia. Puhelinnumeron, osoitteen ja sähköpostiosoitteen julkaiseminen lehdessä vetoomuksen yhteydessä osoittautui hyväksi tavaksi saada aineistoa, joskin ikäihmisten lähettämien tekstiviestien tulkinta oli joskus haasteellista. Kirjallisessa muodossa aineistoa luovutti noin 85 informanttia ja pisimmissä kirjeissä oli useita sivuja ja kymmeniä nimiä. Lisäksi lähetin saman vetoomustekstin useille automerkkien harrastajakerhoille, ja tämän johdosta olen saanut Audi- ja Mercedes Benz -harrastajien yhdistyksiltä vastaukseksi sähköpostina laajat nimikokoelmat.

A:2.1.2.2 Kirjat ja lehdet

Yksityishenkilöiltä ja yhteisöiltä saadun aineiston lisäksi olen käynyt läpi Kangasalla sijaitsevan Automuseo Mobilian kokoelmia. Mobilian arkistossa olen tehnyt poimintoja autoiluun liittyvistä huumorikirjoista sekä erityisesti Mobilisti-lehdistä. Koska Mobilistia on julkaistu vuodesta 1979, kaikkien numeroiden läpikäyminen olisi ollut tarpeettoman laaja tehtävä. Myös lehden toimituslinja on muuttunut vuosien varrella: 1980-luvun alkupuolen lehdet on tuotettu lähes talkoovoimin nykyistä pienemmälle lukijakunnalle. Niiden kielenkäyttö on luonteeltaan vähemmän formaalia ja sisältää esimerkiksi enemmän kielivirheitä. Tekstin epävirallisempi luonne on kuitenkin paremmin sallinut epävirallisen nimistön kirjallisen käytön, ja esiintymiä on enemmän kuin tuoreemmissa numeroissa. Tämän vuoksi olenkin kerännyt nimiä erityisesti Mobilisti-lehtien vanhahkoista numeroista. Poimitut Mobilistit ovat 2/1979, 5/1981, 3/1983, 4/1983, 5/1983, 4/1984, 1/1985, 3/1987, 4/1987, 4/1988, 2/1989, 6/1989, 2/1995, 3/1995, 5/1995, 1/1997, 2/1997 ja 3/1997. Lisäksi olen selannut läpi Tuulilasi-lehdet 3–8/1965 ja tutustunut pintapuolisesti vanhempaan auto- ja maatalousalan lehdistöön joutuen kuitenkin toteamaan, että esimerkiksi 1930-luvun lehdet (kuten Auto, Pellervo ja Autoteollisuus) ovat kieliasultaan enimmäkseen niin virallisia, ettei niissä epävirallisia kulkineenimiä juuri ole. Perusteellisempi ja laajempi lähiluku saattaisi tosin tuoda esiin vanhoja nimiesiintymiä ja auttaa epävirallisten kulkineennimien

kehityksen seuraamista ja ikäämistä. Tämä ei valitettavasti ole ollut mahdollista. Lisäksi olen tehnyt muutaman hajapojinnan lukemistani sanomalehdistä. Joitakin nimityksiä on poimittu myös Suomen liikennettä käsittelevistä historiateoksista.

A:2.1.2.3 Verkosta ja sen kautta hankittu aineisto

Kolmas ja erittäin keskeinen aineistolähde on ollut Internet yhteisöineen ja foorumeineen. Sivustot, joiden keskustelufoorumeilta ja sanasto-osioista olen poiminut aineistoa, ovat Overdrive.fi, www.dynamiitti.com, www.ladakerho.fi, www.volgaclubfinland.com, www.volvolandia.com ja www.saabclub.fi. Foorumien valtavaa sisältöä ei ole käyty systemaattisesti läpi, vaan olen keskittynyt sellaisiin teemoihin, joista olen olettanut aineistoa löytyvän. Foorumeilla on mm. keskusteltu kulkineitten lempinimistä ja sukupuolista. Joitakin nimiä olen myös poiminut yksityishenkilöiden ylläpitämillä sivustoilta, esimerkiksi [Tuomas Karttusen](#) (myöhemmin TuKa) ja Veijo Aallon (myöhemmin VeAa) kotisivuilta (poistettu verkosta). Lisäksi olen tehnyt hajapojintoja liikkeessani IRC-Galleriassa (irc-galleria.net). Lisäaineistoa olen saanut myös esiintymällä julkisuudessa. Niin Radio Hämeen kun Helsingin Sanomien haastattelut on julkaistu verkossa ja kiinnostuneet ovat voineet kommentoida niitä. Ensin mainitun haastattelun kommentit olen myös integroinut aineistooni.

Vielä loppumetreillä maaliskuussa 2012 avattiin verkossa muutamaksi viikoksi sähköinen aineistonkeruulomake, josta levitettiin tietoa mm. nimistöntutkijoille ja Jyväskylän yliopiston suomen kielen opiskelijoille, jotka edelleen levittivät sanaa eteenpäin. Lomakkeen avulla pyrittiin keräämään lisää erityisesti yksittäisten kulkineitten yksilönnimiä, joita aineistossa oli suhteellisesti vähiten niiden arvioituun määrään nähden. Keruu tuotti muutamia satoja nimiesiintymiä. Sähköinen aineistonkeruulomake on tarkoitus avata uudelleen väitöskirjan valmistuttua.

A:2.1.2.4 Kotuksen nimiarkiston nimikokoelmat ja tutkimuskirjallisuus

Olen myös tutustunut Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen hallussa oleviin vaatimattomiin autonimikokoelmiin. Suurin osa näistä kuului Anu Jantusen ci-keräelmään (JoY) vuodelta 2001. Kotuksen nimilippukokoelmasta poimin ainoastaan itselleni vieraat nimet, joita oli 57. Lisäksi olen hyödyntänyt muutamia nimilippuja nimien ikäämisessä. Olen myös poiminut läpi Paunosen slangisanakirjan (2000) sekä Kajánin palomiesslangitutkimuksen Ykköshyökkääjä lammaa (1998). Paunosen sanakirjasta olen poiminut sekä itselleni uudet nimet että täydentänyt tietokannan nimitietoja Paunosen ikäyksillä. Aineistoon on sisällytetty myös Oskari Lehtisen praktikumtyössään (2002) käsittelemät kuorma-autojen nimet.

A:2.1.3 Virolaisen aineiston hankinta

Virolaisen aineiston keruussa on noudatettu samoja periaatteita kuin suomalaisenkin aineiston hankinnassa. Virolaisen aineiston keruu alkoi Maaleht-lehdessä olleella [vetoomuksella](#). Tätä kautta saatiin kirjeitse satakunta nimeä, lähinnä autojen ja traktorien nimiä. Annekatrin Kaivapalu taas teki puolestani kyselyn Tallinnan yliopiston opiskelijoille, mikä tuotti puolensataa [vastauslomaketta](#) ja parisensataa virolaista nimeä. Kotuksen järjestämässä nimistöseminaarissa tapaamani Martin Rebbase ja Evar Saar ovat puolestaan toimittaneet minulle sähköpostitse muutamien kymmenien nimien nimikokoelmat. Lisäksi olen poiminut epäviralliset kulkineennimet Sergei Zjuganovin seminaarityöstä Mis on hollireid? Uuemat autoduse sõnavara (2008), joka autosanaston lisäksi sisältää jonkin verran alan tuoretta virolaista nimistöä. Olen myös poiminut parisenkymmentä nimitystä Mai Loogin koostamasta ja käyttäjien täydentämästä viron slangisanakirjan artikkelien [auto](#) ja [mootoratas](#) alta. Loppu aineisto on poimittu foorumeilta osoitteessa forum.automoto.ee. Automoto.ee on yleisfoorumi, jossa keskustelua käydään kaikkien automerkkien ympärillä.

Virolainen ja suomalainen aineisto vastaavat hankintatavoiltaan toisiaan pääpiirteittäin, joskin viron nimiä ei ole kerätty painetuista julkaisuista lainkaan.

A:2.2 Aineiston rajaus ja laajuus

A:2.2.1 Epävirallisen kulkineennimen määritelmä ja vakiintuneisuus rajauksena

Aineiston rajauksesta ei ole tarpeen lausua paljoa, sillä rajaus on valtaosin sama kuin tutkimuskohteen määritelmä ([A:1](#)). Nimiaineistoon on siis otettu kaikki materiaali, joka on ollut tutkimuskohteen määritelmän mukaista. Aineistoon on hyväksytty sekä propriiset että appellatiiviset kulkineen tai kulkineryhmään viittaavat nimet, kunhan ne eivät ole olleet virallisia. Pitkien ilmausten kohdalla on ollut vaivalloista erottaa toisistaan kiteytynyt nimitys, tilapäinen ilmaus tai laajempi tekstinkatkelma, jolla voidaan kontekstissaan viitata johonkin kulkupeliin. Epävirallisena kulkineennimenä minulle on esimerkiksi tarjottu ilmausta *Petojen sukua* 'Fiat'. Fiat-merkkiseen autoon voidaan ehkä jossakin kontekstissa viitata sanoilla *Petojen sukua* vanhan autonikkunatarran (Fiat – petojen sukua) mukaan, mutta en ole tällaisia aineistoon hyväksynyt niillä perusteilla, joita aiemmin olen esittänyt. Onkin todettu, että koottaessa talteen epävirallista nimiaineistoa tulee kerätyksi asemaltaan ja käytöltään monenkirjavaa nimistöä, eikä kaikkia nimiä välttämättä käytetä usein (ks. [Ainiala 2005: 22](#)). Myös hetkelliset muodosteet ovat kuitenkin arvokkaita ja kertovat nimien rakentamistavoista ([Ainiala 2004: 42](#)). Jotkin tuonnempana lausekenimeksi nimitettävät nimet (*Oo josta tulee ongelmia, Ohjautuu Puuhun Etuset Linkussa, Elämän vihreä maantieraketti*) ovat hiukan erikoisia, eikä niitä varmasti käytetä samalla tavoin ja yhtä usein kuin tavallisempia nimityksiä, mutta informantit ovat tällaisia muistaneet käytettävän ja ovat ne niminä luovuttaneet. Aineistoon hyväksytyjen rajatapausten määrä ei kuitenkaan ole merkittävä suhteessa aineiston kokonaislaajuuteen: kyse on korkeintaan muutamista prosenteista. Käytännössä raja vakiintuneesta nimestä tilapäiseen ilmaukseen on liukuva, eikä mitään luontevaa katkaisukohtaa tällä välillä ehkä olekaan, ellei lähdetä selvittämään jonkin nimen tai sellaiseksi tarjotun ilmauksen levikkiä ja tunnettuutta hyvinkin laajamittaisten tutkimusten avulla. Nimen ja määritelmän rajanvetoa käsiteltiin jo edellä luvussa [A:1.3](#).

Eräänlainen erityisryhmä ovat myös bakronyymit, joista kerrotaan lisää luvussa [D:5.3](#). Ryhmässä on sekä lyhyitä nimimäisiä ilmauksia (*PuttiVolvo* 'Volvo PV') että pitkiä funktioltaan varsin epämääräisiä nimiä (*Potkaise Etuovi Ulos, Gimma Ehdottaa Outoja Tyylejä* 'Peugeot'). Käytetty muodostustapa – originaalinimen muokkaus sekundäärimuodosteeksi (kuvitteellinen) lyhenne purkamalla – on kuitenkin täysin sama. Bakronyymien sisällyttäminen aineistoon laajempaan ryhmään tuottaakin paremman kokonaiskuvan sekundäärinimien muodostuskeinoista, vaikka kaikkia bakronyymejä ei ainakaan kaikissa nimien funktioissa varmasti käytetäkään.

A:2.2.2 Nimen kieli rajausongelmana

Aineisto koostuu siis suomen- ja vironkielisistä epävirallisista kulkineennimistä. Aineistoon on kuitenkin myös keräysten yhteydessä tarjottu muutamia englannin-, venäjän- ja ruotsinkieliseltä näyttäviä epävirallisia nimiä. Ongelmallinen kysymys kuuluuikin, mihin raja suomen kieleen kuuluvan sitaattilainan ja vieraaseen kieleen kuuluvan koodinvaihdon tapaan käytetyn ilmauksen välillä piirretään tai onko sitä edes piirrettävissä. Kysymys lienee vakiintuneisuudesta, jota voisi mitata käyttäjäkyselyin ja käyttöfrekvenssejä tutkimalla, mihin ei kuitenkaan tässä yhteydessä ole ollut järkevää ryhtyä. Tutkimusaineiston nimiä laajalti esittelevässä

lisensiaatintutkielmassani (2009) otin muutamia näistä mukaan aineistoon ikään kuin sitaattilainoina tehdäkseen tällaisen lainaus- tai koodinvaihtokulttuurin näkyväksi. Pyrin näin toimimalla täydentämään epävirallisista kulkineennimistä syntyvää kokonaiskuvaa.

Yritysnimistön tutkimuksessa on todettu, että vaikka voitaisiin teoretisoida, että nimi on sen kielen osa, jossa sitä käytetään, kielenpuhujat käytännössä määrittävät nimen kielisyyden siihen sisältyvien leksikaalisten elementtien kielen mukaan. Myös sekakieliset nimet ovat yritysnimistössä tavallisia. (Sjöblom 2006: 111–148.) Olen edelleen sisällyttänyt myös tässä väitöskirjassa aineistooni parisenkymmentä nimeä, jotka ovat sitaattilainamaisia, siis vieraasta kielestä valmiiksi epävirallisina lainattuja kulkineennimiä. Valintakriteereinä ovat olleet muun muassa arvio yleisyydestä, nimen kielen tuttuus ja nimeen sisältyvien leksikaalisten elementtien tuttuus suomen kielen puhujan näkökulmasta. Tällaisten rajatapausnimien (esim. *Droop Snoot*, *Topolino*, *Freightball*) määrä on kuitenkin niin pieni, että ne eivät tuota merkittävää harhaa kvantitatiivisissa analyyseissä.

Ilman muuta aineistoon sen sijaan kuuluvat selvästi suomessa muodostetut vieras-, seka- tai mukakieliset muodosteet. Esimerkiksi eräässä perheessä kaksi aiempaa autoa oli nimetty värin mukaan *Mustiksi* ja *Helmiksi*. Perheeseen hankittu uusi vihreä auto sai nimekseen italian kielen *verde*-sanana pohjalta *Verdi*, sillä nimen antanut informantti oli ennen nimenantoa ollut Italiassa. Myös lisämerkityksiin sekundäärinimiin sisältyy vieraskielisiä assosiaatioita (esim. *Kadett* → *Ka'death* tai *Primera* → *Primaveera*).

A:2.2.3 Aineiston kattavuus

Tavoitteenani on ollut kerätä mahdollisimman paljon erilaisia nimiesiintymiä. Laajuudestaan huolimatta suomenkielisen ja vironkielisen nimen kokoelmani on tuskin kattava, sillä kulkuneuvojen epävirallinen nimistö on runsasta ja varioivaa. Voisin arvella, että erilaisia kulkineennimiä olisi Suomessa kymmeniätuhansia yksilönnimistä appellatiiveihin. Osa näistä nimistä on yleissuomalaisia (*Mersu*, *Volkari*), osa taas pienen piirin mikronyymejä, kuten erään kymenlaaksolaisen Lada-yksilön nimi *Raisa*. Kulkineennimien todellisuus on hyvin heterogeeninen monessa suhteessa, ja aineisto vastaa tätä. Tutkimusaineistokokonaisuuteen sisältyy varmasti myös luotettavuudeltaan kyseenalaistakin ainesta, mutta tämän osuus on kokonaisuudessa hyvin vähäinen. Lisäksi olen havainnut aineistoa lisää kerätessäni, että aineiston pohjalta kehittämäni luokittelut toimivat yhtä hyvin uudenkin aineiston kanssa. Näin ollen riittävä kyllästymispiste on saavutettu ja nimilajin ominaispiirteet pystytään tämän aineiston pohjalta riittävän hyvin kuvaamaan.

A:2.2.4 Numerotietoja aineistosta

A:2.2.4.1 Aineiston nimien jakautuminen viron ja suomen välillä

Tässä tutkimuksessa käsitellään pääasiassa suomalaista epävirallista kulkineennimistöä. Aiemmassa vaiheessa tarkastelussa on ollut mukana myös virolaista epävirallista kulkineennimistöä ja tätä aiemmassa vaiheessa hankittua tietoa kulkineennimistöstä on saatavissa myös täällä Kulkine.netissä. Käyttäjällä on mahdollisuus valita yläpalkista, haluaako hän nähdä virolaisia nimiä koskevia tietoja vai ei. Tämä valinta vaikuttaa kahteen eri asiaan sivustolla. Ensiksikin lähes kaikki sellainen teksti (kolmisenkymmentä sivua) katoaa, jossa käsitellään virolaisen aineiston ominaispiirteitä. Toisekseen virolaisten nimien poissulkeminen saa aikaan sen, että sivusto käyttää generoituvan tietosisällön esittämiseen tietokantaa, josta virolaiset nimet on poistettu. Näin vironkieliset nimet jäävät pois myös nimilaatikoista, tilastoista ja

graafeista eli lakkaavat vaikuttamasta tilastollisiin päätelmiin. Valtaosin epävirallinen kulkineennimistö on molemmissa maissa samanlaista, joten vaikutus ei ole suurta. Joitakin erojakin kuitenkin löytyy. Molempien maiden epävirallista kulkineennimistöä vertaileva katsaus on luvussa [G:2](#).

Tutkimusaineistossa on suomalaisia nimiesiintymiä 4714 (86,4%) ja virolaisia nimiesiintymiä 741 (13,6 %) kappaletta. Koska samaa nimeä on saatu useitakin kertoja, aineistossa on kuitenkin vähemmän nimiä. Tutkimusaineistossa on suomalaisia eri nimiä 3494 (84,7 %) ja virolaisia nimiä 632 (15,3 %) kappaletta. Vironkielistä materiaalia on siis kerätty suhteellisesti vähemmän. Viron sivuaineisto ja suomen pääaineisto ovat kuitenkin varsin hyvin vertailukelpoiset, kun muistetaan pari olennaista tekijää. Ensiksikin keruumenetelmät ovat olleet pääpiirteittäin varsin samantapaiset molemmissa maissa, eli keruussa on käytetty eri menetelmiä ja tavoiteltu erilaisia ihmisryhmiä. Toisekseen taas Viron asukasluku on noin neljännes Suomen asukasluvusta, ja rekisteröintitietoja katsomattakin voidaan ounastella, että virossa on kulkineitakin enintään neljäsosa siitä, mitä Suomessa. Näin ollen on hyvin luontevaa, että virolainen aineisto on suomalaista aineistoa pienempi. Molemmissa maissa on tietysti vielä paljon kerättävää jäljellä.

A:2.2.4.2 Aineiston nimien jakautuminen lajinimien, alalajinimien, merkkienimien, mallinimien ja yksilönnimien kesken

Seuraava taulukko on jo esitetty luvussa [A:1.5](#) kulkineennimiaineiston sisäistä jakautumista esiteltäessä. Aineiston rakennetta kuvaavan luonteensa vuoksi esitetään se tässä kuitenkin uudelleen:

taso	nimien lukumäärä tasolla
laji	391
alalaji	369
merkki	1138
malli	1607
yksilö	610
muu	11
<i>yhteensä</i>	4126

Aineisto siis näyttäisi painottuvan nimiin, joiden viittaustaso on merkki tai malli. Pitää kuitenkin muistaa, että viittaustasoille osuvien nimien määrä on sidoksissa samoilla tasoilla olevien käsitteiden määrään. Löydös on siis täysin odotuksenmukainen. Yläkäsitteitä on siis vähiten, ja vastaavasti alakäsitteitä eniten. Ylä- ja alakäsitteiden välisestä suhteesta päätellen voisi edelleen olettaa, että yksilönnimiä olisi vielä enemmän. Näin toisaalta voi ollakin, toisaalta ei. Ensiksikin on lähes varmaa, että yksilönnimiä on määrällisesti valtaosa suomalaisista kulkineennimistä. Niiden kattava keruu vaatisi kuitenkin laajamittaisen panostuksen. Aineisto lieneekin siis yksilönnimien osalta jossain määrin puutteellinen, joskin kaikki perustyyppit tulevat kyllä varmasti aineistosta ilmi. Toinen syy yksilönnimien puutteeseen on se, että harvinaisenmerkkisen tai -mallisen kulkineen omistaja voi huoletta käyttää yksilönnimenä kohtalaisen laajassakin piirissä nimeä, jonka viittaustaso periaatteessa on toinen, mutta tämä viittaustason venymä ei käytännössä tule huomatuksi. On myös mahdollista, että kulkineyksilöihin viitataan ilmauksilla tyyppiä *Auto*, *Meidän auto*, *Isin auto* jne., jotka tietysti kontekstissaan ovat yksiviitteisiä ja identifioivat kohteensa. Loogisesti myös alalajinimiä pitäisi olla enemmän kuin lajinimiä, koska alalajitasolla on tietenkin enemmän käsitteitä. Näinkin varmaankin todellisuudessa on. Aineistossa hiukan yliedustuvat lajinimet, sillä Paunosen slangisanakirjasta on poimittu suuri

joukko erilaisia polkupyörää ja autoa yleensä tarkoittavia *fi*-alkuisia slangiasuja. Vaikka laji-tasolla on siis vähemmän käsitteitä, tarkoittelajeista tulee kuitenkin tarvetta puhua useammin ja näin niiden nimiä myös varioidaan useammin.

A:2.2.4.3 Aineiston nimien jakautuminen nimen tarkoitteiden mukaan

Seuraavassa esitetään nimien jakautuminen sen mukaan, millainen kulkine niiden tarkoitteena on:

tarkoitelaji	tarkoitelajiin liittyvien nimien lukumäärä
henkilöauto	2838
traktori	291
kuorma-auto	186
moottoripyörä	153
polkupyörä	120
linja-auto	104
pakettiauto	77
maastoauto	74
mopo	69
kulkine yleensä	44
poliisiauto	32
paloauto	22
ambulanssi	22
kaivinkone	17
farmariauto	16
leikkuupuimuri	16
matkailuauto	11
johdinauto	8
apumoottorillinen polkupyörä	7
taksi	6
<i>yhteensä</i>	4113

Tässä taulukossa ei näytetä tarkoitelajeja, joihin viittaa alle 5 nimeä. Tämän vuoksi myös summa on eri kuin edellisessä taulukossa.

Enemmistö aineistosta on siis autonnimiä, mutta myös traktorinimiä, linja-autonnimiä ja moottoripyöränimiä on kohtalaisesti. Tarkoiteryhmä henkilöauto myös yliedustuu tilastossa, sillä sitä on käytetty myös geneerisenä luokkana tilanteissa, joissa tarkoitetta ei yksiselitteisesti voida määrittää. Joistakin merkkimistä on nimittäin mahdotonta pois sulkevasti sanoa, mikä nimen tarkoite tässä luokituksessa itse asiassa olisi, jos saman brändin alla on valmistettu vaikkapa sekä kuorma-autoja että henkilöautoja (Ford), moottoripyöriä ja henkilöautoja (BMW) ja linja-autoja ja henkilöautoja (Volvo). Pienimmät ryhmät, esimerkiksi farmariauto, taas eivät myöskään ole erityisen informatiivisia ja toisinaan voi olla hyvinkin makuasia, onko kyse farmari- tai maastoautosta tai henkilöautosta. Tämän tarkoitteenmukaista jaottelua esittelevän tilaston keskeisimmäksi anniksi jää siis toisaalta tieto autonnimien valta-asemasta kulkineennimistössä sekä tieto muista keskeisistä tarkoiteryhmistä.

A:2.2.4.4 Aineiston nimien jakautuminen keruupaikan mukaan

Jo edellä todettiin, että aineisto on niin sanotusti monilähtöinen. Nimiä on siis saatu haastatellen, kyselyin ja eri lähteistä poimien. Seuraavan tietokannasta generoituvan luettelon tehtävä on antaa lukijalle kuva siitä, missä määrin aineiston nimiesiintymät jakaantuvat näitten erilaisten lähteitten kesken.

- **haastatteluitse Suomesta** saadut nimiesiintymät 1351 kpl
- **haastatteluitse Virosta** saadut nimiesiintymät 19 kpl
- **kirjeitse tai tekstiviestitse Suomesta** saadut nimiesiintymät 533 kpl
- **kirjeitse tai sähköpostitse Virosta** saadut nimiesiintymät 196 kpl
- **suomalaisilta nettifoorumeilta**, harrastajasivuilta ja huumorisivuilta poimitut nimiesiintymät 1529 kpl
- **virolaisilta nettifoorumeilta** ym. poimitut nimiesiintymät 272 kpl
- **lehdistä, kirjoista ja toimitetuista verkkoteksteistä** poimitut nimiesiintymät 271 kpl
- **nimiarkiston nimikokoelmista** poimitut nimiesiintymät 58 kpl
- **aiemmista suomalaisista tutkimuksista** poimitut nimiesiintymät 590 kpl
- **aiemmista virolaisista tutkimuksista** poimitut nimiesiintymät 72 kpl
- **Tallinnan yliopiston opiskelijoilta kyselylomakkeella** saadut nimiesiintymät 185 kpl
- **verkkolomakekyselyllä 2012 Suomesta** kerätyt nimiesiintymät 367 kpl

Lisäksi olen koostanut seuraavan taulukon, jossa ovat eniten nimiä antaneet lähteet tai henkilöt (30 kärjessä):

Informantin koodi	Saatujen nimi(esiintymi)en määrä
Informantti Overdrive.fi	antoi 742
Informantti PSK	antoi 470
Informantti Ladaboard	antoi 271
Informantti Automoto.ee	antoi 243
Informantti T16	antoi 225
Informantti Tuomas Karttusen kotisivu	antoi 224
Informantti Tallinnan yliopiston opiskelijat	antoi 185
Informantti H1	antoi 112
Informantti H51	antoi 93
Informantti Suomen VolvoFoorumi	antoi 82
Informantti H67	antoi 73
Informantti Zjuganovin seminaarityö	antoi 72
Informantti H35	antoi 68
Informantti T4	antoi 67
Informantti ES	antoi 65
Informantti H71	antoi 57
Informantti OL	antoi 56
Informantti H59	antoi 53
Informantti T13	antoi 52

Informantti H66	antoi 51
Informantti H26	antoi 51
Informantti VeAa	antoi 49
Informantti Jantusen cl-keruu	antoi 48
Informantti H34	antoi 45
Informantti H60	antoi 45
Informantti H72	antoi 44
Informantti H19	antoi 40
Informantti H20	antoi 39
Informantti RH	antoi 38
Informantti T17	antoi 35

Listan kärjessä suurimpana yksittäisenä lähteenä on Overdrive.fi, amerikkalaisiin automerkkeihin keskittyvä foorumi. Laaja-alaisella foorumilla on tietysti tarvetta keskustella useista eri merkeistä ja malleista, ja sivustolla on keskusteltu jopa autojen lempinimistä yleensä. Listalla ovat myös Ladaboard ja Suomen VolvoFoorumi sekä virolainen autoharrastajien yleisfoorumi Automoto.ee. Lempinimilistoja ja sitä kautta nimiä sisältävät myös Tuomas Karttusen (TuKa) ja Veijo Aallon (VeAa) kotisivut. Lyhenne PSK viittaa Paunosen slangisanakirjaan. T16 taas on erään automerkin harrastajakerholta sähköpostitse saatu nimiluettelo. Ensimmäinen yksittäinen henkilö on kuitenkin jo informanttikoodilla H1, mikä tarkoittaa sitä, että jotkin yksittäisetkin ihmiset osaavat toistasataa kulkineennimeä ja todennäköisesti saattavat tunnistaa vieläkin enemmän. Kaiken kaikkiaan H-alkuisten (haastattelu) informanttikoodien eli haastateltujen yksittäisten henkilöitten panos on ollut nimien keräämisessä merkittävä.

Oletan nyt kuvanneeni sen, että aineisto on sekä monilähtöinen että uskoakseni riittävä varsin laajamittaisten päätelmien tekemiseen kulkineennimistöstä. Seuraavaksi siirrymme siihen, miten aineistoa on tulkittu ja käsitelty.

A:2.3 Etymologioinnin ja nimianalyysin periaatteet

Mitä etymologointi on

Jotta kulkineennimien ominaisuuksista voidaan laajemmalti sanoa jotain, kaikki tutkimusaineistoon kertyneet propriset ja appellatiiviset nimet on tullut etymologoida yksi kerrallaan. Etymologointi on sanojen (ml. nimet) alkuperän tutkimusta, jossa voidaan keskittyä yksittäisiin sanoihin (tai nimiin) tai pyrkimyksenä voi olla laajempi yleisesitys. Etymologiseen tutkimukseen voi joskus liittyä myös sananmuodostusmekanismien tutkimusta. Useimmiten etymologiseksi tutkimukseksi mielletään joko vanhimman sanaston vertaileva tutkimus tai toisaalta lainasanatutkimus; muunlaiset alkuperänselitykset ja niiden etsiminen tahtovat jäädä vähemmälle huomiolle. Sanan alkuperän vahvistamisen kriteerejä ovat merkitys, äänneasus ja levikki. Paitsi levikki ja äänneasus myös semanttiset tekijät ovat sitä helpommin selitettävissä, mitä nuorempia lainat ovat. (Häkkinen 1997: 10, 24–36, Kulonen 1996: 9–11, 18–19, 23.)

Nimen etymologointi tarkoittaa nimen alkuperän, alkuperäisen merkityksen ja asun selvittämistä ja nimen ikäämistä (NP 2008: 114). On kuitenkin todettu, että nimeen sisältyvien sanojen merkityksen selvittäminen ja nimien luokittelu näiden sanojen merkityksen mukaan ei aina riitä selvittämään nimen muotoa ja merkitystä, koska sanoja voidaan käyttää nimen osina eri tarkoituksissa (Zilliacus 2002: 39 [1968]). Toisaalta taas sanastontutkimuksen puolella on mainittu, että alkuperäisten nimeämisperusteiden löytäminen ei yleensä ole mahdollista (Häkkinen 1997: 12).

Myös tässä tutkimuksessa on osittain kyse etymologisesta tutkimuksesta. Väljästi tulkittuna kaikki nimien taustan ja merkityksen selvittäminen ja mahdollisten aiempien muotojen etsiminen tai rekonstruoiminen on myös etymologointia. Koska suomalaiset kulkineennimet ovat iältään enintään reilut toistasataa vuotta, kyse on juuri "lähietymogioinnista" eli nuoremman sanaston ja nimistön selvittelystä. On kuitenkin todettu, että etymologisen tutkimuksen piiriin kuuluvat myös nuoremmat sanat ja lainat, vaikka ne ovat yleensä olleetkin vähäisemmän tieteellisen kiinnostuksen kohteena. Niiden avulla voidaan saada tietoa mm. muotivirtauksista ja uudissanonjen kotiutumisesta kieleen (Häkkinen 1997:11.) Tässä tutkimuksessa nimien etymologointi ja analyysi mikrotasolla (yksittäisten nimien tasolla) on sekä itsetarkoitus että välttämätön esityö ennen suurempien linjojen etsintää. Varmasti monia kiinnostavat yksittäisten nimien analyysit ovat etsittävässä ja tarkistettavissa sivuston yläpalkissa olevan tietokantahaun avulla. Varsinaisessa sivuston etenevässä tekstissä kuvataan lähinnä yleisempiä linjoja muun muassa nimenmuodostuksesta. Vaikka tämä tutkimus on luettavissa nimistöntutkimuksen piiriin, sitä voidaan katsoa osin myös tutkimuksena uudissanonjen ja -nimien muodostamisesta ja lainasanojen mukauttamisesta suomen kieleen.

Epävirallisten kulkineennimien analyysi

Lähtökohtana nimien etymologioinnissa on ollut se, mitä informantit ovat nimestä kertoneet tai mitä nimen tarkoitteesta, iästä, käyttöalasta, nimeämisperusteesta jne. on muuten ilmennyt. Nimen etymologointi on ollut näitten tietojen täydentämistä ja toisinaan myös korjaamista, sillä ihmiset ovat saattaneet muistaa esimerkiksi nimen tarkoitteen väärin. Monissa tapauksissa informantit ovat muistaneet merkkejä, malleja tai korityyppejä ylimalkaisesti. Tietojen tarkistamista on auttanut myös, jos sama nimi on saatu usealta eri informantilta ja nämä ovat muistaneet nimestä ja sen tarkoitteesta toisiaan täydentäviä tietoja. Joskus eri lähteistä saatu tieto on myös ollut keskenään ristiriitaista. Toisinaan myös eri informanteilta kertyneitä käsityksiä on yhdistetty ja suhteutettu toisiinsa ja päädytty näin parempaan lopputulokseen. Mikäli kulkineennimi on perustunut kulkineen ominaisuuksiin (eli ollut ns. primäärinimi tai sisältänyt primääriosan), olen pyrkinyt tarkistamaan nimeämisperusteen mielekkyyden [Google](#)-kuvahaun, erikielisten [Wikipedioitten](#) ja [Autowiki.fi](#)- ja [Konedata](#)-palveluitten avulla ja rajoittamaan nimen viittausalan "oikeaksi" subjektiivisen intuitioni mukaan, joskus jopa informantin määrittelemän mallin tai tyyppin vastaisesti.

Menetelmiin on vaikuttanut myös nimen primääri tai sekundääri luonne. Jos nimen kuulumisesta jompaan kumpaan pääryhmään ei ole ollut varmuutta, ryhmä on päätelty. Useimmiten epäviralliseen sekundäärinimeen liittyvä virallinen nimi on ollut informantin tiedossa. Epäselvissä tapauksissa virallinen nimi on pyritty tarkistamaan tai jopa selvittämään verkossa sijaitsevien hakupalvelujen avulla. Mystiseltä tuntunut nimiasu on saattanut avautua, kun verkosta on kokeillut etsiä likeisillä hakusanoilla ja törmännyt vanhaan kulkinemerkkiin tai -malliin. Nimien ikäämisessä on esimerkiksi ollut välttämätöntä selvittää, onko tietynmerkkisiä tai -mallisia kulkineita edes valmistettu tai myyty Suomeen tai Viroon, ja jos on, niin mistä lähtien. Tutkimustyö on kaiken kaikkiaan vaatinut runsasta paneutumista suomalaisen kulkinekulttuurin ja yleisemminkin nykykulttuurin kenttään.

Joitakin esimerkkejä yksittäisten nimien etymologioinnista ja analysoinnista

- *Grantaunus* 'Ford Granada' vaikuttaa ainakin osin sekundääriltä, koska virallisen nimen ja epävirallisen nimen *Gran*-osat ovat yhdennäköiset. *Taunus*-ainesta taas voidaan pitää Ford Taunus -malliin viittaavana. Nimen selvittämiseksi pitää kuitenkin vielä selvittää, mikä yhteys Granada- ja Taunus-malleilla oli. Selitys on substanssilähteiden perusteella se, että Ford Granada korvasi tullessaan ns. suuret Ford Taunukset. Granada-mallit ovat siis eräällä tapaa Taunusten jälkeläisiä. *Grantaunukset* ovat siis tavallaan "Taunuksia". Tulee myös tarkistaa, sisältyykö nimeen muita tunnistettavia lekseemejä, jotka tekisivät nimestä lisämerkityksisen. *Gran*-alkuosa tarkoittaa ruotsiksi 'kuusipuuta' tai 'havua', mutta tämä tuskin kuuluu sellaiseen ruotsin kielen sanastoon, jonka enimmäkseen suomenkieliset tunnistaisivat, eikä lisämerkitystä näin synny. Alkuosaa voisi etsiä myös esim. espanjan sanasta *gran(de)* 'suuri', joka on tuttu suomalaisille esimerkiksi paikannimistä (*Gran Canaria*).
- Nimi *Mikroaaltouuni* 'Daewoo' on leksikaalisesti läpinäkyvä, ja siitä on tunnistettavissa kodinkoneen nimitys *mikroaaltouuni*. Nimi on helposti tunnistettavissa primääriksi (ei selvää yhteyttä viralliseen nimeen) ja metaforiseksi. Nimeämisperusteesta on käytettävissä informantin seuraavanlainen lausunto: "Mikroaaltouuni sanottiin Daewoo-merkkisistä autoista joita myytiin jonkin aikaa, nykyisin myydään Chevroletina. Nimi tulee siitä että samanimistä mikroaaltouunia (Daewoota) myydään myös. Nimi oli omiaan ärsyttämään Daewoon omistajia." Tällaista selitystä voidaan todennäköisesti pitää luotettavana ja näin voidaan olettaa, että metaforinen primäärinimi viittaa valmistukselliseen alkuperään. Nimelle voidaan kuitenkin tunnistaa vielä toinenkin nimeämisperuste, kun sitä verrataan muihin kodinkoneteemaisiin nimiin. Esimerkiksi *Pölynimuri*-nimet ovat usein ääniassosiatiivisia ja tarkemmista selvityksittäkin voidaan pitää todennäköisenä, että uudenaikainen ja pienikokoinen auto ei vastaa käyntiääneltään stereotyyppistä autoa vaan vain hurisee mikroaaltouunin tapaan. Näin samaan metaforaan voidaan yhdistää myös ääniassosiatiivisuus. Metaforanimien ja nimeämisperusteiden suhde on sikäli aina hankala, että yksi metafora vastaa usein sellaista nimeämisperustekimppua, joissa viittaukset joihinkin nimeämisperusteisiin ovat heikompia kuin toisiin. KULKINE ON KODINKONE -metafora nimittäin korostaa usein myös kulkineen voimattomuutta eli heikkotehoisuutta (vertailukohtana ehkä "oikeat" miesten koneet).
- Nimi *Bayerische MoscoVitch* 'BMW' on rakennetyypiltään helposti analysoitavissa. Kaikki virallisen nimen *BMW* kirjaimet sisältyvät epäviralliseen nimeen ja niiden jäljessä on lekseeminkaltainen yksikkö. Muodostusmenetelmä näyttäisi siis olevan bakronymisaatio. Näin ei kuitenkaan yksiselitteisesti ole, vaan nimi voidaan tulkita myös varioiduksi BMW-nimen täyspitkistä muodosta *Bayerischen Motoren-Werken*. Seuraava ihmetyksen aihe on kuitenkin osa *MoscoVitch*. BMW- ja Moskvits-merkeillä ei nimittäin ole samanlaista yhteistä valmistuksellista alkuperää kuin Moskvitsilla ja Opelilla (ks. hakutuloksesta nimelle *Mosse-Opel*). Koska epävirallinen ja virallinen nimi muistuttavat toisiaan paljon, informantin erehdys nimen tarkoitteestakaan ei tule kyseeseen. Substanssilähteistä selviää kuitenkin, että 1970-luvulla keskusteltiin julkisuudessa siitä, että tuonaikaiset Moskvitsien moottorit muistuttivat liaksi BMW:n moottoreita. Väitettyä teollisuusvakoilua ei kuitenkaan ollut tapahtunut.
- Toisinaan analysointi voi olla hyvinkin yksinkertaista. Esimerkiksi nimet *Buikki* 'Buick' ja *Pervoletti* 'Chevrolet' ovat selvästi viralliseen nimeen pohjautuvia. Näistä ensin mainittu ei sisällä tunnistettavia suomenkielisiä lekseemejä ja on näin ollen neutraali puhdas sekundäärinimi. Rakenne-analyysissä siitä voidaan erottaa suomalaistava loppu-*i* ja sananloppuisen klusiilin geminoituminen. *Pervoletti* taas sisältää tunnistettavat suomen kielen lekseemit *pervo* ja *letti* ja on näin lisämerkityksellinen sekundäärinimi. Lisämerkityksisen sekundäärinimen analysoinnissa tulee myös arvioida, sisältyykö nimessä nähtäviin ja tunnistettaviin lekseemeihin jonkinlainen kulkineen ominaisuuksia ilmentävä metafora. *Pervoletin* tapauksessa näin tuskin on, ellei ajatella nimellä viitattavaan pitkätukkaisiin ja perversseihin rock-henkisiin amerikkalaisautojen omistajiin. Tällainen tulkinta ei liene todennäköinen, etenkin kun henkilöä tarkoittavaa *pervoletti*-sanaa ei Google-haun hakutuloksista löydy.

A:2.4 Aineiston käsittely tietokannassa

Haastatteluista, lehdistä ja kirjoista tehdyt muistiinpanot ja saadut tekstiviestit tallennettiin aluksi vihkoon. Verkosta tehdyt tekstipoinninnat siirrettiin leikkaa-liitä-menetelmällä tekstitiedostoihin. Näiden pohjalta muodostettiin aluksi Excel-taulukko, johon tallennettiin tiedot nimestä, nimen tarkoitteesta, nimen viittaustasosta, nimen

kielestä, nimen muodostusalkuperästä (primääriys vs. sekundääriys alatyyppeineen), mahdollisista nimeämisperusteista, sekundäärinimissä käytetyistä muokkauskeinoista ja lähteistä, joista nimi oli saatu. Lisensiaatintutkielmavaiheessa järjestin taulukon sisältämää tietoa eri perusteiden, mikä oli tuossa vaiheessa riittävä menettely.

Väitöskirjaa suunnitellessani kävi ilmeiseksi, että sähköisen muodon etujen hyödyntäminen tulisi edellyttämään kerätyn tiedon hallinnointia Excel-tilin sijasta jossakin monipuolisemmat ominaisuudet tarjoavassa tietokantaympäristössä. Tällaiseksi valittiin MySQL. Koska oletan nimiaineistotietokannan nimineen ja analyysineen kiinnostavan sekä maallikoita että tieteilijöitä, päädyin suunnittelemaan tutkielmani sellaiseksi, että nimitietokanta on osa tutkielman kokonaisuutta ja avoimesti käytettävissä hakutoimintojen kautta. Näin koko tutkimusaineisto ja sen analyysit ovat käytettävissä, mutta eivät samaan aikaan kuormita juoksevaa tekstiä samaan tapaan kuin lisensiaatintutkielmassani. Koska aineistokokoelma oli muokattava julkisesti näytettävään muotoon, sitä ei kannattanut konvertoida Excelistä csv-muodon kautta sql-tiedostoksi, vaan tietokantarakenne oli suunniteltava ja toteutettava alusta alkaen ja kaikki tiedot syötettävä tietue kerrallaan uuteen tietokantaan. Tietokannan suunnittelussa, rakentamisessa ja tiedonsyöttöratkaisujen kehittämisessä yhteistyökumppaniksi ryhtyi [Fennosol Oy](#), jonka kanssa yhteistyö oli sujuvaa ja hedelmällistä. Tietokannan rakenteen pohdinnassa myös nimien rakenteita ja niihin liittyviä ilmiöitä jouduttiin miettimään, joten teknisen toteutuksen suunnittelun yhteydessä syntyi myös kielitieteellisiä ajatuksia. Nyt tietokanta sisältää nimen tarkoitteen lajin (esim. polkupyörä), epävirallisen nimen viittaustason (esim. merkkiniimi), viralliset nimet, neliportaisen nimeämisperuste-analyysin kolmella nimeämisperusteen varmuusasteella (ks. nimeämisperusteiden luokittelumalli luvusta [E:2.3](#), varmuusasteet [E:4.1.1](#)), nimeen sisältyvät nimenosat, tiedon nimenosan sijainnista nimessä (alkuosa, loppuosa), nimenosan muodostusalkuperän (primääri, sekundääri ym.) ja nimenosan tavuluvun. Sekundäärinimistä on tallennettu muodostusmenetelmät (esim. typistys) ja se, onko sekundäärinimen kantanimenä oleva nimi virallinen vai epävirallinen. Lisämerkityksistä sekundäärinimistä on tallennettu sekä muodostusmenetelmä (äänteellinen muuntelu, käänös jne.) että harhaleksemin ryhmä (esim. eläimennimitys). Tietokannan taulurakennetta ja muuta teknistä toteutusta kuvataan tarkemmin väitöskirjan teknistä toteutusta käsittelevässä luvussa [H:3](#).

A:2.5 Aineistonkeruu kansanperinteen tallennuksena

Eräs näkökulma tutkimusaineiston keruussa on vielä jäänyt noteeraamatta. Kulkineennimien kerääminen, tallentaminen ja esille saattaminen on myös kansanperinteen tallennusta ja nimet ovat osa aikamme kansankulttuuria. Tämän tutkimuksen ja koko tutkimusaineiston verkkojulkaiseminen on siksi merkittävä asia: kerätty kansankulttuuri palaa kansan luettavaksi ja katsottavaksi, eikä haudaudu arkistoihin. Kulkineitten epävirallisten nimien aiempi keruu on moniin muihin nimilajeihin nähden ollut hämmentävän vähäistä, ja tiedot 1900-luvun alkupuolelta puuttuvat lähes kokonaan. Tuona aikana aktiivisen elämänvaiheensa eläneet ihmiset alkavat olla tänä päivänä jo tavoittamattomissa, ja vanhimmat kulkineennimet lienevät kadonneet, elleivät ole muistelmateoksien sivuille sattuneet tarttumaan. Olisi ollut verraten mielekästä kerätä 1900-luvun ensimmäisellä puolella rukiinlapojen ja savolaismallisen veneen osien nimitysten lisäksi myös sen ajan nykyhetken nimistöä ja sanastoa. Näin ollen haluan suosittaa kaikille myös lähihistorian tallentamista.

Ihmisten asenne kulkineennimistön tallentamiseen ja tutkimiseen

Tutkimukseen osallistuneet ovat pitäneet kulkineennimistön tallentamista arvokkaana ja tarpeellisena hankkeena. Useat informantit ovat kokeneet (esim. T4, H1, H51), että kulkineiden nimeäminen on vähenemässä ja nimet unohtumassa uusien mallien tulviessa markkinoille ja vanhojen kadotessa maanteiltä. Monille on myös ollut yllätys, että 1900-luvun alkupuolella vanhaa kieltä ja kansanperinnettä kerättyä moottoriturien kulkineiden nimityksiä ei ollut kerätty. Informantit ovat myös kantaneet huolta auton luonteen muuttumisesta. H1 totesi, että 1950-luvun lopulla kaikki autotkin tunnisti vielä niiden äänestä. Muotoilultaankin autot nykyisin muistuttavat valittavan paljon toisiaan. Auto ei siltikään ole suurille ikäluokille selviö, eivätkä siihen liitetyt merkitykset ja tunteet ole ainakaan vielä kadonneet. Toisaalta myös nuoret informantit luovuttivat mielellään nimiä siltä osin, kuin he niitä tunsivat ja tiesivät.

Vaikka aineiston keruu onkin ollut raskas työ, informanttien innokkuus ja aineistoon sisällynyt huumori pitivät työn mielekkäänä. 4126 kulkineennimeä ei kuitenkaan ole koko runsaudensarvi, vaan kerättävää ja tutkittavaa jää vielä muillekin. Samantapaista aihetta tutkivan Oskari Lehtisen (HY) työlle toivottiin onnea Overdrive.fi-foorumilla ja todettiin, että on ihme, jos hän saa edes puolet vuosikymmenien aikana luodusta kulkineennimistöistä kirjoihin. Onnentoivottajaan on helppo yhtyä.

Varsinaisten nimien yhteydessä esiin on tullut monia hauskoja autokaskuja, jotka eivät kuulu tähän tutkielmaan. Autojen ja ihmisten välisestä suhteesta kertovan huumorin kuvaamiseksi sallittakoon minun kertoa niistä tässä kaksi:

*Ruotsalaisseudulla: Uusi Mosse – siinä olla kahdeksan växeliä – neljä loodassa – ja neljä osuuskassassa. (Nauru autolle 1964.)
Mossesta sanottiin, että se lähtee käymään kun huutaa pakoputkeen että Rokan Antti tulee (H62).*

Tutkimuksen aineisto lienee tullut kuvatuksi tässä luvussa. Eri tutkimusosioissa fokus on aineiston eri osioissa, ja näitten osa-aineistojen rajaukset kuvataan aina lyhyesti osioitten alussa. Seuraavassa luvussa A:3 esitetään, minkälaisen tieteellisen taustan ja millaisten tieteenfilosofisten lähtökohtien kautta epävirallisia kulkineennimiä tässä väitöskirjassa tutkitaan.

A:3 Tutkimuksen tieteellinen tausta

Seuraavissa kolmessa alaluvussa esitetään lyhyesti koko tutkimuskokonaisuudelle yhteinen tieteellinen tausta. Suuri osa teoreettisesta taustasta ja metodeista vaihtelee osioittain ja tarpeellista teoriaa esitetään sen takia kunkin osion yhteydessä.

Ensimmäisessä alaluvussa [A:3.1](#) esitellään suomalaisen nimistöntutkimuksen yleinen historia ja tämän jälkeen kulmineennimistöä koskevaa aiempaa, varsin vähäistä tutkimusta. Alaluvussa [A:3.2](#) vilkaistaan lyhyesti kognitivistiseen kielikäsitukseen, joka on viime aikoina tullut suosituksi suomalaisessa nimistöntutkimuksessa.

Kolmannessa alaluvussa [A:3.3](#) esitetään tämän tutkimuksen taustalla olevaa tiede- ja kielikäsitystä. Neljännessä alaluvussa [A:3.4](#) on linkkilista siitä, mitä teoreettisia kysymyksiä otetaan esille muitten osioiden aluissa.

A:3.1 Nimistöntutkimuksen vaiheet ja aiempi tutkimus

A:3.1.1 Suomalaisen nimistöntutkimuksen aiheita

Nimistöntutkimuksen kohteena ovat erilaiset nimet, tarkemmin sanottuna erisnimet. Suomessa tutkittavat nimet on jaoteltu paikannimiin, henkilönnimiin ja eläintennimiin aina viime vuosikymmeniin asti, sillä muita nimikategorioita ei ole juuri tutkittu aiemmin. Terminologiakin on ollut vain näille suunniteltua (mm. [Sjöblom 2006: 40](#)). Näitten nimikategorioitten tutkimuksella onkin pitkät perinteet (esim. [Winter 1917](#), [Forsman 1894](#), [Ojansuu 1912](#), suomalaisen nimistöntutkimuksen varhaishistoriasta katso tarkemmin esim. [Nissilä 1962: 11–16](#)). Paikannimistä on perinteisesti tutkittu mm. etymologioita, asutushistoriaa ja kielikontakteja, sittemmin rakennetta, nimitytologiaa ja nimisysteemejä ja viime vuosikymmeninä taas esiin ovat nousseet mm. nimien välittämät asenteet, nimitaito ja nimien muuttuminen ([Ainiala ja Pitkänen 2002](#)). Henkilönnimistä taas on tutkittu nimien etymologiaa (historiaa ja alkuperäistä merkitystä), nimervalintaperusteita, nimimuotia, nimenantajia ja nimiin liittyviä asenteita (esim. [Kiviniemi 1982](#), [Paikkala 2004](#)). Tutkimuksen kohteena olleita eläintennimikategorioita ovat mm. hevosten (mm. [Kalske 2005](#)), kissojen, koirien ja lehmien nimet (ks. tutkimuksista [NP 2008: 268–273](#)). Eri nimilajien tutkimusta ei ole tässä tarpeen esitellä enempää, sillä alan perusteos Nimistöntutkimuksen perusteet ([NP 2008](#)) on edelleen tuore ja alan viimeaikaisissa väitöskirjoissa (esim. [Ainiala 1997](#), [Paikkala 2004](#), [Sjöblom 2006](#)) on myös koostettu yhteen tutkimusperinnettä ja esitelty ajankohtaisia teoreettisia ongelmia.

Muidenkin nimien olemassaolo on jo tunnustettu (esim. [Övriga namn 1994](#)), mutta niiden tutkimus on vasta hiljattain alkanut runsastua.

Konkreettinen esimerkki nimistöntutkimuksen painopisteistä ovat nimiarkistoon tallennetut nimiaiheiset seminaariesitelmät ja kandidaatintutkielmat, joiden määrien perusteella voidaan tehdä varovaisia päätelmiä suomalaisen nimistöntutkimuksen määräsuhteista. Paikannimiaiheisia töitä on 22 kansiolista, henkilönnimiaiheisia 8 ja eläintennimiaiheisia 2 kansiolista. Lisäksi on hyvin heterogeeninen kategoria "muut nimet", jota varten on hiljattain jouduttu hankkimaan toinen kansio. Nimistöntutkimus on siis monipuolistumaan päin.

Niin sanottujen muiden nimien ja samalla myös eri nimilajien keskinäisten suhteiden valottamista on toivottu ([Andersson 1994: 15](#)). Muissa nimissä on oikeastaan nähty avain onomastiikan epäselvyyksiin ja koko onomastiikan kattavan teorian luomiseen.

Tutkimuskentän jakautumista kuvaa myös alan tuoreen lukukirjan rakenne: Nimistöntutkimuksen perusteet ([NP 2008](#)) on jaettu osioihin pitkälti juuri nimilajien mukaan. Paikan-, henkilön- ja eläintennimien lisäksi ryhmiä ovat kaupalliset nimet ja kirjallisuuden nimet. Jaottelu varmasti puoltaa paikkaansa lukukirjan rakenteena, mutta erityisen symmetrinen taksonomia se ei ole. Kaupallista nimistöä on monissa nimilajeissa ([NP 2008:323–329](#)) ja kaupallista houkuttelevuutta voidaan nähdä 1900-luvun alun harkinnaisissa asutusnimissäkin (*Onnela, Toivola*). Nimistöntutkimuksen kohteena ollut kaunokirjallisuus taas sisältää kaikenlaisia nimiä.

3.1.2 Epävirallisten kulkineennimien aiempi kotimainen tutkimus

Epävirallisia kulkineennimiä ei siis ole juuri tutkittu aikaisemmin Suomessa tai muuallakaan. Aineiston keruukin on ollut pientä: Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen kokoelmissa kulkineitten nimiä sisältäviä nimilippuja on vain muutamia senttimetrejä.

Lehtinen

Suomalaista opinnäytetutkimusta edustaa oman tutkimukseni lisäksi ainoastaan Oskari Lehtisen praktikumtyö Hävittäjä, Pikku-Niilo ja Säkkijärven Sisu ([2002](#)), jossa käsitellään suomalaisia kuorma-autojen lempinimiä 1930-luvulta 1960-luvulle. Lehtinen on haastatellut kolmea kuorma-autoilijaa ja tehnyt poimintoja mm. Mobilisti- ja Automobiili-lehdistä. Lehtinen selvitti, millaisia lempinimiä ja millaisin perustein kuorma-autot saivat 1930–1960-luvuilla. Lehtinen on kerännyt 15 merkinimeä ja 41 mallinimeä ja ryhmitellyt ne mm. nimeämisperusteen mukaan. Nimeämisperusteina Lehtinen on erottanut virallisen merkki- tai mallinimen, kuorma-auton ulkonäön ja muotoilun, muut ominaisuudet (ääni ja teho), valmistuspaikan ja käyttötarkoituksen. Tutkimusaineistoa kerätessäni (2005) kävi myös ilmi, että Oskari Lehtinen oli valmistelemassa pro gradu -tutkielmaa (HY) 1950–1970-lukujen henkilöautojen nimistä. Tietooni ei kuitenkaan ole tullut, että työ olisi valmistunut. Olen sisällyttänyt Lehtisen tutkimusaineiston omaani ja hyödyntänyt kriittisesti Lehtisen nimianalyysyä.

Jantunen

Lehtisen praktikumtyön lisäksi nimiarkiston kokoelmiin kuuluu myös Anu Jantusen keruukertomus ([JoY 2001](#)), johon sisältyy lyhyt kuvaus kerättyjen nimien "luonteesta", s.o. nimeämisperusteista. Jantunen on kerännyt 156 auton lempinimeä, joista "yleisiä lempinimiä" on 123 ja "yksityisiä lempinimiä" 33. Yksittäiset autot olivat saaneet lempinimiä värin tai ulkomuodon, rekisteritunnuksen tai muiden ominaisuuksien ja perusteiden (laatu, savu, käyttötarkoitus, omistaja jne.) mukaan. "Yleisten lempinimien" taustalla taas on useimmiten (43 %) ollut auton oikea nimi, jota on muunneltu tai lyhennetty. Muut nimet perustuvat auton kokoon ja muotoon tai erityisominaisuuksiin (savu, ääni, keulakoriste), alkuperämaahan, auton laatuun tai ajo-ominaisuuksiin, auton käyttäjäryhmäään, käyttäjäään tai käyttötapaan tai rinnastavat auton johonkin toiseen automerkkiin. Jantunenkin on todennut, että monilla lempinimillä on useampiakin nimeämisperusteita, mutta on päätynyt sijoittamaan nimet ryhmiin, joihin ne hänen mielestään vahvimmin kuuluivat. Jantusen ryhmittely on varsin luonteva, mutta aineiston pienuus ei tosiasiaa anna mahdollisuutta tilastolliseen tarkasteluun. Jantusen keräämiä nimilippuja on hyödynnetty siltä osin, kun niillä on ollut tutkimukselleni uutta annettavaa.

Seppälä

Oma tutkimustyöni käynnistyi aineiston keruulla toukokuussa 2005. Peruslinjat hahmottuivat materiaalin karttuessa ja täsmentyivät aineistosta Excel-taulukkoa rakentaessa ja ryhmitellessä. Tavoitteeksi muodostui suomalaisten ja virolaisten kulkineennimien analyysi ja keskeisten piirteiden esittely. Virallisista kulkineennimistä muokattuja nimiä käsittelevä pro gradu -tutkielma valmistui keväällä 2008 ja myös nimeämisperusteet sisältävä liseniaatintutkielma loppuvuodesta 2009.

Suomalainen tutkimus on siis kovin vähäistä. Aihetta on sivuttu erikoisalanastojen ja slangisanaston keruun yhteydessä, mutta näitten tutkimusten tavoitteet eivät ole olleet nimistöntutkimuksellisia eikä esimerkiksi Paunosen slangisanakirja (2000) sisällä etymologista tarkastelua.

A:3.1.3 Tutkimus lähialueilla

Ulkomainenkaan tutkimus ei ole runsasta. Reinert Kvillerud on esitellyt NORNA-symposiumissa 1991 (julkaisu 1994) ruotsalaisia autonnimiä funktioineen. Norjalaisia kulkineennimiä taas ovat esitelleet artikkeleissaan Ola Stemshaug (Bilnamn nordafjells, 2008) ja Kåre Magne Holsbøvåg (Bilar med personlege namn, 2004). Tuoretta tutkimusta on myös virolainen Sergei Zjiganovin seminaarityö Mis on hollireid? Uuemat autoduse sõnavara (2008), joka autosanaston lisäksi sisältää jonkin verran alan tuoretta virolaista nimistöä.

Kvillerud

Näistä tutkimuksista Kvillerudin artikkeli Vardagliga namn på bilar. En studie om namngivning on metodisesti kehittynein ja aineistoltaan laajin. Kvillerud on kerännyt niin merkki-, malli- kuin yksilönnimiäkin sisältävän aineistonsa tuttaviltaan, kollegoiltaan, opiskelijoilta ja Ruotsin autorekisterikeskuksesta eikä sen laajuudesta ole tietoa. Kvillerudin tavoitteena on kuvata "arkipäiväisten" autonnimien antaminen erittelemällä, mitä merkitysfunktioita epäviralliset autonnimet edustavat. Kvillerudin abstrahoidut funktiot ovat suora kuvailufunktio (direkt deskriptiv funktion), vertaileva kuvailufunktio (komparativ funktion), hypokoristinen funktio (esim. *Citroën* → *Citra*), kuvittelua kirvoittava funktio (illustrativ funktion), toisaalle viittaava funktio (alluderande funktion), personifointifunktio (henkilönnimen kaltaiset nimet), ironiankin kattava halventamisfunktio (pejorativ funktion), vinoilufunktio (raljerande funktion), omistuksen tai kotipaikan ilmaiseminen (proveniensbetecknande funktion) ja toiveenilmaisufunktio (optativ funktion). Kvillerud on havainnut, että samaan nimeen voi liittyä useitakin funktioita, esimerkiksi nimi *Blondie* voi kuvata auton väriä, personifoida sen, sisältää suffiksin eli olla hypokoristinen ja tuottaa assosiativisia viittauksia muualle (koska Blondie on mm. sarjakuvahahmo). Kvillerudin mukaan monet nimet toimivat sekä yksilönniminä että merkki- tai malliniminä, ja toisinaan sama epävirallinen nimi voi viitata useaan merkkiin. Kvillerud on myös havainnut, että niin proprin ja appellatiivin kuin myös virallisen ja epävirallisen nimen rajat ovat epämääräisiä. Kvillerud mainitsee epävirallisten kulkineennimien usein muistuttavan muodoltaan ja rakenteeltaan epävirallisia henkilönnimiä, joskus myös eläintennimiä ja alustennimiäkin.

Kvillerudin tutkimuksen ansioita vähättelemättä voitaneen todeta, että kaikki Kvillerudin mainitsemat funktiot eivät ole saman tason ilmiöitä. Voidaan toki keskustella myös siitä, onko tällaisten funktioiden abstrahointi nimiaineiston perusteella välttämättä paras mahdollinen tapa analysoida epävirallista kulkineennimistöä. Nimien rakenteen ja nimeämisperusteiden analysointi lienee välttämätöntä ja toisaalta funktioiden selvittäminen oikeastaan vaatisi käyttäjien haastatteluja ja keskusteluanalyysin keinoja.

Kolmas tutkimuksen ongelma on sikäläisestä autorekisterikeskuksesta saadun aineiston runsaus. Nämä erikseen ostetut rekisteritunnukset eivät nimittäin välttämättä ole sama asia kuin autojen yksilönnimet eivätkä ne rajoitetun pituutensa vuoksi välttämättä ole samanlaisia kuin muut nimet.

Olen käytännössä tutkinut samantapaisia asioita kuin Kvillerudkin, mutta en ole kutsunut niitä funktioiksi. Erilaisten lähtökohtien vuoksi Kvillerudin artikkelin suurimmaksi anniksi tutkimukselleni jäävät siinä mainitut ruotsalaiset nimet, joiden avulla yksittäisten nimien ja nimimallien lainaperäisyys on alkanut näyttää ilmeiseltä.

Stemshaug ja Holsbøvåg

Ola Stemshaugin artikkelin Bilnamn nordafjells (Namn og nevne) aineisto koostuu 160 pohjoisnorjalaisesta auton yksilönnimestä. Aineistosta on rajattu pois omistajan nimeen viittaavat ad hoc -kompositumit ja samalla keruulla saadut muiden kulkineitten (traktorit, moottoripyörät) nimet. Stemshaugin mukaan autojen yksilönnimiä tunnetaan kaikkialta Pohjolasta [Norden] Färsaaria lukuun ottamatta ja ne ovat selvästi propreja ja jo alun alkaen syntyneet sellaisiksi. Stemshaug kritisoi Kvillerudin (ks. edellinen kohta) tapaa käsitellä merkki-, malli- ja yksilönnimet yhdessä vedoten muun muassa merkki- ja mallinimien heikompaan propriisuuteen, artikkelin käyttöön näiden yhteydessä ja virallisten merkki- ja mallinimien merkittävään vaikutukseen epävirallisten merkki- mallinimien antamisessa (mm. kaupallisuus).

Pääroolissa Stemshaugin artikkelissa ovat kuitenkin nimeämisperusteet. Stemshaug on löytänyt seuraavat ryhmät: nimet omistajan, käyttäjän tai hänen perheensä mukaan; nimet (koti)kaupungin mukaan; nimet merkin tai rekisteritunnuksen mukaan (*Willys* → *Villgrisen*); nimet ulkonäön mukaan; nimet värin mukaan (*Blåmann*); nimet ominaisuuksien ja vikojen mukaan; nimet auton käyttötarkoituksiin liittyen (esim. aktiivisen uskovaisen auton nimi *Misjonstralla*); nimet yksittäisen tapahtuman tai tokaisun mukaan ja nimet muun henkilön mukaan. Lisäksi Stemshaug kertoo lyhyesti muista aiheista: mitä nimetään, mitkä edus- tai määriteosat ovat erityisen tavallisia ja miten nimien käyttäjäkunta ja tunnettuus vaihtelevat.

Holsbøvåg esittelee artikkelissaan nelisenkymmentä kulkineyksilön nimeä Romsdalin seudulta Länsi-Norjasta. Nimien taustat on selostettu ja nimet analysoitu sen mukaan, mitä informantit ovat kirjeissään kertoneet. Myös Holsbøvåg keskittyy siis kertomaan, mistä nimet tulevat tai mitä ne kuvaavat, vaikka artikkeli ei kielitieteellinen olekaan.

Myös nämä norjalaiset artikkelit toimivat itselleni lähinnä vertailuaineistona. Samalla se, että norjalaisissa nimissä näkyy samanlaisia ryhmiä kuin suomalaisissa, vahvistaa muutamia tekemiäni päätelmiä.

Zjuganov

Seminaarityötään varten Zjuganov on kerännyt uudempaa virolaista autosanastoa ja epävirallista nimistöä internetfoorumeilta ja aikakauslehdistä. "Uudempi" viittaa siihen, että autoaiheista sanastoa sisältyy myös Mai Loogin 1980-luvuilla ja 1990-luvun alussa tekemiin slangikeruisiin. Looginkaan tutkimuksissa kulkineet eivät kuitenkaan ole ollut erityisen huomion kohteena. Zjuganov on analysoinut sanoja ja nimiä alkuperän, merkityksen ja rakenteen näkökulmista. Zjuganov on ryhmittänyt aineistonsa automerkkeihin, autonosiin, verbeihin, auton käyttäjistä käytettyihin sanoihin ja muihin ilmauksiin.

Olen poiminut Zjuganovin aineistosta käyttöni epävirallisen kulkineennimen kriteerit ([A:1](#)) täyttävät yleis- ja erisnimet (yhteensä 72). Lisäksi olen näiden osalta toki hyödyntänyt Zjuganovin analyysejä. Tutkielma on myös auttanut ymmärtämään virolaista autoilukulttuuria, mikä on auttanut nimien selvittelyä.

Lopuksi

Edellä mainittujen vähäisten tutkimusten lisäksi en ole löytänyt aihettani riittävästi sivuavia tutkimuksia. Olen tutustunut varsin kattavasti Kotuksen nimiarkiston nimistökirjaston valikoimiin ja selannut mm. nimistöaiheisia sarjajulkaisuja muualtakin kuin pohjoismaista (Onoma, Nomina), mutta mitään erityisen merkittävää en ole löytänyt. Kaiken kaikkiaan aiemman epävirallisia kulkineennimiä koskevan tutkimuksen keskeisin rooli on toimiminen lisäaineistona, varmistuksena ja virikkeenä; käänteentekeviä tai sellaisenaan käyttökelpoisia metodisia ajatuksia näihin ei sisälly. Työn keskeinen teoreettinen viitekehys muodostuu sen takia muusta nimistön- ja sanastontutkimuksesta.

A:3.2 Kognitiivisesti virittäytynyt semantiikka ja nimistöntutkimus

Nimistöntutkimus tutkii ehkä keskeisimmin nimien muotoa ja merkitystä, ja erityisesti nimen merkitys lienee kiehtonut niin maallikoita kuin tutkijoitakin eniten. Sen vuoksi tässä on suotavaa ottaa esiin viime aikoina nimistöntutkimukseenkin levinnyt kognitiivisesti virittäytynyt semanttinen suuntaus. Muotoa ja merkitystä ei toki voida toisistaan erottaakaan (tästä ks. esim. [Onikki-Rantajääskö 2001: 38](#)).

Näkemykseni semantiikasta jossain määrin perustuu kognitiivisesti virittäytyneeseen näkemykseen (ns. kognitiivinen kielentutkimus), joka on voimistunut suomalaisessa kielitieteessä jo parinkymmenen vuoden ajan. Kognitiivinen kielitiede ei ole mikään yhtenäinen koulukunta, vaikka sillä omat klassikkonsa onkin (Langackerin kognitiivinen kielioppi, Lakoffin–Johnsonin kognitiivinen metaforateoria ja sitä seurannut blending-teoria, merkityksen muutoksen tutkiminen jne.). Suomessa kognitiivista kielentutkimusta on tyypillisesti käytetty muihin metodeihin yhdistettynä ja enemmänkin periaatteellisena lähtökohtana kuin yksityiskohtaisesti seurattavana metodina: esimerkiksi prototyypillisyyden käsite on otettu yleisemminkin käyttöön Suomessa. ([Onikki-Rantajääskö 2010: 41–56](#), [Geeraerts 2010: 182](#)).

Kognitiivisen semantiikan keskeinen taustateoria on Eleanor Roschin tutkimuksiin ([1973](#)) peräytyvä prototyypiteoria. Kaikkien kategorioiden ytimeistä on erotettavissa prototyypisistä "luokkansa paras esimerkki", semanttisesti painavin eli **salientein** kategorian jäsen, jota kategorian vähemmän prototyypiset jäsenet kukin jollain tapaa muistuttavat (vrt. perheyttäjäisyys). Tällaisia kategoriarakenteita on kuvattu mm. erilaisin verkko- ja kehyspiirroksin. Semanttinen kategoria rakentuu siis prototyypin ympärille ja sen rajat ovat sumeat. Kategoriaa ei voidakaan määrittellä luettelemalla mitään välttämättömiä tai riittäviä ehtoja, eivätkä kaikki kategorian jäsenet ole yhtä tärkeitä tai edustavia. Kategoriat ja prototyypit varioivat kulttuurikohtaisesti ja jopa yksilöittäin. Prototyypisenä kulkineena on pidetty autoa. Prototyypiajattelua voidaan soveltaa myös polyseemisten sanojen merkityksiin. Prototyypiteoriaan liittyy myös hypoteesi perustason ilmausten olemassaolosta. ([Raukko 1994: 47–48](#), [Kangasniemi 1997: 30–32](#), [Onikki-Rantajääskö 2001: 32–33](#), [Sjöblom 2004: 86–87](#), [Hongisto 2006: 20–23](#), [van Langendonck 2007: 79–81](#) ja [Geeraerts 2010: 183–192, 199–203](#).) Prototyypisistä kulkineennimistä esitetään näkemys luvussa [G:1.8](#).

Prototyypisyyden käsitteen lisäksi kognitiivinen kielentutkimus korostaa analogisuutta: myös kognitivistisen kielentutkimuksen kielinäkemystä voisi myös hyvin kutsua analogiseksi. Analogia edustaa kielen säännönmukaisuutta, ja tämä säännönmukaisuus on katkelmallista ja kerroksellista. (Onikki-Rantajääskö 2001: 34–38.) Tällä tarkoitetaan sitä, että muodostettaessa uutta tai käytettäessä vanhaa kielenilmausta kyseinen kielenilmaus vertautuu toisiin samantapaisiin ilmauksiin. Analogia on siis kielen sääntö, mutta nämä säännöt eivät ole täysin systemaattisia, vaan muodostavat monimutkaisen verkon.

Suomalaisessa nimistöntutkimuksessa kognitivistisia vaikutteita ovat omaksuneet mm. Paula Sjöblom, Anita Schybergson ja Antti Leino. Heidän lisäkseen olen tutustunut jossain määrin Pentti Leinon, Tiina Onikin ja Dirk Geeraertsin näkemyksiin. Erityisesti olen omaksunut tuoreita vaikutteita Paula Sjöblomin ja Anita Schybergsonin väitöskirjoista (Toiminimen toimenkuva 2006 ja Kognitiva system i namngivningen av finländska handelsfartyg 1838–1938, julk. 2009). Kognitiivinen näkemys kieleen ja merkityksen korostaminen ovat tämänkin väitöskirjan tärkeitä tausta-ajatuksia. En esimerkiksi usko jyrkkiin vastakkainasetteluihin (ks. Onikki-Rantajääskö 2010: 49), kuten nimen ja sanan, virallisen ja epävirallisen jne. tiukkaan rajanvetoon. Katson Sjöblomin tapaan myös, että nimiä voidaan hyvin analysoida myös sen mukaan, mikä merkitys vastaanottajassa (esim. tutkijassa) syntyy, etenkin kun "todellisten" nimeämisperusteiden etsintä on perinteisessä onomastiikassa toisinaan ollutkin hiukan yksinkertaistavaa. Todellista nimenantajaa ei yleensä ole tavoitettu, vaan nimen analyysi on tosiasiaa perustunut tietoon muista samantapaisista nimistä, nimetyn paikan ominaisuuksista (ainakin kartan perusteella) ja informanttien mahdollisista selityksistä. Näihin kolmeen keskeisimpään "lähteeseen" perustuvat myös tämänkin tutkielman analyysit nimeämisperusteista, tai kuten Sjöblom (2006: 22) niitä kutsuu, nimen viestinnällisistä tavoitteista. Myönnän siis päätelmäni perimmäisen subjektiivisuuden (ks. myös Onikki-Rantajääskö 2010: 42). Kognitivistisen lähestymistavan suomalaisen onomastiikkaan tuoneen Sjöblomin ajatukset ovat myös rohkaisseet minua uskomaan siihen, että nimellä on monenlaisia merkityksiä ja että nimeen sisältyvät lekseemit vaikuttavat nimen tulkintaan. Schybergsonilta on peräisin nimien hahmottaminen niiden aihepiirien ja sisältämien metaforien mukaan eräänlaisina miellekarttoina. Schybergsonin ansioihin kuuluu lisäksi muistutus siitä, että myös valmiin nimen ottaminen voi ilmentää usein nimeämisperustetta. Myös jäsentelyltään tämä tutkielma muistuttaa Schybergsonin väitöskirjaa: molemmissa esitetään erilaisia poikkileikkauksia tutkimuksen keskiössä olevasta aiheesta.

On myös todettu, että kognitiivisella näkemyksellä on asenteellisia yhtymäkohtia historiallis-filologiseen tutkimustraditioon, vaikka diakronisuus ei nykyään olekaan niin keskeistä (Geeraerts 2010: 203). Suomessa historiallis-filologista traditiota ovat käytännössä edustaneet Viljo Nissilä ja tämän aikalaiset. Nimeämisperusteitten luokittelumallini onkin osittain Nissilän mallin inspiroima, samoin tuon ajan terminologista perinnettä edustavat esimerkiksi käyttämäni termit affekti, attraktio ja ekspansio.

A:3.3 Tämän tutkimuksen filosofia ja metodi

Tutkimusotteeni on humanistiselle tutkimukselle luonteenomaisesti **ensisijaisesti kvalitatiivinen**. Valituista muoto- ja rakennepiirteistä esitetään kuitenkin myös numerotietoja ja havainnollistavia graafeja sekä tarkkaillaan esimerkiksi aineiston nimien jakautumista eri nimeämisperusteiden kesken. Koska mitattavat asiat eivät ole täysin yksiselitteisiä (esimerkiksi jonkin suffiksin käyttö tilanteessa, jossa kyse on tyypistämisestä määrämuotoon tai jossa suffiksin segmentoinnissa on useita vaihtoehtoja), esitettyyn **kvantitatiiviseen** tietoon sisältyy jonkinlainen virhemarginaali. Tutkittujen nimien massaan sisältyy varmasti myös joitakin virhetulkintoja jonkin ominaisuuden suhteen. Nimiaineuksen runsauden vuoksi tällä ei kuitenkaan ole juuri merkitystä.

Päätelymetodi on pääasiassa induktiivinen. Aineiston yksittäiset nimet on analysoitu rakenteeltaan ja merkityssisällöltään ja analyysin ja vertailun perusteella on muodostettu yleisemmällä tasolla päteviä päätelmiä kulkineennimien ominaisuuksista. Tässä työssä on pyritty muistamaan hermeneuttisen spiraalin ajatus eli on pyritty olemaan sitoutumatta liaksi alkuperäiseen intentioon. Uskon myös fallibilismin: mitään ei voi todistaa lopullisesti oikeaksi. Siksi pyrinkin tarjoamaan parasta tämänhetkistä tietoa ja pääsemään askelen lähemmäksi totuutta.

Aineistolähtöiselle tutkimukselle ominaiseen tapaan tavoitteena on todellisen elämän kuvaaminen. Tutkimuksen pyrkimyksenä on löytää, paljastaa ja selittää nimistöä näkyviä tosiasioita eikä niinkään testata vanhoja teorioita ja hypoteeseja. Suunta ei siis ole teoriasta aineistoon, vaan **aineistosta teoriaan**. Keskeisin kysymys on siis se, mikä kulkineennimistössä vaikuttaa kiinnostavalta ja merkitykselliseltä.

Samoin tämän työn kerronnallinen ote on varsin deskriptiivinen: kyseessä on tutkimuksen päätyttyä tehty raportti, ei esimerkiksi toimintatutkimus tai kirjoittamalla oppiminen. Lukemisen nopeuttamiseksi esitän usein päätelyni lopputuloksen ensin ja tähän johtaneen päätelyn vasta päätelmän jälkeisessä tekstissä tai tarkennusluontoisesti linkin takana. Retorinen rakenne on siis toisinaan retrogressiivinen. Tavoitteena on mahdollistaa erilaiset lukutavat: tieto on helpommin havaittavissa, mutta myös sitä verifioiva materiaali ja päätely ovat kriittisen lukijan saatavissa.

Aikaperspektiivin suhteen tutkimus on lähinnä **synkroninen**. Suomalaisten kulkineennimien aikaperspektiivi on nimittäin vain reilun toistasataa vuotta, ja koska 1900-luvun alun nimistä ei juuri tiedetä, eri aikakausien nimistöjä ei luontevasti voi vertailla keskenään. Toinen ongelma on kulkineennimien kytkös kulkinemerkkien ja -mallien esiintymiseen, mitä pohditaan erikseen alaluvussa [B:2.3 Nimien katoaminen](#).

Tämän tutkimuksen tavoitteena on esittää epävirallisen kulkineennimistön keskeiset piirteet, mihin tarvitaan sekä onomasiologista että semasiologista näkökulmaa. Onomasiologinen näkökulma lähtee liikkeelle käsitteestä ja sen nimeämisestä eri tavoin, semasiologinen näkökulma taas lähtee kielellisestä merkistä ja tutkii sen merkitystä ja käyttöyhteyksiä ([Geeraerts 2010: 23–26](#)). Onomasiologinen näkökulma lähtee siis liikkeelle tosielämän asioista ja kysyy, miten niitä nimitetään. Semasiologinen näkökulma taas lähtee liikkeelle merkeistä ja kysyy, miten ne muuttuvat ja jäsentyvät toisiinsa nähden. Onomasiologinen (eli nimitysopillinen) tutkimusote ei ole ollut erityisen suosittua suomen kielen tutkimuksen alalla pitkiin aikoihin. Jonkin tietyn aihepiirin sanaston tutkimus on ollut suosituinta toisen maailmansodan jälkeen. Ilman tarkempia lähdeviitteitä mainittakoon esimerkiksi Lauri Hakulisen sääterminologiaa koskeva väitöskirja (1933), Veikko Ruoppilan kotieläintutkimukset (1943, 1947), Terho Itkosen suksisanastotutkimus (1957) ja R. E. Nirvin tutkimukset riistaeläimistä käytetyistä nimi(tyksi)stä. Tämän tutkimuksen perusasetelmaa voisi kuitenkin luonnehtia **onomasiologiseksi**, sillä tutkimuskohde on rajattu tarkoitteensa mukaan. Kysyn siis, miksi kulkineita tai kulkineryhmiä kutsutaan. Onomasiologiseen tutkimusotteeseen kytkeytyy oikeastaan automaattisesti myös jonkinlainen kulttuurihistoriallinen ote. Onomasiologista näkökulmaa ilmentävät lisäksi esimerkiksi aiemmin esitetyt nimitaksonomiat (ks. lukua [A:1.7](#)) ja nimeämisperuste-analyysin perusteella tehdyt päätelmät siitä, mitä ominaisuuksia kulkineista on haluttu kulkineennimien kautta kielentää [osio E](#). Näkökulma vaihtelee kuitenkin tässä tutkimuksessa osioittain. Semasiologista otetta taas lähenevät mm. nimiin liittyvien metaforien ja skeemojen tutkiminen. Liian jyrkästi ei näitäkään näkökulmia ole tarpeen erotella toisistaan.

Koska tässä tutkimuksessa tarkastellaan kielellisiä merkkejä kontekstista irrallaan, on näkökulma semantiikan osalta lähinnä **sanasemanttinen**, ei lausesemanttinen. Tiedostan että merkkien tarkasteleminen ilman niiden käytön tutkimusta ei ole paras käytössä oleva menetelmä. Tutkimusekonomian kannalta näin on kuitenkin ollut välttämätöntä menetellä ja toisaalta näin on toimittu ennenkin.

Epävirallisen nimistön ja sanaston tutkimiseen ei varsinaisesti ole erityisiä itsenäisiä metodeja, vaan **sanaston- ja nimistötutkimuksen menetelmät** riittävät. Esimerkiksi etymologioinnin ja muodostuksen pääperiaatteet ovat samat. Lisäksi nimiä voidaan pitää värikkäinä, mutta värikyyden arvioimiseen ei sinänsä ole olemassa erityisen objektiivisia metodeja, niin kuin ei oikeastaan nimiin liittyvien asenteidenkaan tutkimiseen. Omaa aineistoani pienempää nimimäärää voidaan toki tutkia kansanlingvistiikan menetelmin, esimerkiksi keräämällä ihmisiltä mielipiteitä nimiin sisältyvistä asenteista ja ihmisten asenteista nimiin.

Tutkimuksessa yhdistetään sanaston- ja nimistötutkimuksen metodeja kahdesta syystä. Yhtäältä aineistossa on nimien lisäksi myös sanoja (ns. yleisnimiä), toisaalta haluan korostaa sanaston- ja nimistötutkimuksen kytkentöjä. Nimistön tutkimista pitkälti irrallaan muusta kielitieteestä onkin kritisoitu (ks. mm. [Sjöblom 2006: 17](#), [van Langendonck 2007: 2–3](#)). Erityisesti epävirallisen nimistön on sanottu johdattavan tutkijansa slangin, puhekielen, sanastontutkimuksen, johto-opin ja semantiikan pariin ([Mielikäinen 2005: 51–52](#)), minkä yhteyksien kattavampaan esitykseen olen seuraavassa pyrkinyt.

A:3.4 Hajasijoitetut teoria-asiat

Tutkimuksen osioittaisen rakenteen (ks. [A:5.2](#)) takia teoria-asiaksi luettavaa ainesta on mitä huomattavimmissa määrin hajasijoitettu osioiden alkuihin. Näin on ollut viisasta toimia siksi, että tutkimuksen osiot ovat siinä määrin erillisiä, että samat teoreettiset asiat eivät yksinkertaisesti vaikuta kaikkeen eivätkä sen vuoksi kuulu yleiseen, koko tutkielmalle yhteiseen johdanto-osaan. On siis lukijan kannalta käytännöllisintä, että esimerkiksi sanan- ja nimenmuodostusta käsittelevät teoria-asiat ovat aihetta käsittelevässä osiossa ja vastaavasti vaikkapa nimeämisperusteen määrittely nimeämisperusteita käsittelevässä osiossa.

Koska kuitenkin jotkut lukijat saattavat olla teoreettisemmin orientoituneita, esitän seuraavassa luettelon teoria-asioista, jotka on käsitelty muualla kuin tässä meneillään olevassa pienessä teorialuvussa.

Osiossa B:

- [B:1 Nimenanto ja funktiot](#) (teoriaa ja kansanlingvistiikkaa)
- [B:2 Nimien leviäminen, säilyminen ja muokkaaminen \(teoriaa ja kansanlingvistiikkaa\)](#)

Osiossa C:

- [C:1 Sanojen ja nimien rakenne ja muodostus](#)
 - [C:1.1 Sananmuodostuksesta yleistä](#)
 - [C:1.2 Lisäävä johtaminen ja lyhentäminen](#)
 - [C:1.3 Yhdistäminen](#)
 - [C:1.4 Kontaminaatio](#)
 - [C:1.5 Lainaaminen](#)
 - [C:1.6 Merkitysalan muuttaminen](#)
 - [C:1.7 Sepittäminen, äännesymboliikka ja deskriptiivisyys](#)
 - [C:1.8 Nimenosa ja nimielementti](#)

- [C:2 Muodostusalkuperä](#)
 - [C:2.1 Perusjako primääri-sekundääri](#)
 - [C:2.2 Sekundäärien nimenosien tarkempi jaottelu puhtaisiin ja lisämerkityksisiin](#)
 - [C:2.3 Koonti epävirallisiin nimiin sisältyvien nimenosien lajeista ja aineksista](#)
 - [C:2.4 Nimen primääriys ja sekundääriys](#)
- [C:3 Sekundäärinimien ja lainasanojen suhde](#)
 - [C:3.1 Lainasanojen ja sekundäärinimien suhde](#)
 - [C:3.2 Lisämerkityksisten sekundäärien nimenosien suhteesta kansanetymologian käsitteeseen](#)
- [C:4 Kulkineennimistön rakennetyypit ja nimenosan käsitteen ongelmallisuus \(aineiston esittelyä ja nimenosan käsitteen teoreettinen problematisointi\)](#)
 - [C:4.1 Yksiosaisia rakennetyyppejä](#)
 - [C:4.2 Useampiosaisia yksinkertaisia rakennetyyppejä](#)
 - [C:4.3 Useampiosaisia kompleksisia rakennetyyppejä](#)

Osiassa D:

- [D:2 Sekundäärinimien teoria](#)
 - [D:2.1 Sanojen ja nimien lainaaminen ja mukauttaminen \(C:1.5\)](#)
 - [D:2.2 Lainasanojen ja sekundäärinimien suhde \(C:3:1\)](#)
 - [D:2.3 Sekundäärien nimenosien tarkempi jaottelu puhtaisiin ja lisämerkityksisiin \(C:2.2\)](#)
 - [D:2.4 McCluren mallin esittely ja sen suhde puhtaisiin ja lisämerkityksisiin sekundäärinimiin](#)
 - [D:2.5 Tarve muodostaa sekundäärinimiä \(B:2.4\)](#)
 - [D:2.6 Muuntelun triggerit: hankala sanahahmo ja mahdollinen affekti](#)

Osiassa E

- [E:2 Nimeämisperusteen määrittely ja nimeämisperusteiden luokittelu](#)
- [E:3 Nimeämisperusteen ilmaisukeinot](#)

Osiassa F

- [F:2 Teoria](#) (metaforiset lähde- ja kohdealueet, muut kognitiiviset alueet, skeemat, kulttuuri ja kulkineet)

A:4 Kulttuurihistoriallinen tausta

Tässä luvussa kerrataan lyhyesti erilaisten kulkineitten tulo Suomeen ja niiden rooli ihmisten arjessa. Modernit kulkuneuvot ovat vähitellen yksi kerrallaan kehittyneet ylellisyysesineistä arkipäiväisiksi välttämättömyyshyödykkeiksi, ja moottoripyörä on kehittynyt tästä edelleen takaisin eräänlaiseksi ylellisyysesineeksi. Kustakin keskeisestä kulkineesta on oma pieni lukunsa ([A:4.1](#) Auto Suomessa, [A:4.2](#) Traktori Suomessa, [A:4.3](#) Moottoripyörä Suomessa, [A:4.4](#) Mopo Suomessa, [A:4.5](#) Polkupyörä Suomessa). Näiden lisäksi aineistossa on toki harvakseltaan mm. leikkuupuimureitten ja kaivinkoneitten nimiä. Suomen kulkineistumisen ja historian vaikutusta kulkineennimiin tuodaan esiin erikseen luvussa [F:5.1 Lähtökohtia ja varhaisista nimistä](#).

A:4.1 Auto Suomessa

Suomalaisen [Wikipedian](#) (s.v. *auto*) määritelmän mukaan auto on pyörillä liikkuva henkilöiden tai tavarankuljetukseen tai erikoistehtävään valmistettu moottorikäyttöinen itsenäisesti liikkuva ajoneuvo, jossa on vähintään neljä pyörää tai telat ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 25 kilometriä tunnissa. Tämän lisäksi auton ei pidetä traktoreita, moottorityökoneita, mönkijöitä eikä kevyitä nelipyöriäkään.

Automobiilin varteenotettava kehittäminen alkoi 1700-luvulla. Aluksi käyttövoimana kokeiltiin höyryä ja sähköä, kunnes vuonna 1886 keksitty polttomoottori alkoi yleistyä. ([Moisala 1983: 15–19](#).) Autot olivat kuitenkin harvinaisia, kunnes autojen massatuotannon isän, Henry Fordin, toiminta käynnistyi Amerikassa vuonna 1903 ([mts. 22](#)). Suomen ensimmäisen auton omistajasta tai maahantuontivuodesta ei ole täyttä varmuutta, mutta ainakin Stolzen ([1983: 8](#)) mukaan Suomen ensimmäinen auto lienee kuulunut kamariherra Hjalmar Linderille, joka omisti muun muassa Kytäjän kartanon Hyvinkäällä ja Mustion kartanon Karjaalla. Linder hankki ensimmäisen autonsa ilmeisesti vuonna 1900. 1910-luvulla autoja alkoi olla jo maapaikkakunnillakin, esimerkiksi Kerimäellä, Somerolla, Alavudella ja Haapavedellä ([Moisala, mts. 23](#)). Suomessa ensimmäiset autonomistajat olivat yleensä tehtailijoita, suurtilallisia, tukkukauppiaita, papistoa sekä itsenäisiä ammatinharjoittajia, kuten lääkäreitä ja asianajajia ([Moisala, mts. 55](#)). Ensimmäiset autonomistajat siis joko olivat poikkeuksellisen varakasta väkeä tuon ajan mittapuun mukaan tai hyötyivät sen käytöstä työssään. Ammattiautoilu on myös yhtä vanhaa perua: taksi- ja linja-autoliikenne alkoivat 1906 ja kuorma-autoliikenne 1907 ([Moisala, mts. 28–30](#)). Alkuaikojen autoilu ei kuitenkaan ollut kovinkaan samanlaista kuin nykyisin. Kun auto hankittiin, hankittiin myös "sofööri" kuljettamaan ja huoltamaan sitä. Autobensiiniä ostettiin apteekkeista ([Moisala mts. 48](#)). Maantiet eivät kestäneet kovin hyvin autojen painoja, eivätkä autot olleet oikein pohjosiin oloihin varusteltujakaan ([Stolze, mts. 23](#)). Autoja vastustettiin, pidettiin pahaäänisinä ja vaarallisina, ja hevosajurit tekivät kaikenlaista estääkseen taksiliikenteen harjoittamista ([Stolze, mts.13](#)). Autotekniikka-lehden numerossa 1/1933 kirjoitettiin 1900-luvun ensimmäisen vuosikymmenen autoilusta: "Muutenkaan niihin aikoihin ei ollut turvallista liikkua maaseudulla sellaisella rukilla, sillä maalaiset vihasivat sitä kuin syntiä, vieläpä joskus uhkailivat viikatteilla, haulikoilla ja sen semmoisilla." ([Moisala, mts. 13](#).)

Epäilemättä autoilun alkuaikoinakin autoilla on ollut nimiä, ehkä hiukan värittyneempiä maalaisten keskuudessa ja enemmän erisnimen luonteisia kaupunkilaisten joukossa. Monet tuon ajan autonomistajat tosin olivat ruotsinkielisiä, joten suuri osa näistä mahdollista nimistäkin olisi luultavasti ruotsinkielisiä. Näkökulmastani on

harmillista, että maamme rahvaalta on sanastettu kaikki reen pikkuosatkin, muttei autoista juuri mitään. Oletuksia kulkineennimistön varhaisvaiheista on selostettu luvussa [F:5.1](#)

1910-luvulta alkaen autot siis yleistyivät. Aluksi ne olivat useimmiten amerikkalais- tai saksalaisvalmisteisia ([Stolze 1983: 17](#)). Ennen ensimmäistä maailmansotaa Suomeen oli tuotu ainakin Renault-, Silent Northern-, Rickhard Brasier-, Reo-, Orion-, Oldsmobile-, Prima-, Ford-, Bayar-Clemang-, Nag-, Studebaker-, Overland-, Swift-, Horsch-, Brennabor-, Adler-, Rolls-Royce-, Minerva-, Maurer-Union-, Wenkermobil-, Ultramobil-, Cadillac-, Detroit-, Jeffrey-, Hudson-, Rochert-Schneider- ja Hansa-merkkisiä autoja. Moisanan ([1983: 55](#)) arvion mukaan Suomessa olisi näihin aikoihin ollut tuhatkunta autoa. Ensimmäisen maailmansodan alkaessa suuri osa Suomen autokannasta kuitenkin ostettiin Venäjälle ([Stolze, mts. 17](#)).

Aikansa (1908–1927) suosituin auto oli T-mallin Ford, josta jo aikanaan käytettiin maailmalla haukkumanimeä *Tin Lizzie*. Suomessa autoa puhuteltiin *Pelti-Heikiksi* tai *T-kappaleeksi*. ([Stolze 1983: 38–42](#).) Toiseen maailmansotaan tultaessa Ford-mallit ja Chevrolet hallitsivat maan automarkkinoita: Fordeja oli rekisteröidyistä autoista 26,7 % ja Chevroletteja 20,9 %. Muiden merkkien markkinaosuudet olivat alle 5 %:n. ([Moisala 1983: 100](#).) Kolmikymmenluvun päätteeksi tuli toinen maailmansota, ja autoja pakko-otettiin rintamalle ja kansanhuollon käyttöön. Puolustusvoimien käytössä oli kesällä 1941 kaikkiaan 26 037 moottoriajoneuvoa, mikä oli noin kaksi kolmasosaa koko maan liikenteessä olevasta moottoriajoneuvokannasta ([Moisala, mts. 147–148](#)). Suuri osa henkilöautoistahan oli varastoituina, koska polttonesteitä ja varaosia ei ollut saatavilla ja valtio lähes kielsi yksityisautoilun. Polttoainepulan vuoksi 70 % liikenteessä olevista autoista kulki puukaasulla ([Moisala, mts. 149](#)).

Toisen maailmansodan jälkeen Suomen autokannan rungon muodostivat 1920- ja 30-lukujen autot, jotka sodasta palanneina tai muuten kotirintaman tehtävissä kuluneina olivat kunnoltaan mitä kirjavimpia ([Stolze 1983: 82](#)). Etenkin suuret ja harvinaiset automallit saatiin kuorma-autoiksi tai muokattiin paikallismootoreiksi – hieman pienempiin ja yleisempiin autoihin sen sijaan sai vielä varaosia, ja ne ajettiin loppuun sodan jälkeen ([Stolze, mts. 90–91](#)). Aina 1950-luvulle asti uusien autojen saanti oli tavalliselle kansalaiselle lähes mahdotonta. Tuontilisensseillä rajoitettiin tarkoin tuotavien autojen määrää, ja ensisijaisiksi autojen ostajiksi hyväksyttiin ainoastaan invalidit ja ammattiautoilijat. Heillekään uuden auton saanti ei ollut selviö, vaan usein väsymättömän paperisodan tulos.

Keinottelijat kuitenkin saivat hankittua jostakin autoja ja myivät niitä eteenpäin jopa kaksinkertaiseen hintaan; esimerkiksi merimiesten tuontioikeuksia käytettiin hyväksi. 1950-luvulla elintaso nousi nopeasti, mutta samaan aikaan nousivat autojen hinnatkin. Amerikkalaisista kalliimmista ja laadukkaammista autoista haaveiltiin, mutta vain harvoilla oli niihin varaa. ([Stolze 1983: 96](#).) *Mobilisti*-lehden (2/1995) mukaan Suomeen tuotiin ohimenevän runsaasti jenkki-autoja nimenomaan 1951–52, mutta markan vuonna 1953 toteutettu devalvaatio "tyssäytti" autokaupan itäautoja lukuun ottamatta vuosiin 1957–58 asti.

Sodanjälkeinen uusi ilmiö olivat siis Itä-Euroopassa valmistetut autot, joita oli paitsi valuuttasuhteiden myös kauppa- ja turvallisuuspolitiikan takia mielekästä tuoda maahan. 1950-luvun joinakin vuosina jopa 2/3 uusista autoista oli itäautoja, ja vuodesta 1950 vuoteen 1960 Suomen autokanta lähes kaksinkertaistui ([Moisala mts. 221–223](#)). Samaan aikaan kun ennen toista maailmansotaa amerikkalaisilla autoilla liikkumaan tottuneet näkivät vain päiväunia uusista hienoista länsiautoista, tarjoutui vasta ajokorttinsa saaneille nuorille edullinen tilaisuus hankkia oma auto, joka oli useimmiten peräisin 1920–30-luvuilta ([Stolze mts. 98](#)). Nämä uusien itäautojen tilalta pois myydyt käytetyt autot olivat usein heikkokuntoisia mutta halpoja ja näin nuorille sopivia.

Vasta vuonna 1962 autotuonnin säätelystä luovuttiin ja japanilaisten autojen maahantuonti alkoi. Ensimmäisinä markkinoille tulivat Datsun Bluebird ja Toyota Crown. Sittemmin japanilaisten autojen määrä maanteillämme on kasvanut suureksi. 1960- ja 1970-luvuilla auto nähtiin edistyksellisenä kulkumuotona ja autoistumisesta tuli

ihanne Suomessakin. Suomalaisen [Wikipedian](#) (s.v. *auto* mukaan Volkswagen Kupla oli Suomen myydyin auto lähes koko 1960-luvun, 70-luvulta 80-luvulle suosituin auto taas oli neuvostoliittolainen Lada. Vuonna 2000 Suomessa oli noin 2,12 miljoonaa henkilöautoa, 235 000 pakettiautoa, 64 000 kuorma-autoa ja 9 700 linja-autoa. Moottoripyöriä oli 88 000.

A:4.2 Traktori Suomessa

Traktori tuli Suomeen vuonna 1917, joskin sitä ennen oli käytetty jonkinlaisia moottorivetäjiä jo kymmenisen vuotta. Ensimmäiset traktorit olivat Allwork-merkkisiä, ja ne tuotiin Suomeen Amerikasta. Itsenäisen valtion alkuvuosina harjoitettiin myös omaa traktoriteollisuutta: Turussa valmistettiin viitisensataa Kullervo-merkkistä traktoria 1918–1924. Suomen traktoristuminen oli vielä maailmansotien välillä hidasta, mutta 1950-luvulla traktorien määrä alkoi nopeasti kasvaa. Suomessa oli 147 traktoria vuonna 1920, 2 000 vuonna 1930 ja 6 000 vuonna 1940. 1950-luvun lopulla traktoreita oli jo 75 000. Vuonna 1978 saavutettiin 200 000 traktorin raja. Fordson oli 1920- ja 1930-lukujen suosituin merkki. Traktoreita valmistettiin Suomessa toisen maailmansodan jälkeenkin: Tampereella valmistettiin 1950-luvulla 880 Takra-merkkistä traktoria ja Valmetin tuotanto aloitettiin Jyväskylässä. Vaasassakin rakennettiin 12 kappaleen koesarja Vaasa-traktoria. Toisen maailmansodan jälkeinen työvoimapula lisäsi voimakkaasti traktoreiden kysyntää, ja sitä yritettiin lievittää mm. juuri kotimaisen tuotannon avulla. ([Historiallinen maatalous 2008](#).) Työvoimapulan lisäksi 1950-luvun traktorinvalmistusinnostuksen taustalla olivat luultavasti myös valtion tiukka rahatilanne, vaihtotaseen alijäämän vähentäminen ja maan teollistamispyrkimykset. Samalla pyrittiin kohti taloudellista itsenäisyyttä ja omavaraisuutta. Nykyään rekisteröidään vuosittain noin 5 000 uutta traktoria, ja näistä lähes puolet on Valtra-merkkisiä ([MT 5.10.2005: 6](#)).

A:4.3 Moottoripyörä Suomessa

Moottoripyörä on moottoriajoneuvo, jonka kaksi pyörää ovat samassa linjassa. Suomen laki määrittelee moottoripyörän kaksipyöräiseksi ajoneuvoksi, jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 45 kilometriä tunnissa tai moottorin iskutilavuus on suurempi kuin 50 cm³. Moottoripyörää, jonka moottorin iskutilavuus on yli 50 cm³ mutta enintään 125 cm³, nimitetään kevytmoottoripyöräksi, mikäli sen teho on korkeintaan 11 kW. ([Wikipedia](#) s.v. *moottoripyörä*.)

Moottoripyörän kehitys alkoi, kun ranskalainen Louis Guillaume Perreaux liitti toisiinsa polkupyörän ja höyrykoneen 1868. Lähes nykymuotoisen moottoripyörän kehitti Gottlieb Daimler asentaessaan patentoimansa polttomoottorin puurunkoiseen Daimler Einspuriin vuonna 1885. ([Valtatie kutsuu 2008](#).) Suomeen ensimmäiset moottoripyörät saapuivat jo 1800-luvun puolella, ja vuodesta 1905 alkaen niitä alettiin rekisteröidä liikennevälineinä. Vuonna 1906 myytiin ainakin saksalaisia Wanderer- ja Neckarsulmer-moottoripyöriä, sveitsiläisiä Motosacocheja ja ilmeisesti myös ruotsalaisia Nordstjernaneja. ([Wikipedia](#) s.v. *moottoripyörä*.) 1920-luvulla moottoripyörien tuotanto maailmalla vauhdittui ja Suomessa rekisteröitiin vuosittain aiempaa runsaammin moottoripyöriä. 1920-luvun aikana rekisteröityjen moottoripyörien määrä kasvoi noin kahdeksastasadasta yli viiteen tuhanteen. Alkuvuosien (1895–1930) suosituimmat moottoripyörät olivat Wanderer, HD, Humber, NSU ja Indian. Vuonna 1939 moottoripyöriä oli 7 500, mutta sodan alettua armeija takavarikoi kaikki moottoripyörät käyttöönsä ja kanta oli samansuuruinen vielä 1949. 1950-luku oli moottoripyörien

kulta-aikaa, mutta 1960-luvulla autoistuminen vähensi rekisteröityjen moottoripyörien määrää. Enimmillään rekisteröityjä moottoripyöriä oli 110 000 vuonna 1961. ([Bajahill 2008.](#))

Toisen maailmansodan jälkeen moottoripyörien valmistus siirtyi englantilaisilta, saksalaisilta ja amerikkalaisilta yhä enemmän japanilaisten käsiin ([Valtatie kutsuu 2008](#)). 1960-luvulla suosittuja merkkejä olivat Vespa, Jawa ja Harley-Davidson, 1970-luvulla taas japanilaiset Honda, Yamaha ja Suzuki. 1970-luvulla moottoripyöräverotusta kuitenkin kiristettiin radikaalisti. 1980-luvulla moottoripyöriä käyttivät lähinnä viranomaiset työajoneuvoinaan. Vuoden 1980 alussa rekisteröityjen moottoripyörien määrä oli alimmillaan, vain hieman yli 40 000. Vuoden 2000 lopussa niitä oli jälleen yli 90 000, ja ns. japanilaiset merkit ovat edelleen myydyimpiä. ([Bajahill 2008.](#)) Nykyisin moottoripyöräteollisuus on autoteollisuuden tavoin monikansallisten yhtiöiden käsissä ([Valtatie kutsuu 2008](#)).

Moottoripyörä oli Suomeen tullessaan kulkuneuvo muiden joukossa ja soveltui usein autoa paremmin huonoille ja kapeille teille. Moottoripyöriä käyttivät muiden muassa terveysisaret, kättilöt, poliisi, puolustusvoimat ja myyntiedustajat. 1920–50-luvuilla moottoripyörät olivat autoa edullisempia ja helpommin hankittavissa. Suomen autoistuessa moottoripyörästä tuli turhake ja sittemmin ylellisyyskapine. Nykyisin moottoripyörä on lähinnä suosittu harraste- ja huvitteluajoneuvo.

A:4.4 Mopo Suomessa

[Motot.net](#)in mukaan mopo on kaksi-, kolmi- tai nelipyöräinen ajoneuvo, jonka moottorin iskutilavuus on enintään 50 cm³ ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on pienempi kuin 45 km/t. Mopo, varhaisemmalta nimeltään moottoripolkupyörä tai mopedi, kehittyi apumoottorillisista polkupyöristä. Varsinaiset mopot tulivat Suomessa markkinoille vasta 1950-luvun lopulla. Seuraavan parinkymmenen vuoden aikana vaihteiden määrä kasvoi kahdesta neljään ja tekniikka kehittyi. 1970-luvun alussa Suomeen ryhdyttiin tuomaan pienikokoisia tossumopoja Japanista. Tossumopon käsite pohjautuu Helkaman myymään pienikokoiseen Tossu-mopoon. Lisäksi on olemassa muun muassa urheilu-, kyykky- ja enduromopoja.

Kansallisen lainsäädännön harmonisoituessa EU-lainsäädännöksi lain mukaista mopon määritelmää lievennettiin, ja skootterit alkoivat nopeasti yleistyä. Skootterit luokitellaan teknisten ominaisuuksiensa mukaan mopoiksi, kevytmoottoripyöriksi tai moottoripyöriksi. Mopoksi rekisteröityä skootterin muotoista kulkinetta nimitetään siis moposkootteriksi. ([Motot.net 2008.](#))

Viime vuosina myös mopoautot ovat yleistyneet. Mopoauto tarkoittaa auton muotoista, mutta tätä hieman pienempää nelipyöräistä ja heikkotehoista (4 kW) ajoneuvoa ([Wikipedia](#)). Mopoautoja suosivat usein nuoret, joiden ikä ei vielä riitä "oikeaan" ajokorttiin ja vastaavasti myös ikäihmiset, joilla on syntymävuotensa perusteella rajoittamaton ajo-oikeus mopoihin. Kansankielessä invamopoksi nimitetty invalidiajoneuvo oli tietystä mielessä mopoauton edeltäjä.

A:4.5 Polkupyörä Suomessa

Polkupyörä on lihasvoimalla toimiva kevyen liikenteen kulkuneuvo. Sen rakenne perustuu kahteen peräkkäiseen pyörään, jotka runko pitää kiinni toisissaan. On myös yksi- ja kolmipyöräisiä polkupyöriä, nojapyöriä ja tandempyöriä. Polkupyörä kehittyi 1817 keksitystä potkupyörästä (engl. dandy-horse). 1839 pyörään lisättiin vipuvarsipolkimet – ketjuveto keksittiin vasta 1885. 1800-luvun loppupuoli oli vipuvarsipoljinpyörien valtakautta, ja näitä suurella etupyörällä varustettuja pyöriä nimitettiin velosipedeiksi, ordinaryiksi tai penny-farthingeiksi. Nuo osaavan polkijan käytössä erittäin nopeat kulkuvälineet olivat kuitenkin hyvin kiikkeriä ja vaarallisia. Ketjuvedon keksiminen teki polkupyörästä turvallisemman, sillä etupyörän ei ollut enää tarpeen olla niin hulpea. 1920-luvulla polkupyörä oli jo lähes nykyisenlainen. Maailmassa on polkupyöriä nelinkertainen määrä autoihin nähden, arvioiden mukaan 1,4 miljardia. ([Wikipedia](#) s.v. *polkupyörä*.)

Ensimmäisen kerran polkupyörä mainittiin Helsingfors Dagbladetissa 9.9.1868, jossa pyörien kerrotaan tulleen suureen muotiin Pariisissa. Suomen ensimmäistä polkupyörää on ajanut ilmeisesti J. L. Runebergin poika Lorenzo Vaasassa syyskuussa 1869. ([Vaasalaisia 2005](#).) Suomalainen polkupyöräteollisuus alkoi, kun Turkuun 1898 polkupyöräliikkeen avannut Kustaa Merilä ryhtyi valmistamaan polkupyöriä muutamaa vuotta myöhemmin. Polkupyörien myynti kasvoi 1930-luvulla ja saavutti huippunsa 1938. 1950-luvulla polkupyörät olivat jälleen suosittuja, mutta vaurastumisen ja tuontirajoitusten purkamisen myötä lisääntyneen auto- ja mopokaupan vuoksi polkupyörien myynti väheni rajusti 1960-luvulla. Nykyisin Suomessa on jäljellä kaksi polkupyörien valmistajaa, Tunturi ja Helkama. Näiden lisäksi on jonkin verran koontitoimintaa, jossa pyörien osat tuodaan pääosin ulkomailta. ([Kylliäinen 2008](#).)

Suomen epätasaisilla teillä korkeat velosipedit eivät koskaan saavuttaneet kovin suurta suosiota, mutta ketjuvetoiset polkupyörät ovat olleet hyvinkin suosittuja. Polkupyörä oli toki aiemmin kallis hankinta, mutta se ei vaatinut samanlaista ylläpitoa kuin hevonen ja soveltui myös työväenluokan käyttöön. 1960-luvun ilmiö olivat Helkama-yhtiöiden valmistamat suositut Jopo-polkupyörät. Vasta autoistumisen myötä polkupyöristä tuli lähinnä alaikäisten käyttämä kulkuväline.

A:4.6 Kuljineet Virossa

1900-luvun alussa sekä Suomi että Viro kuuluivat Venäjän keisarikuntaan. Molempien "maitten" yhteydet olivat varsin vilkkaat etenkin Pietarin suuntaan mutta myös Ruotsiin ja pidemmälle Eurooppaan. On varmaa, että vuraat kartanonomistajat ovat autoilleet 1900-luvun alkuvuosina Virossakin. Rikkaat tilanomistajat olivat kuitenkin usein saksalaisaatelia, joten tuon ajan kuljineennimityksistä monet saattavat myös olla saksankielisiä. Ensimmäinen maailmansota lienee kuluttanut vironkin autokantaa, ja lisäksi Viron ensimmäinen itsenäistyminen 1910–1920-lukujen vaihteessa oli huomattavasti kivuliaampi prosessi saksalaismiehityksineen kuin Suomen. Viron ensimmäisen itsenäisyyden aikana maa vaurastui ja autojakin oli jälleen saatavilla.

Toisen maailmansodan jälkeen Neuvostoliitto kuitenkin otti Viron haltuunsa ja alueella siirryttiin suunnitelmatalouteen ja maatalous pakkokollektivisoitiin. Länsiautojen maahantuonti käytännössä loppui, ja merkkien tilalle tulivat tehdaslyhenteet (GAZ, VAZ jne.). Samalla myös tarjolla olevien mallien ja "merkkien" valikoima supistui ja

kulkineitten saatavuus heikkeni. 1950-luvulta 1990-luvulle Viron kulkinevalikoima oli hyvin toisenlainen Suomeen verrattuna. Tämä näkyy nimistössä hyvin selvästi (ks. [G.2](#)). Virossakin on kuitenkin annettu kulkineenimiä pitkään, jo neuvostoaikana ja luultavasti ennen sitäkin.

Toisen kerran Viro itsenäistyi vuonna 1991, jonka jälkeen maan kehitys on ollut nopeaa ja nousujohteista. Uusia autoja ja automerkkejä on tuotu sekä idästä että lännestä, ja vaurastuminen on mahdollistanut auton tai muun kulkineen hankinnan monille.

A:5 Tutkimustehtävä ja työn rakenne

Tässä luvussa on kaksi alalukua. Ensimmäisessä niistä (A:5.1) kerrotaan tutkimuksen uutuusarvosta ja tarpeellisuudesta. Jälkimmäisessä (A:5.2) määritellään vihdoin täsmällisemmin tutkimuksen tavoitteet ja tutkimustehtävät. Myös tutkimustehtävien mukaisesti rakentuva työn rakenne tulee kerratuksi samalla.

A:5.1 Tutkimuksen uutuus

Vallitsevan käsityksen mukaan väitöskirja tulee aloittaa motivoinnilla: Tulee siis selvittää, miksi tehty tutkimus on tarpeellinen ja mitä annettavaa sillä on tiedeyhteisölle ja maailmalle. Toisinaan monimutkaistenkin selvitysten jälkeen pystytään osoittamaan, että aiemmassa tutkimusperinteessä on jonkinlainen aukko: joko tutkimuksen kohde, sovellettava menetelmä tai näkökulma on jollakin tavalla uusi. Tämän tutkimuksen kohdalla tuon aukon osoittaminen on opinalan aiemman tutkimuksen puutteellisuuden vuoksi hyvin helppoa ja käy sen vuoksi tavallista lyhyemmin.

A:5.1.1 Tutkimuskohteen uutuus

Kun kyse on auton lempinimistä, kansalla on vilkas kielikuvitus. Tutkija löysi lähes kolmetuhatta kansanomaista nimitystä. Kajakki, Kupla, Rellu, Pösö – rakkailla autoilla on monta nimeä. Mutta tietääkö kukaan, kuinka monta? (HS 28.2.2010.)

Tutkimuksen kohteena oleva **aihepiiri** on lähes kokonaan uusi suomalaisessa nimistöntutkimuksessa: suomalaisia epävirallisia kulkineennimiä ei juuri ole tutkittu. Myös kansainvälisesti tutkimus on ollut vähäistä. Sama ilmeisesti koskee myös virallisten kulkineennimien (yleensä merkkien ja mallien nimiä) tutkimusta. Aiempaa tutkimusta käsiteltiin edellä luvussa [A:3.1.2](#)). Tutkimuksen vähyys yllättävää, sillä nimilajilla lienee Suomessakin ikää jo satakunta vuotta, yhtä kauan kuin itse kulkineillakin (ks. edeltä luvusta [A:4](#) selvitys kulkineiden tulosta Suomeen). Voitaneen olettaa, että jo ensimmäisillä autoilla Venäjän vallan aikana on ollut yksilönnimiä, kun kerran saman ajan hevosilla, laivoilla ja vetureillakin sellaisia tunnetaan; laivojen nimenantotraditiohan taas on lähinnä ikaikainen ilmiö ([Schybergson 2009: 11](#)). Varmasti tiedetään ainakin esimerkiksi se, että Hyrynsalmella *Pontikka-Antti* ([Hn-kilpa 1972](#)) ajoi taksia Pontiac-merkkisellä autolla jo maailmansotien välillä, ja monia muitakin *Pontikan* kanssa samanikäisiä kulkineennimiä on.

Aihepiirin uutuuteen on välttämättömästi sidoksissa myös tutkimusaineiston uutuus. Aineiston keruusta ja rajauksesta kerrottiin luvussa [A:2](#) (tutkimusaineisto). Kansankulttuurin ja -kieltä edustavan nimiaineiston kerääminen on ollut itseni ja monien informanttien mielestä sekä mielenkiintoista että kansanperinteen tallennuksen kannalta merkittävää; kulkineennimet on koettu katoamisuhan alaisiksi (ks. [A:2.5](#)).

A:5.1.2 Tutkimuskohteen merkityksellisyys

Tieteellinen tavoitteenasettelu onkin kahtalainen. Ensiksikin tavoitteenani on esitellä tutkimattoman nimilajin keskeisimmät piirteet. Vähemmän tutkittujen nimilajien typologian systemaattinen tutkiminen onkin mainittu tarpeelliseksi (NP 2008: 42). Nimilajin typologiassa otan kantaa sekä nimien muotoon että sisältöön. Alun alkaen nimiaineiston pohjalta nousseet **tutkimuskysymykset** esitellään tarkemmin [seuraavassa alaluvussa](#).

Toinen osa tieteellistä tavoitetta on nimilajista saadun tiedon avulla täydentää nimistöstä syntyvää kokonaiskuvaa, kuten erityisesti Norna-symposiumeissa 1991 ja 2000 on toivottu (julkaisut [Övriga namn 1994](#) ja [Avgränsning av namnkategorier 2002](#)). Koska kulkineennimiä ei ole juuri aikaisemmin tutkittu ja koska nimistöntutkimuksen näkökulmat ja menetelmät on pitkälti kehitetty paikan- ja henkilönnimien tutkimiseen, on "tieteellinen aukko" ollut varsin laaja. Näin ollen olen joutunut hakemaan teoreettista taustatukea moniaalta, niin nimistön- kuin sanastontutkimuksenkin piiristä, ja yhdistelemään näitä palasia ja määrittelemään käsitteitä uudelleen. Eräänlaisena osatavoitteena onkin ollut nimistöntutkimuksen ja muun kielentutkimuksen välisen suhteen esiin tuominen (vrt. [Sjöblom 2006: 17](#)).

A:5.1.3 Tutkielman formaatin uutuus

Myös tämän väitöskirjan **formaatti** on merkittävä uutuus: tutkielma on html-, css-, php- ja sql-tiedostoista koostuva sähköinen kokonaisuus. Työhön kuuluu siis nimiä ja niihin liittyvää tietoa sisältävä tietokanta sekä aihetta monipuolisesti esittelevä ja analysoiva verkkosivusto, sähköinen monografia. Tietooni ei ole tullut, että väitöstutkimuksia olisi Suomessa aiemmin julkaistu sähköisen ympäristön etuja näin laajasti hyödyntäen. Formaatin valinnalla on kaksi keskeistä etua. Sähköinen väitöskirja on verkossa kaikkien käytettävissä, avautuu helposti selainohjelmassa ja toteuttaa näin tieteen saatavuutta. Toisaalta väitöskirjan digitaalisuus tuo hyperlinkkien ja kuvakarttojen avulla uudenlaisen tavan jäsentää tutkimustietoa. Linearisesti etenevän tekstin sijasta tarjolla onkin hierarkkisesti jäsentyntä tietoa, jossa asioiden ja ilmiöiden keskinäiset yhteydet kyetään tuomaan esiin toisella tavalla kuin tähän asti on totuttu. Joitakin piirteitä perinteisestä väitöskirjaformaattista on kuitenkin säilytetty akateemisen lukijan ohjaamiseksi, esimerkiksi lukujen numerointi. Tutkielman teknistä toteutusta pohditaan erillisessä luvussa [H:3](#).

Formaatin myötä myös maallikoita kiinnostava tutkimusaineisto saadaan julkiseksi. Tutkimusaineisto on vanhanaikaisen nimilipuille kirjoittamisen sijasta tarjolla analysoidussa muodossa tietokantana, josta voi tehdä erilaisia hakuja hakutoimintojen ([Perushakulomake](#) ja [Tieteellinen hakulomake](#)) avulla. Tämä on tieteen julkisuusperiaatteen mukaista ja mahdollistaa kerätyn tiedon "palauttamisen" käyttäjilleen. Aineistotietokantaa käytetään myös muualla sivuston rakenteessa: kutakin piirrettä vastaavat esimerkkiluettelot generoituvat tietokannasta käyttäjän selatessa sivustoa. Tutkimustiedon esillepano tässä muodossa ei myöskään ole enää aivan tavatonta fennistiikassakaan (esim. [VISK](#) ja [Termipankki](#)).

Valitulla formaatilla on myös muita harvinaisia etuja: Tutkimustietoa sisältävän sivuston kehittämistä voidaan väitöskirjavaiheen jälkeen jatkaakin. Tietokantaan voidaan myöhemmin lisätä uutta nimikartuntaa ja analyysijä voidaan tarkentaa. Sähköisen lähteistön määrän kasvaessa yhä useampia linkkejä voidaan muuttaa suoriksi, toisiin tutkimuksiin johtaviksi linkeiksi. Mahdolliset lisätutkimuksetkin on helppo liittää kokonaisuuden osaksi myöhemmin. Samaa tietokantaa ja rakennetta hyödyntäen voidaan tehdä maallikon luettavaksi sopiva kevytversio, jossa teoreettisimmat työn luvut ohitetaan. Monet nyt tehdyistä rakenneratkaisuista liittyvät siis sivuston väitöksen jälkeiseen kehittymiseen tutkimusfoorumina.

A:5.1.4 Epämääräinen ja laaja yleiskuvaus kulkineennimistöstä

Tutkimattoman alueen ja tutkielman laajuuteen sekä tutkielman asemaan uutuutena sisältyy aina kaksi puolta: toisaalta uuteen ryhtyminen on aina tieteellinen ansio, toisaalta sitä seuraa väistämättä arvostelua ja uusia tutkimuksia, jotka osoittavat osan väitteistäni, menetelmistäni ja tuloksistani vääriksi ja täsmentävät toisia. Tähän korjaavaan ja täydentävään työhön tarvitaan kuitenkin lähtökohtia, joita tässä raportissa pyrin tarjoamaan. Olenkin tyytyväinen, jos joku ryhtyy kehittämään suomalaista nimistöntutkimusta edelleen. Väitöskirjan ihanteisiin luetaan tavallisesti tiiviys, asiallisuus, ytimekkyys ja selkeä rajaus – puhutaan kristallisoitumisesta. Aiemman tutkimuksen vähäisyyden ja valmiiden aineistojen heikon saatavuuden vuoksi en ole kuitenkaan pitänyt tätä tiiviyttä tavoitteena, joka palvelisi tieteen kehittymistä parhaiten. Tätä tutkielmaa voisi kuvata asemakaavan sijasta paremmin yleisluontoiseksi maantiekartaksi aiemmin tuntemattomalta alueelta. Sen tiet johtavat eri suuntiin ja niiden leveys, mutkaisuus ja ruuhkaisuus vaihtelevat, mutta ne kaikki liittyvät silti toisiinsa. Tiekartta kaipaa täsmentämistä, uusia teitä pitää rakentaa ja jotkut vanhat tiet saattavat jäädä syrjään liikenteeltä. Yhtä kaikki se on kuitenkin parempi vaihtoehto kuin olla kokonaan teillä tietymättömillä. Toivon myös, että lukija ymmärtää karttani perusteella, mitkä ovat valtateitä, mitkä vähäisempiä polkuja ja mitkä keskeneräisiä väyliä tai umpikujia. Tämä nykyaikaiselle tieteelle epätyypillinen suuren aukon paikkausyritys on ohjannut myös kohti totutusta poikkeavaa tutkielmarakennetta.

A:5.2 Tutkimuskysymykset ja työn rakenne

A:5.2.1 Tutkimusprosessin ja -raportin tavoitteet

Kahdeksisen vuotta kestäneen tutkimusprosessin aikana mielessäni on ollut yksi ainoa suuri tutkimuskysymys tai tavoite. Tavoitteena on varsinaisesti ollut selvittää, millaisia epäviralliset kulkineennimet ovat ja mitä erityistä tai kiinnostavaa niissä on. Tämä voidaan muotoilla myös sanoin "selvittää kulkineennimistöissä vallitseva nimisysteemi ja nimimallit" tai voidaan todeta, että tavoitteena on tutkimusaineiston pohjalta esitellä suomalaisten epävirallisten kulkineennimien keskeiset ryhmät ja niiden piirteet. Kohta esitettävät tarkemmat tutkimuskysymykset on lähinnä abstrahoitu jälkikäteen väitöskirjan muotovaatimusten täyttämiseksi ja toisaalta tutkielman rakenteen selventämiseksi. Työn rakenne jäsentyy pitkälti tutkimuskysymysten mukaan (tai toisin päin).

Kulkineennimistön kuvaamisen lisäksi tällä väitöskirjalla on muitakin tavoitteita, jotka eivät ole sillä tavalla tieteellisiä, että niitä voisi pitää tutkimuskysymysten pohjana. Ensiksikin pelkän kulkineennimistön kuvaaminen ei oikeastaan edes ole mahdollista. Kutakin kulkineennimistöistä havaitsemaani piirrettä on verrattava muuhun kielestä ja nimistöistä jo tiedettyyn. Näin kulkineennimistön tutkiminen täydentää nimistöä ja kielestä syntyvää kokonaiskuvaa.

Kulkineennimistön nimisysteemin kuvaamisen ja kielitieteen ja erityisesti nimistöntutkimuksen kehittämisen lisäksi tällä tutkimuksella on myös paljon maanläheisempiä tavoitteita. Kolmas laajempi tavoite on ollut selvittää ja esittää kaikkien tutkimusaineiston nimitysten alkuperä ja näin mahdollistaa väitöskirjaan sisältyvän tietokannan käyttö eräänlaisena etymologisena nimi- ja sanakirjana "kulkineennimistön alalta". Näin myös yksittäisen nimityksen taustasta kiinnostuneet, niin kielitieteilijät kuin

maallikot, löytävät etsimänsä. Tarkoitus on, että keräämäni laaja aineisto on näin myös tulevien tutkijoiden käytettävissä. Yksittäisten nimien analyysit ovat siis löydettävissä yläpalkin hakutoiminnon kautta.

Neljäs laajemman tason tavoite on todistaa, että myös verkkosivuston muodossa voidaan julkaista vakavasti otettavaa tiedettä, ja että tällä julkaisuformaattilla on myös annettavaa tieteele (mm. hyperteksti ja hakuominaisuudet). Tämän väitöskirjan tapauksessa – ja toivottavasti tulevaisuudessa monien muidenkin – formaatti mahdollistaa useampia merkittäviä asioita, jotka eivät paperimuotoisessa väitöskirjassa olisi mahdollisia. Ensiksikin edellisessä kohdassa mainittu koko tutkimusaineiston ja sen analyysin sisällyttäminen väitöskirjaan ei olisi ollut mahdollista ilman sähköistä formaattia. Analysoitujen nimien tietokantaan sisältyy myös analyysejä selventävää kuva- ja äänimateriaalia, jonka esittäminen paperilla olisi ollut myös varsin epäkäytännöllistä. Vielä yksi syy formaattivalinnalle on sähköisen ympäristön sallima tekstin monikerroksisuus, joka helpottaa monitasoisen sisällön esittämistä. Koska kysymyksessä on ensimmäinen laaja tutkimus kulkineennimistöstä, olen halunnut ottaa tutkielmaan mukaan mahdollisimman monipuolisesti sisältöä ja osoittaa muilla kuin sisällön rajaamisen keinoin, mikä siitä on olennaisinta ja tärkeintä ja mikä toissijaista ja keskeneräistä, enemmänkin keskustelunavaukseksi tai ymmärtämistä tukevaksi taustaksi tarkoitettua. Väitöskirjan luonteen kannalta keskeiset osat tullevat tutkielmassa kuitenkin prominentteina esiin.

A:5.2.2 Tutkimuskysymykset ja työn rakenne

Väitöstutkimuksen varsinainen tekstiosuus on jaettu 7 osioon (A–G). Näistä ensimmäinen (A) on juuri päättymässä ja olet tuota pikaa siirtymässä varsinaisten tutkimusosioitten pariin. Nämä osiot eroavat toisistaan paitsi näkökulmiltaan myös joissakin tapauksissa aineistoltaan ja menetelmiltään. Seuraavassa kerrataan tutkimuksen osioittainen rakenne aloitussivua laajemmin. Tässä vielä aloitussivun rakennekuva kertauksen vuoksi:

A: TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT

Tutkimuksen kohde - Tutkimuksen aineistot - Tutkimuksen taustaa - Tutkimuksen tavoitteet ja rakenne

YKSITTÄISTEN NIMIEN ANALYYSIT TIETOKANNASSA

B. HAJAHUOMIOITA NIMISTÄ, NIMENANNOSTA JA -KÄYTÖSTÄ

Nimenannosta
Nimien funktiot

Alueellisesta ja sosiaalisesta variaatiosta ja käyttötilanteista

Nimien iästä, leviämisestä, säilymisestä, katoamisesta ja merkitysosan muutoksista

Attraktiokeskukset

C. NIMIEN MUODOSTUSALKUPERÄ JA RAKENNETYYPI

Nimenosien ja nimien jakautuminen primääreihin, puhtaasti sekundääreihin ja lisämerkityksiin sekundääreihin.

Nimien yksi- tai useampiosaisuus
Nimien pituus

D. SEKUNDÄÄRINIMIEN MUODOSTAMINEN

Mitä keinoja käyttäen epävirallisia nimiä muodostetaan toisista nimistä, virallisista tai epävirallisista nimistä?

E. MISTÄ OMINAISUUKSISTA NIMET KERTO VAT JA MITEN

Mistä kulkineen ominaisuuksista nimet kertovat? (= Mitkä ovat epävirallisten kulkineennimien nimeämisperusteet)?
Mitä nimeämisperustetta ilmennetään nimessä?

F. KULKINEENNIMET KULTTUURIN KUVAAJINA

Mitä skeemoja kulkineennimistöön sisältyy ja miltä kognitiivisilta alueilta nimet ammentavat?
Mitkä metaforien lähdealueet aktivoituvat useiten? Mitä nimet kertovat kulttuurista ja miten populaarikulttuuri on vaikuttanut nimiin?

G. PÄÄTÄNTÖ

Koonti kulkineennimistön ominaisuuksista
Suomalaisen ja virolaisen kulkineennimistön yhtäläisyydet ja erot
Kulkineennimistö nimisysteeminä ja sen suhde muihin nimilajeihin
Metodologisia ja terminologisia ajatuksia ja jatkotutkimuksen kohteita

Seuraavat osioitten esittelytekstit löytyvät myös kunkin asianomaisen osion alusta, joten ne voi halutessaan lukea sieltäkin.

A:5.2.2.1 Osio A: Tutkimuksen lähtökohdat

Osio A, jonka lopussa parhaillaan olet, esittelee tutkimuksen lähtökohdat. Osiossa A on tähän mennessä määritelty, mitä tutkittavana olevat epäviralliset kulkineennimet ovat (luku [A:1](#)) ja kuvattu tutkimusaineiston keruu, rajaus, käsittely tietokannassa ja analyysiperiaatteet (luku [A:2](#)). Luvussa [A:3](#) kuvattiin tutkimuksen teoreettinen tausta ja luvussa [A:4](#) kulttuurihistoriallinen tausta eli kulkineitten historia tutkimusalueella. Luvun lopussa on kerrottu tutkimuksen uutuusarvosta ([A:5.1](#)) ja nyt olet viimeisessä alaluvussa A:5.2, jossa tutkimuskysymyksiä ja niihin liittyvää tutkimuksen rakennetta esitellään.

A:5.2.2.2 Osio B: Hajahuomioita nimistä, nimenannosta ja käytöstä

Osio B on tärkeämpiä tutkimusosioita täydentävä "lisukesalaatti", ja sen voi lukea missä vaiheessa tahansa, sillä sen päätehtävä on antaa taustatietoa kulkineennimistön synnyttämisestä ja käytöstä. Osiossa esitetään lyhyesti tutkimusprosessin aikana ilmenneitä hajahuomioita ja tutkijan käsityksiä nimenannosta, -käytöstä ja nimien säilymisestä, nimien funktioista, alueellisesta ja sosiaalisesta variaatiosta ja kulkineennimistön attraktiokeskuksista. Näiden alustavien huomioiden taustalla ovat toisaalta tutkijan omat havainnot tutkimusaineiston nimimassasta, toisaalta taas suuressa määrin aineistonkeruun yhteydessä kertynyt osin hiljainenkin tieto siitä, millaisia käsityksiä maallikoilla epävirallisista kulkineennimistä eli kansanomaisemmin lempi- ja haukkumanimistä on. Osio B on siis sosio- ja kansanlingvistinen katsaus kulkineennimistöön. Sen pienet havainnot sopivat laajempien tutkimusten ja artikkelien alkuhypooteeseiksi, ja ne julkaistaan tässä yhteydessä siksi, että tieteellisempääkään tietoa näistä asioista ja ilmiöistä ei kulkineennimistön osalta ole vielä olemassa.

Osion B tiedot:

- Teoreettinen tausta: sosio-onomastiikka ja kansanlingvistiikka
- Tutkimusaineisto: aineistoa kerätessä kansalta saatuja näkemyksiä ja selityksiä sekä tutkijan yleiskuva nimiaineistosta
- Menetelmä: poimintojen teko ja eläytyvä ymmärtäminen
- Tutkimuskysymykset:
 - Miksi kulkineennimiä annetaan ja mihin niitä tarvitaan? → [B:1](#)
 - Mitä funktioita nimillä saattaa olla? → [B:1](#)
 - Miten asenteet liittyvät nimiin? → [B:1](#)
 - Millaista alueellista, sosiaalista, sukupuolista ja pragmaattista variaatiota kulkineennimiin liittyy → [B:3](#)
 - Miten kulkineennimet säilyvät ja katoavat? Miten nimien merkitysala muuttuu ja niitä käytetään uudelleen? → [B:2](#)
 - Mitkä kulkineet saavat nimiä, mitkä eivät ja miksi? → [B:4](#)
- Lyhyt vastaus tutkimuskysymyksiin:
 - Kulkineennimien antamisen suhteen ihmiset vetoavat mm. käytännöllisyyteen, suuhun sopivuuteen, kuvaavuuteen ja leikkisyyteen. Nimiä saavat kulkineet, jotka ovat jollakin tavoin poikkeavia, erottuvia tai luonteikkaita tai joilla on erityisen hankala virallinen nimi. Attraktiokeskuksia ovat Lada, Ford ja Mazda. Osa kulkineennimistä on yhteistä kansallista omaisuutta (Mersu), osa taas alan harrastajien termiä tai perhepiirien nimestä. Nimien yleisyydessä voi olla alueellista ja sosiaalista vaihtelua, mutta tämä on varsin vähäistä: kulkineennimet ovat yhtä kansallisia kuin kulkineetkin. Nimet katoavat noin sukupolvi "perävalojen jälkeen".

A:5.2.2.3 Osio C: nimien muodostusalkuperä ja rakennetyypit

Ensimmäisessä varsinaisessa tutkimusosiossa C määritellään nimenosien jako primääreihin ja sekundääreihin. Primäärit nimet on johdettu kulkineen ominaisuuksista (ominaisuus laajasti tulkiten), sekundäärit taas jo olemassa olevista, usein virallisista kulkineennimistä. Nämä termit esitellään luvussa [C:2.1](#), samoin kuin primäärin ja sekundäärin aineksen yhdistyminen tai sekoittuminen toisiinsa. Näin syntyy joukko erilaisia epävirallisten kulkineennimien rakennetyyppejä, joita osiossa C käydään läpi ja joiden yleisyydestä esitetään tilastoja. Tässä yhteydessä monimielisimmät kulkineennimet ovat ohjanneet myös pohtimaan hiukan totutusta poikkeavalla tavalla **nimenosan** käsitettä osin Paula Sjöblominkin (2006: 149–151) ajatuksia edelleen kehitellen. Perinnäisen paikannimistön kuvausmallin ajatus siitä, että nimestä voidaan

yleensä erottaa kohteen lajin määrittelevä tai nimeävä perusosa (edusosa) ja kohdetta kuvaava määriteosa ei kykene kuvaamaan epävirallista kulkineennimistöäkään riittävän hyvin. Lopuksi esitetään tilastotietoja myös epävirallisten kulkineennimien pituuksista tavuina ja merkkeinä.

Osion C tiedot:

- Teoreettinen tausta: nimistöntutkimus, erityisesti epävirallisten nimien tutkimus, sananmuodostus, lainaaminen ja yhdistäminen
- Tutkimusaineisto: kaikki tutkimusaineiston nimet
- Menetelmä: Aineiston nimien vertaaminen virallisiin nimiin ja etymologointi sekä nimien jakaminen nimenosiin
- Tutkimuskysymykset:
 - Mistä aineksista uusia nimiä saadaan? → [C:2.3](#)
 - Millaisia rakenteita kulkineennimissä on? → [C:4](#)
 - ...ja miten yleisiä nämä rakennetyypit ovat? → [C:5](#)
 - Miten pitkiä nimenosat ja kokonaiset nimet ovat? → [C:6](#)
- Lyhyt vastaus tutkimuskysymyksiin:
 - Nimiä muodostetaan sekä kulkineitten ominaisuuksien perusteella että virallisista nimistä eri tavoin muokkaamalla tai näitä yhdistäen. Uusia nimiä saadaan myös lainaamalla muista kielistä. Nimet ovat lähinnä yksi- tai kaksiosaisia, mutta rakenteet saattavat olla kompleksisempia ja nimenosat päällekkäisiä.

A:5.2.2.4 Osio D: Sekundäärinimien muodostaminen

Osio D jatkaa osion C pohjalta. Kun osiossa C selvitettiin, miten (sekundääri)nimet on muodostettu samantarkoitteisen kulkineennimen pohjalta eri tavoin muunnellen ja esiteltiin nimien pääasialliset rakennetyypit, katsotaan osiossa D tarkemmin sekundäärinimissä käytettyjä muodostuskeinoja. Muuntelun lähtökohtana on useimmiten virallinen nimi (*Mercedes* → *Mersu*), mutta epävirallisista nimistä voi myös syntyä monimutkaisia ketjuja, joissa toinen nimi perustuu toiseen (*Warre* → *Varpunen* → *Pihalintu*). Tässä analyysissä lähtökohtana on Peter McCluren malli (1981: 63–76, ks. [D:2.4](#)), jota olen kehitellyt paremmin suomenkieliseen epäviralliseen nimistöön sopivaksi. Osa sekundäärinimistä on kuitenkin muodostettu lähinnä "vääntämiseksi" kuvattavalla tavalla siten, että uusi nimi muistuttaakin toista propria tai appellatiivia ja tuo jonkin sivumielteen (*Toyota Carina* → *Narina*, *ambulanssi* → *pimpulanssi*). Näitä nimitetään tässä tutkimuksessa lisämerkityksiksi sekundäärinimiksi erotuksena puhtaista sekundäärinimistä (*Volkswagen* → *Volkkari*), joihin samantyyppistä lisämerkitystä ei sisälly.

Osion D tiedot:

- Teoreettinen tausta: johto-oppi, lainasanojen mukauttaminen, slangisanojen muodostus, semasiologia
- Tutkittava aineistofragmentti: kaikki nimet, joissa on sekundääri osa
- Menetelmä: aiemmasta nimestä muodostettujen nimien morfofonologinen analyysi
- Tutkimuskysymys: Mitä keinoja käyttäen epävirallisia nimiä muodostetaan toisista nimistä, virallisista tai epävirallisista nimistä? Alakysymykset:
 - Mitä epäviralliset kulkineennimet kertovat vierasperäisten nimien ja lyhenteiden mukauttamisesta suomen ja viron fonotakseihin ja miten nimiä on mukautettu? → [D:3](#)
 - Mitä keinoja käyttäen puhtaita sekundäärinimiä on muodostettu ja miten usein? → [D:4](#)
 - Millaisia keinoja käyttäen lisämerkityksisiä sekundäärinimiä on muodostettu ja miten usein? → [D:5](#)
 - Miten sekundäärinimistä muodostuu nimiketjuja? → [D:6](#)
 - Millaisia merkityksenmuutoksia kulkineennimistöön sisältyy (eli miten vanhoista nimistä tehdään uudensisältöisiä muotoa muuttamatta)? → [D:7](#)

- Lyhyt vastaus tutkimuskysymyksiin:
 - Neutraaleja sekundäärinimiä saadaan virallisesta nimestä yleisimmin määrämuotoon tyypistämällä tai suffiksin avulla täydentäen. Suffiksoinnin ja tyypistämisen yhteydessä tavoitellaan usein tiettyä valiomuotoa. Lisäksi käytössä ovat mm. ellipsi, kontaminaatio, numeroilmauksen lukeminen ja merkitysalan muutokset. Monimotivoituja sekundäärinimiä muodostettaessa avainasemassa on lekseemihakuinen muuntelu, jota voidaan toteuttaa mukailen, kääntäen tai assosiaatioita vapaammin hyödyntäen.

A:5.2.2.5 Osio E: Mistä ominaisuuksista nimet kertovat ja miten

Osiossa E esitellään epävirallisten kulkineennimien **nimeämisperusteet**, toisin sanoen kuvataan, mihin kielenulkoisen maailman asioihin nimet ottavat kantaa tai mitä ne tuovat esiin. Tyypillisiä nimeämisperusteita ovat esimerkiksi koko ja muoto, alkuperä ja erilaiset näkyvät osat. Tässä yhteydessä päädytään myös pohtimaan nimeämisperusteen käsitettä sinänsä ja sitä, miten mielekästä nimeämisperusteiden luokittelu on (vrt. [Kiviniemi 1987](#)). Käytän silti sanaa nimeämisperuste, vaikka se onkin osoitettu ongelmalliseksi ([Sjöblom 2006:22, 59–61](#)) ja vaatii uudelleenmäärittelyä. Nimeämisperuste voi ilmetä niin nimen määrite- kuin edusosassakin, toisin kuin yleensä on ajateltu, ja yhdellä nimenosallakin voi olla useampia nimeämisperusteita. Lisäksi tavoitteena on myös näyttää, miten nimeämisperuste tuodaan esiin (metaforan avulla tai suorasanaisesti).

- Teoreettinen tausta: perinteinen ja kognitiivinen nimistöntutkimus
- Tutkittava aineistofragmentti: nimet, joilla on jokin nimeämisperuste
- Menetelmä: Nimien etymologointi ja tulkinta kulttuurista taustaa vasten
- Tutkimuskysymykset:
 - Montako nimeämisperustetta kulkineennimellä yleensä on? → [E:4.1](#)
 - Mistä kulkineen ominaisuuksista nimet kertovat (nimeämisperusteet)? → [E:4.2](#)
 - Miten nimeämisperustetta ilmaistaan nimessä? → [E:5](#)
- Lyhyt vastaus tutkimuskysymyksiin:
 - Kulkineennimet ilmentävät useimmin kulkineen muotoa ja kokoa, käytettävyyttä, alkuperää ja silmiinpistäviä osia. Nimet ovat usein metaforisia. Yleisin nimeämisperuste vaihtelee hieman viittaustason mukaan, esimerkiksi alkuperä on nimeämisperusteena tyypillisimmään merkinimistössä, kun taas vaikkapa luonne soveltuu parhaiten yksilönnimissä esiin tuotavaksi ominaisuudeksi. Eriasteinen metaforisuus on kulkineennimistössä varsin tyypillistä, mutta sen määrän matemaattis-tilastollinen arviointi ei ole mielekästä.

A:5.2.2.6 Osio F: Kulkineennimet kulttuurin kuvaajina

Osion E nimeämisperuste-analyysin jälkeen osiossa F syvennytään nimien merkityksiin kognitiivisen nimistöntutkimuksen keinoin ja tutkitaan, mitä nimet kertovat kulttuurista ja miten kulttuuriset ilmiöt nimissä ilmenevät.

- Teoreettinen tausta: kognitiivinen nimistöntutkimus
- Tutkittava aineistofragmentti: koko nimiaineisto, lähinnä nimet, joihin sisältyy tunnistettavia sanoja
- Menetelmä: Yleistysten etsiminen analysoidujen nimien merkityksen perusteella ja nimien peilaaminen nykykulttuuriin ja viime vuosisadan historiaan eli relevanttiin maailmantietoon
- Tutkimuskysymykset:
 - Mitä metaforisia lähdealueita kulkineennimi aktivoi ja mitä skeemoja kulkineennimistössä on? → [F:3](#)
 - Mitä muita kognitiivisia alueita kulkineennimistö tuo esiin? → [F:4](#)

- Mitä kulttuurisia ilmiöitä kulkineennimistössä heijastuu? → [F:5](#)
- Lyhyt vastaus tutkimuskysymyksiin:
 - Epävirallisen kulkineennimistön keskeiset metaforiset skeemat ovat KULKINE ON ELOLLINEN OLENTO, KULKINE ON VÄLINE ja KULKINE ON SÄILIÖ. Epävirallisen kulkineennimistön metaforisia lähdealueita ovat mm. henkilönnimet, eläinten nimitykset, appellatiiviset henkilönnimitykset, astiat, laatikot ja rakennelmat ja kodinkoneet.
 - Kulkineisiin liittyvät muut kognitiiviset alueet ovat tiivistetysti kulkineen ulkonäkö ja olemus, kulkineen käyttö ja kulkineen tausta ja historia.
 - Epävirallisissa kulkineennimissä tuodaan esiin moniakin kulttuurisia ilmiöitä. Nimet sisältävät viittauksia muun muassa politiikkaan ja populäärikulttuurin tuotteisiin. Nimien avulla myös osoitellaan sormella vähemmistöjä. Monien kulkineennimien tunteminen edellyttää sekä kulkineitten että kansankulttuurin tuntemusta.

A:5.2.2.7 Osiot G ja H

Päätätöosiossa G kerrataan tulokset ja verrataan kulkineennimien nimisysteemiä muihin nimiin, erityisesti alusten ja veturien nimiin. Lisäksi verrataan virolaisia kulkineennimiä suomalaisiin. Lisäksi otetaan kantaa nimistöntutkimuksen ja kielitieteen kehittymiseen ja esitetään jatkotutkimusten aiheita. Osio H:n alla on erilaista liitemäistä materiaalia, kuten lähdeluettelo, liitteenä olevat aineistonkeruuvetoomukset ja kuvaus sähköisen väitöskirjan teknisestä toteutuksesta.

Osio A päättyy tähän. Valikkopainikkeita käyttäen voit lukea tutkimuksen osioita sen mukaan, mistä asioista olet kiinnostunut. Seuraavaa linkkiä seuraamalla pääset etenemään osioon B.

B. Hajahuomioita nimistä, nimenannosta ja -käytöstä

Osiolla B on kaksi tehtävää: se on yhtäältä eräänlainen taustoittava johdannon jatke, toisaalta taas muiden tutkimusosioiden tietoa täydentävää lisätietoa. Osiossa esitetään lyhyesti tutkimusprosessin aikana ilmenneitä hajahuomioita ja tutkijan käsityksiä nimenannosta ja nimien käytöstä, säilymisestä, funktioista, alueellisesta ja sosiaalisesta variaatiosta sekä kulkineennimistön attraktiokeskuksista. Näiden alustavien ja epätieteellisten huomioiden taustalla ovat toisaalta tutkijan omat havainnot tutkimusaineiston nimimassasta, toisaalta taas suuressa määrin aineistonkeruun yhteydessä kertynyt osin hiljainenkin tieto siitä, millaisia käsityksiä maallikoilla epävirallisista kulkineennimistä eli kansanomaisemmin lempi- ja haukkumanimistä on. Osio B on siis sosio- ja kansanlingvistinen raapaisu kulkineennimistöä koskevista asioista. Osion B pienet havainnot sopivat laajempien tutkimusten ja artikkelien alkuhypoeteeseiksi, ja ne julkaistaan tässä yhteydessä siksi, että tarkempaakaan tietoa näistä asioista ja ilmiöistä ei kulkineennimistön osalta ole vielä olemassa.

Osion B tiedot:

- Teoreettinen tausta: sosio-onomastiikka ja kansanlingvistiikka
- Tutkimusaineisto: aineistoa kerätessä kansalta saatuja näkemyksiä ja selityksiä sekä tutkijan yleiskuva nimiaineistosta
- Menetelmä: poimintojen teko ja eläytyvä ymmärtäminen
- Tutkimuskysymykset:
 - Miksi kulkineennimiä annetaan ja mihin niitä tarvitaan? → [B:1](#)
 - Mitä funktioita nimillä saattaa olla? → [B:1](#)
 - Miten asenteet liittyvät nimiin? → [B:1](#)
 - Millaista alueellista, sosiaalista, sukupuolista ja pragmaattista variaatiota kulkineennimiin liittyy → [B:3](#)
 - Miten kulkineennimet säilyvät ja katoavat? Miten nimien merkitysala muuttuu ja niitä käytetään uudelleen? → [B:2](#)
 - Mitkä kulkineet saavat nimiä, mitkä eivät ja miksi? → [B:4](#)
- Lyhyt vastaus tutkimuskysymyksiin:
 - Kulkineennimien antamisen suhteen ihmiset vetoavat mm. käytännöllisyyteen, suuhun sopivuuteen, kuvaavuuteen ja leikkisyyteen. Nimiä saavat kulkineet, jotka ovat jollakin tavoin poikkeavia, erottuvia tai luonteikkaita tai joilla on erityisen hankala virallinen nimi. Attraktiokeskuksia ovat Lada, Ford ja Mazda. Osa kulkineennimistä on yhteistä kansallista omaisuutta (Mersu), osa taas alan harrastajien termejä tai perhepiirien nimistöä. Nimien yleisyydessä voi olla alueellista ja sosiaalista vaihtelua, mutta tämä on varsin vähäistä: kulkineennimet ovat yhtä kansallisia kuin kulkineetkin. Nimet katoavat noin sukupolvi "perävalojen jälkeen".

Tämän osion artikkelit, esseet tai alaluvut kuuluvat löyhästi sosio- tai kansanlingvistiikan alle näkökulmaltaan ja lähtökohdiltaan, minkä vuoksi näistä suuntauksista esitellään seuraavaksi lyhyet perustiedot.

Sosiolingvistiikka

Sosiolingvistiikka on kielitieteen osa-alue, joka tutkii kieltä ja sen käyttöä suhteessa sosiaaliseen ympäristöön. Se kuvaa kieltä sosiaalisena ilmiönä ja etsii yhteiskunnallisia syitä siihen, miksi kieli vaihtelee tai muuttuu. Sosiolingvistiikan keskeinen tausta-ajatus on, että kieli heijastaa yhteiskuntaa. Tyypillisiä sosiolingvistiikan tutkimuskohteita ovat kielen variaatio (ns. labovilainen variaatiotutkimus edelleenkehittelmineen), kielen muuttuminen (piirteiden säilyminen ja katoaminen), kielen osuus

ryhmäidentiteetin muodostumisessa (ryhmien kieli, kieli ja identiteetti) ja monikielisyys (kielenvaihto, kielelliset konfliktit, kielikontaktien vaikutus kieleen). Tiivis katsaus suomalaisen sosiolingvistiikan keskeisistä vaiheista sisältyy mm. Heikki Paunosen katsaukseen Suomalaisen sosiolingvistiikan ja kielisosiologian näkymiä ([2009: 557–570](#)).

Sosio-onomastiikan tutkimuslinjat

Sosio-onomastiikka tarkoittaa sosiolingvistisesti virittäytynyttä nimistöntutkimusta. Sosio-onomastisessa tutkimuksessa nimien käyttö, variaatio ja muuttuminen ovat tärkeitä. Tässä pyritään ottamaan huomioon koko se sosiaalinen ja tilanteinen kenttä, jossa nimiä käytetään. Suomessa suuntaus sai alkunsa **nimitaitoa** tutkivasta Slotten, Zilliacuksen ja Harlingin yhteisjulkaisusta Sociologiska namnstudier ([1973](#)). Sosio-onomastinen tutkimus vahvistui Suomessa 1990-luvulla. Nimitaitoa ovat tutkineet myös Pitkänen ([1996](#)) ja Ainiala, Komppa, Mallat ja Pitkänen ([2000](#)). Miesten ja iäkkäiden on todettu tuntevan parhaiten perinnäisiä paikannimiä, joskin ammatilla ja harrastuksillakin oli huomattava vaikutus osaamiseen. Paikannimien **muuttumista** taas on tutkinut mm. Terhi Ainiala ([1997](#)); huomattava osa nimistä on kadonnut pitkällä aikavälillä. Seuraavaksi merkittäväksi tutkimuskohteeksi tuli kaupunkinimistö. ([Ainiala ja Pitkänen 2002](#).) Lisäksi on tutkittu myös ihmisten **asenoitumista** mm. henkilönnimiin, kadunnimiin ja kaupunkien epävirallisiin paikannimiin.

Kansanlingvistiikka ja kansanonomastiikka

Kansanlingvistiikka on nuorehko kielentutkimuksen suuntaus, joka tarkastelee maallikoiden käsityksiä kielestä. Kansanlingvistiikan harjoitetuin osa-alue Suomessa on kansandialektologia, jossa tutkitaan ihmisten käsityksiä murteista, muun muassa niiden kauneudesta ja rumuudesta sekä aluerajauksista. Kun sosiolingvistisesti virittäytynyttä nimistöntutkimusta on kutsuttu sosio-onomastiikaksi, on vastaavasti kansanlingvistisesti virittäytynyttä nimistöntutkimusta ryhdytty kutsumaan kansanonomastiikaksi. Kansanonomastiikalla tarkoitetaan maallikoiden nimiä ja nimistönkäyttöä koskevien käsitysten ja havaintojen tutkimusta ([Ainiala ja Halonen 2011: 193](#)).

Tämän osion B suhde sosio- ja kansanonomastiikan kehykseen

Näkökulmaltaan osio B edustaa kansan- ja sosiolingvistiikkaa. Osion B käy ilmi, miksi kansa sanoo antavansa ja muuntelevansa epävirallisia kulkineennimiä, mitä asenteita tuodaan esiin, miten nimet säilyvät ja millaista alueellista, sosiaalista, sukupuolista ja pragmaattista variaatiota kulkineennimiin sisältyy. Sitä vastoin näiden tutkimusalojen valtavirtaan kuuluvien tutkimusmenetelmien käytöstä ei ole kysymys. Lomakekyselyiden, kokeellisten menetelmien ja systemaattisten teemahaastatteluiden sijaan maallikoiden näkemyksiä nimistä, nimenannosta ynnä muusta on vain poimittu pääaineiston keruun yhteydessä eri lähteistä (haastattelut, verkkotekstit, lehdet). Tämän luvun aineistona on siis maallikoiden lähinnä spontaanisti antamia näkemyksiä, ei systemaattisen kyselyn tuloksia. Lisäksi pääaineistoa eli nimikokoelmaa käytetään toki täydentämässä maallikonäkemyksiä. Neljännen alaluvun [B:4](#) attraktiokeskustutkimuksessa lähdetään pelkän pääaineiston (nimien) pohjalta esitetään, mille kulkineille kansa on antanut eniten nimiä, ja pohditaan miksi. Tätä käsittelyä seuraa viidentoista yleisimmin nimetyin merkin brändin ja olemuksen analysoinnista niiden saamien epävirallisten nimien rakenteiden perusteella ([B:4.2.4](#)). Osion B näkökulma on siis sosio- ja kansanlingvistinen, menetelmät eivät. Tilannetta voitaisiin verrata lähinnä lomakekyselyn avokysymyslokerossa saadun "tilastointikelvottoman" datan esittelyyn.

B:1 Nimenanto ja funktiot

Olen esittänyt oman mallini nimenannosta ja nimien vakiintumisesta jo lisensiaatintutkielmani (2009) luvussa 2. Tässä mallissa yhdistettiin toisaalta tarve nimen antamiseen, nimen levittäytyminen, säilyminen ja katoaminen ja toisaalta nimen muokkaus toisenlaiseksi. Seuraavassa kahdessa luvussa tämä malli risteytetään nimien funktioista viime aikoina kirjallisuudessa (Sjöblom, Schybergson, Kvillerud) kirjoitettuun sekä tuodaan esiin kansan näkemyksiä. Tämä on olennaista, sillä nimien antamisen ja muokkaamisen syyt ovat sidoksissa näihin nimien funktioihin ja sidos toimii oikeastaan molempiin suuntiin.

B:1.1 Nimenanto

B:1.1.1 Nimenantoakti

Uudet ilmaukset, kuten nimet, muodostetaan olemassa olevien symbolisten yksiköiden ja vakiintuneiden mallien pohjalta, kun vanhat eivät syystä tai toisesta ole käypiä; joko kohteella ei ole nimeä, sitä ei tunneta tai muisteta tai aiemmat nimet eivät ole tilanteeseen sopivia tai riittävän kuvaavia. Tilanne voi johtaa niin nimen kuin appellatiivin syntymiseen tai vain kertaluontoiseksi jäävään ilmaukseen. Erisnimeä muodostettaessa mallina käytetään muita saman nimilajin nimiä. (Sjöblom 2004: 84–85.) Eero Kiviniemi kirjoitti 1970-luvulla (1977: 5), että nimistöntutkimuksen perustaksi on vakiintunut Leibnizin julkaisema ajatus, että kaikki propriit ovat alun perin olleet appellatiivisia ilmauksia. Kiviniemi kritisoi näkemystä, jonka mukaan nimien synty on vain tiettyjen appellatiivisten ilmausten (satunnaista) leksikaalistumista, ja syystäkin. Mitä luultavimmin nimiä syntyy sekä "ristimisaktin" (baptismal act) tuloksena että nominikompositumeista tiivistymällä. Harvinainen mutta vakiintunut tapa muodostaa nimiä on abstrahoida niitä tokaisuista ja virheistä, usein lasten puheesta. Esimerkki tällaisesta abstrahoinnista, joka ei ole oikein ristimistä muttei vähittäistä kiteytymistäkään, on *Omena*-nimen tarina:

Omena 'eräs vihreä Opel Omega'. Opel Omegan yksilön nimi *Omena* perustuu väärin kuulemiseen. Nuorehkon urjalalaisen naisen poikaystävä ajoi kyseistä autoa Turunmaalla, jossa matkapuhelimen kuuluvuus ei ole aina ollut huipputasoa. Nuorimies oli lausunut naiselleen "*Omegalla tässä ajelen...*", missä *Omega* oli tyttöystävän korvassa kääntynyt *Omenaksi*. Nimitys jäi kuitenkin käyttöön, sillä kuljine oli vihreä ja näin kelpo *Omena*-nimen kantajaksi.

Kauneimmin uudisilmauksen spontaaniutta on kuvannut yksi varhaisista suomalaisista nimistöaiheisten tutkielmien tekijöistä, Helmer Winter (1917: 13): "Nimi näet usein saa syntymästään kiittää hetkellistä mielijohdetta, 'virvatulta ihmisajatuksen tiellä'."

Viittaustarve

Näkemykseni mukaan nimeämistarve on siis ilmiönä lähes aina viittaustarpeelle alisteinen – tarvetta nimetä jokin kohde ei siis voi olla olemassa, ellei ole mitään tarvetta viitata kohteeseen missään yhteydessä. Olisi absurdia ajatella, että nimeäisimme paikkoja, ihmisiä tai autoja, joista emme lainkaan puhuisi. Puhuminen voidaan tässä ymmärtää laajasti: esimerkiksi maa-alueen kirjaaminen rekisteriin jollakin nimellä on eräänlaista puhumista. Viittaustarve tarkoittaa siis sitä, että syystä tai toisesta tulee tarve rajata olevaisen todellisuuden massasta jokin kohde ja viitata siihen jotenkin, usein kielellisesti, muttei aina. Tällainen viittaus voi kohdistua monenlaisiin kohteisiin *autosta Näkkäljärveen ja äidistä sinuun, minuun* tai *Hentun Liisaan*, Helsingin Sörnäisissä sijainnutta sähkö- ja valaisinliikettä *T:mi Sähkö-Paganusta* unohtamatta. Viittaus voi suuntautua myös aineettomiin olioihin, esimerkiksi *rakkauteen* tai *huomiseen*. Mielenkiintoinen uusi Kaisa Tikan (2006) tutkimustulos korostaa maailman

hahmottamisen ja ajattelun kielellisyyttä: eräs paimiolainen lapsi kertoi käyttävänsä paikannimeä leikkipaikasta, joka on olemassa ainoastaan mielikuvitusmaailmassa. Jopa lapset siis jäsentävät ajatteluaan ja maailmaansa paikannimien avulla. On kuitenkin todennäköistä, että myös paimiolaisen lapsen tapauksessa nimi on annettu, kun paikkaan on tullut tarve viitata.

Viittaus johonkin kohteeseen voidaan ylipäätään tehdä usein eri tavoin. Klassinen esimerkki ei-kielellisestä viittauksesta on kohteen osoittaminen sormella, mutta kielellinen viittaus on yleensä monikäyttöisempi, sillä se voi kohdistua myös aineettomiin ominaisuuksiin eikä ole sidottu etäisyyteen ja aikaan. Viittauksina voidaan nähdä myös vaikkapa kuvat, äänisignaalit ja vaikkapa liikennemerkkit. Kielellinen ja ei-kielellinen viittaus käyvät usein myös toistensa tukena, esimerkiksi poika voi kerrostaloasunnossa sanoa kyydin tarpeessa olevalle kaverilleen **No mun Mese on tuol kadun varres* ja viitata suuntaan, jossa auto on.

Nimittämistarve

Kun viittaustavaksi valitaan kielellinen viittaus, seuraa valinnasta automaattisesti nimittämistarve. Nimittämistarpeella tarkoitan tarvetta nimittää viittauksen kohdetta joksikin käyttämällä jotakin kielen yksikköä. Käytännössä kyse on useimmiten jostakin vakiintuneesta kielen yksiköstä tai niiden yhdistelmästä. Uuden nimen tai sanan luomiseen joudutaan turvautumaan vain, jos mikään jo olemassa oleva kielen yksikkö ei ole tilanteeseen sopiva. Uudisilmaus voidaan tässä tilanteessa tuottaa joko aiemman samantarkoitteisen nimen pohjalta (ns. sekundäärinimet) tai olemassa olevista kielenyksiköistä useimmiten yhdistelemällä tarkoitteen ominaisuuksien pohjalta (ns. primäärinimet), mihin myöhemmin tässä väitöskirjassa tarkemmin palataan. Nimittämistarve ratkaistaan kuitenkin useimmiten käyttämällä ennestään tuttua propria tai appellatiivia. Näin voidaan tehdä, kun viittauksen kohteesta muodostunut käsitys vastaa kielelliseen merkkiin kuuluvaa käsitettä. Jos esimerkiksi valokuvaaja on asiakkaansa kotona ja haluaa kuvata tämän tuolissa, hän pyytää tuomaan *tuolin*. Jos valokuvaajalla on tarkempi mielikuva istuimesta, johon hän haluaa asiakkaansa asettaa, hän myös spesifioi tämän kohteen tarkemmin sitä pyytäessään. Lopulta juuri tilanteinen ilmaisutarve ratkaisee, mitä sanoja ja nimiä käytetään. Usein kyse on halutusta ilmaisutarkkuudesta. Parhaiten tämän on sattumalta juuri kulkineista sanonut Jaakko Sivula (1989a: 184):

Useasti yläkäsitteen nimeä voidaan käyttää alakäsitteen nimen asemesta. – –. Samasta tarkoitteesta puhuttaessa nimitys voidaan valita eri tasoilta. Tason valinta ei ole mielivaltaista, vaan se riippuu ilmaisutarpeesta. Esim. tiettyä autoa voivat tarkoittaa nimitykset *auto*, *henkilöauto*, *Saab*, *ysikuutonen* ja *seitenseiska* sekä rekisteritunnus.

Jos käytössä on vain yksi auto, riittää kehoitus: "Vie *auto* huoltoon!" Jos autoja on useampia, kehoitus ehkä tarkentuu: "Vie *Saab* huoltoon!". Merkkikorjaamossa ei enää kannata puhua *autosta* enempää kuin *Saabistakaan*, vaan ajoneuvo on nimeltään *ysikuutonen* (tyyppi 96). Erittely jatkuu, kun asentaja näkee, että huollettava on *seitenseiska* (vuosimalli -77). Nostettuaan konepellin hän toteaa, että kyseessä ei ole *super*. Maalaamon puolella auton merkki, tyyppi ja vuosimalli menettävät merkityksensä – ne korvaa värikoodi. Tiettyä autoa, yksilötarkoitetta, ei kuitenkaan edellä mainittujen piirteiden avulla voida erottaa muista vastaavista – siihen tarvitaan rekisteritunnus. Synonymian kannalta on tärkeää se, että yleissanaa *auto* voidaan käyttää spesifisen ilmauksen asemesta aina silloin, kun selvyys ei muuta vaadi. Yksilötarkoitetta ilmaistaessa eivät ehkä hyperonyymitkään auta, vaan on turvaututtava numerokoodiin.

Sanastoaiheisen artikkelin täydennykseksi tulee muistuttaa, että pronominin voi olla riittävä viittaus, jos asia on muuten selvä: "Vie *tämä* huoltoon!" tai "Vie se huoltoon kun olet ensin vienyt *tuon toisen*" ovat asiayhteydessään täysin ymmärrettäviä ja toimivia ilmauksia.

Nimeämistarve

Jos siis kielenkäyttäjä ei tunne tai muista tilanteeseen mahdollisimman täydellisesti sopivaa pronominia, yleisnimeä tai erisnimeä, syntyy nimeämistarve eli tarve uuden nimen tai sanan luomiseen. "Mahdollisimman täydellisesti sopivalla" tarkoitan tässä yhteydessä ilmausta, joka on kielenkäyttäjän mielestä tilanteeseen sopiva joka suhteessa, niin tyylin, kuvaavuuden (nimeämisperusteiden) ja käytettävyyden kuin rakenteenkin kannalta. Mahdollisimman täydellisesti sanon siksi, että kielenkäyttäjällä on ilmausta keksiessään usein rajallinen aika ja rajalliset henkiset resurssit käytettävissään, vaikka hän kuvaavimpaan ja sopivimpaan ilmaukseen todennäköisesti

pyrkiikin. Kielenkäyttäjät luo uuden ja vielä vakiintumattoman kielellisen merkin kielitaitonsa, elämäkokemuksensa ja kohteesta olevan näkemyksensä eli käsityksensä perusteella, ja tässä luomisessa huomioidaan useimmiten monia muitakin funktioita kuin identifiointi.

Artikkelissaan Lapsen kielen uudissanat (1998) Anneli Lieko kertoo brittitutkija Eve Clarkin sanoin, miksi lapset luovat uudissanaja. Yksi syy on, että lapsi luo sanoja asioille, joille hän ei vielä osaa "oikeita", kieliyhteisön hyväksymiä nimiä. Toinen syy on spesifiointi: lapsi pyrkii koko ajan ilmauksen suurempaan yksiselitteisyyteen ja täsmällisyyteen. Lieko huomauttaa vielä, että tämä yksiselitteisyys johtuu paitsi kommunikatiivisista myös konseptiivisistä syistä. Lapsi siis haluaa luomillaan sanoilla korostaa itselleen tärkeitä asioita oman näkökulmansa kautta. Samalla nämä luodut käsitteet täydentävät lapsen käsitejärjestelmää ja pyrkivät kohti säännöllisyyttä. Lisäksi Lieko toteaa, että lapsella näyttää olevan tarve leikitellä sanoilla. Mutta miten onkaan? Eroavatko aikuisen syyt uusien sanojen luomiseen tästä jotenkin merkittävällä tavalla? Luultavasti on niin, että aikuinenkin uutta ilmausta luodessaan haluaa synnyttää ilmauksen, joka paremmin kuvaa kohdettaan, ja pyrkii korostamaan jotakin tiettyä kohteen ominaisuutta valitessaan jonkin uusmuodosteen. Iän karttumisenkaan tuskin poistaa halua leikitellä sanoilla, huumorintajuttomuus kyllä. Merkittävä ero lapsen ja aikuisen välillä on se, että aikuisen sanavarasto on laajempi eikä hänellä sen vuoksi ole näin usein välttämätöntä tarvetta olla kielellisesti luova. Aikuinen myös osaa muodostaa pitempiä ilmauksia ja kykenee näin käyttämään erilaisia selventäviä attribuuttirakenteita – kaikkia keskeisiä kohteen ominaisuuksia ei siis ole pakko saada kiteytettyä yhteen sanaan. Aineiston monimielisimmät ilmaukset kuitenkin osoittavat, että tähänkin pystytään.

Menestyvät nimet tai muut ilmaukset tuovat mahdollisimman hyvin ja "energiatehokkaasti" esiin käsiteltävien asioiden ominaislaadut ja asioiden keskinäiset suhteet. Fiat 600 -henkilöautoa on puhuteltu *Kuussataseksi* ja aikoinaan myös *Pikkufiiatiksi*, joka nimi sittemmin siirtyi tuoreemmalle mallille. Nimi *Kuussatanen* → *Kusiainen* kuvaa autoa jo kahdesta suunnasta: yhtäältä se viittaa auton mallinumeroon, toisaalta kusiaiseen 'muurahainen', joka metaforisesti kuvaa auton pientä kokoa, tavallisuutta ja sen ahkeraa "köpöttämistä" pitkin maita ja mantoja. Kaikkein tunnetuin ja muistetuin kyseisen mallin nimi on aineistoni perusteella *Pompannappi*. Tämä kuvaa sekä muotoa ja kokoa että tuollaiseen pieneen autoon liittyviä ajo-ominaisuuksia (vrt. *pompata* ja *pomppa*). Monipuolinen kuvaavuus on siis hyve.

B:1.1.2 Nimenantajat ja nimenkäyttäjät

Aineistoa kerätessäni olen pyrkinyt myös kysymään, kuka nimen on antanut. Useimmissa tapauksissa nimenantaja ei ole tiedossa, sillä yleiset merkki- ja mallinimet *Mersusta Kuplavolkariin* ovat kulkutavarana kadottaneet alkuperäisen nimeäjänsä. Emme myöskään tiedä, kuka suomalainen oivalsi ensimmäisenä lainata germaanin *burda*-sanan suomen *purreksi* (Häkkinen 2004 s.v. *pursi*), eikä kaikkia Mikael Agricolan tai Elias Lönnrotin käyttämiä uudissanaja voida pitää heidän keksiminään – he ovat vain sattuneet käyttämään niitä ensimmäisen kerran kirjallisesti teoksessa, joka on säilynyt jälkipolville. Pienemmän piirin tiedossa olevien nimitysten nimenantaja saatetaan muistaakin, mutta nimityksen levittäytyminen tekee siitä useimmiten yhteistä omaisuutta. Haastattelujen ja tutkimusaineiston perusteella vaikuttaa siltä, että kulkineennimistössä ja todennäköisesti myös muussa nimistössä joku luo nimen, se lähtee hyväksyttämiskierrokselle ja nimen leviäminen riippuu siitä, millaisen arvion se kieliyhteisön jäseniltä hyväksyttämiskierroksella saa. Termi hyväksyttämiskierros esitellään seuraavassa pääluvussa [B:2](#).

Paalasen (1992: 100) mukaan vaikuttaisi siltä, että verbaalisesti kyvykkäät henkilöt keksivät nimistöä ja sanastoa. Tällaisia on tutkimuksessa nimitetty muun muassa nimikirnuiksi (Rasku 1987: 44) ja nimineuvoksiksi (Vento 1972: 182). Ilmeisesti niillä, jotka uusia nimityksiä luovat, on korostunut tietoisuus kielestä ja tyylistä, ja näin heidän on ollut muita ihmisiä useammin pakko luoda uusia tai uusittuja nimityksiä pyrkiessään kuvaamaan keskustelun kohdetta mahdollisimman eksaktisti. Kielellisesti suurpiirteisempi tyytyvä käyttämään olemassa olevaa ilmausta.

Monilta puuttuu myös rohkeus uuden luomiseen. Itsensä alaluokkaiseksi kokevalla on mahdollisuus rikastaa kieltä, koska hänen ei ole pakko käyttää sitä yhteiskunnassa vallitsevan normin mukaisesti, joskin alaluokan sisäinen normi saattaa joissakin tilanteissa asettaa rajoituksia kielenkäytölle. Alaluokkaisina olen pitänyt myös lapsia, sillä heidän kielelliselle luovuudelleen ei ole vielä asetettu suitsia eikä heillä toisaalta ole tarvetta miellyttää kielenkäytöllään muita ihmisiä siinä määrin kuin aikuisilla. "Totuus tulee lasten ja imeväisten suusta" on kulunut sanonta. Lapsen kasvattaminen aikuiseksi on myös pitkälti kielellisen kontrollin kehittämistä. Lapselle opastetaan, miten kieltä eri tilanteissa tulee käyttää ja mitä ei missään tapauksessa saa sanoa. Lasta opetetaan **olemaan ihmisiksi** rajoittamalla kielenkäyttöä, kasvoi ihmisyyys siinä sitten de facto tai ei. Pohjimmiltaan tämä ihmiseksi opettaminen on kuitenkin rajojen asettamista luovuudelle. Nuorison kielellisen luovuuden arvon on todennut myös eräs Mobilisti-lehden toimittaja:

Nuoriso notkistaa sanavarastoamme. Heillä on kyky keksiä sana asialle, joka ennen on julkituotu ehkä oikeakielisemmin, mutta usein kankeasti. (MB 1 / 1984: 44.)

Toimittajan ajatuksen on kirvoittanut häntä nuorempien autoharrastajien käyttöön ottama nimitys *eurojenkki*. Tällä tarkoitetaan Euroopassa valmistettuja autoja, jotka myydään vanhojen amerikkalaisten automerkkien nimissä. Eräänlaisen yleisen käsityksen mukaan miehet eivät vanhene koskaan ja ovat aina pikkupoikia. Seikkailunhalun lisäksi myös miesten luova ja sopimaton kielenkäyttö saattaa edistää tätä vaikutelmaa. Lisääajatuksia iän, sukupuolen ja työnkuvan vaikutuksesta kielenkäyttöön tarjoavat esimerkiksi Pirkko Nuolijärven tutkimukset Kieliyhteisön vaihto ja muuttajan identiteetti (1986) ja Kolmannen sukupolven kieli (1986) sekä Nykysuomalaisen puhekielen murros -hankkeen tutkimukset, jotka tässä lähdeviitteitä mainittakoon.

Valtaosin aineiston nimien nimenantajia ei tiedetä. Monet nimet ovat kielenkäyttäjien yhteistä omaisuutta, esimerkiksi H2 kommentoi nimeä *Amiskorolla* vain sanoin "Ylleensä porukat sannoo". Nimeä voidaan myös kutsua yleiseksi (H1: Mun mielestä ne on ihan yleisiä ainakin täällä Keski-Suomessa) tai käyttää geneeristä ne-persoonaa (LK: Mutta eikös ne tuota Sianpää-Vollea kutsukin Hollannin-Ladaksi). Vieläkin suurempaa epämääräisyyttä voidaan ilmaista. "Jossain olisin joskus kuullu, en muista missä", toteaa H5 nimestä *Kissanainen* 'Citroën'.

Informantti voi lukea itsensä nimen käyttäjiin tai kirjata itsensä nimenkäyttäjäkunnan ulkopuolelle, mistä seuraavassa esimerkkejä:

- H5 (nimestä *Johtotähti*) **Isä käyttää omastaan**.
- H5 (nimestä *Beemer*) **Yks kaveri** on nimittänyt omaansa sillä nimellä.
- AJ (*Kyttyrä*) **Pahasuiset työkaverit** kutsuu autoa kyttyräksi.
- H12 (Volvo 240-autostaan): **Kaikki sano** raktoriks. Joskus tuli iteki sanottua. Oli vähä kankee mt nehän oli sit taas kestäviä silti.
- H35: (bussin käsitteen nimistä) Lintti ja linkku ovat yleisiä linja-auton nimityksiä Vieremällä, myös busa. **Maxi-Makasiinissa käyvät vanhat mummot** puhuu myös linjakaasta.
- H54: (*Valevolvo*) Sitten tuli uus Valmet-tyyppi vuonna 1985, kun Volvo ja Valmet yhdistyivät. Tyyppin virallinen nimi oli Volvo BM Valmet, ja **vanhat volvomiehet** ristivät sen Valevolvoksi.

Vain varsin harvoin alkuperäinen nimenantaja tiedetään. Näin on yleisimmin silloin, kun kyseessä on joku perheenjäsen tai muu ihminen, jonka kanssa on oltu henkilökohtaisissa tekemisissä. Esimerkkinä jälkimmäisestä tilanteesta on nimen *Evakkoreki* 'Karvialaisen Ladakerholaisen Lada 1200 L -86' tarina. Nimimerkki KTC:n foorumiviestiä siteeraten: "Opettaja risti mun ladan koulussa. Niimpä nimeksi tuli Evakkoreki." Muutamissa tapauksissa toki jokin julkisuuden henkilö mainitaan nimen lähteenä (ks. seuraavaa lukua [B:2](#)), mutta nimen leviämiseen myötävaikuttanut henkilö ei välttämättä tietenkään ole sen keksijä.

B:1.2 Teorioita nimien funktioista

Nimillä voidaan erottaa erilaisia funktioita. Kuten Schybergsonkin ([2009: 44](#)) on todennut, nimien funktioiden erottaminen on jossain määrin subjektiivista ja funktiot ovat osittain päällekkäisiä ja sulautuvia. Nimien funktioita koskevan ajattelun keskeisin ongelma on ehkä se, että kukaan ei ole varsinaisesti määritellyt sitä, millä ehdoin ja menetelmin voidaan pitävästi sanoa, että jollain nimellä tai nimillä yleensä jokin funktio on. Esitän seuraavaksi muutamia erilaisia aiempia näkemyksiä nimien funktioista.

Thorsten Andersson

Erisnimellä voidaan erottaa neljä keskeistä, osittain päällekkäistä funktiota:

- kognitiivinen funktio (kohteiden identifiointi ja yksilöinti)
- emotionaalinen funktio (nimen positiivinen tai negatiivinen arvolutaus)
- ideologinen funktio (poliittisten ja kulttuuristen ideologioitten ilmentäminen)
- sosiaalinen funktio (kaikilla nimillä; nimet ilmaisevat yhteenkuuluvuutta) ([Andersson 1996: 15–22.](#))

Anderssonin funktiot pätevät Schybergsonin ([2009:44](#)) mukaan kaikissa erisnimissä. Kun tätä funktioluetteloa tarkastellaan nimenannon näkökulmasta, voidaan todeta, että nimiä annetaan kohteiden rajaamiseksi ja niiden värittämiseksi. Lisäksi henkilöt tuovat nimien kautta esiin omia asenteitaan ja yhteisten nimien käyttö luo yhteenkuuluvuutta paitsi alakulttuureissa myös valtakulttuurissa. Anderssonin funktioita voitaneen pitää aivan luontevina, vaikka luettelo ei välttämättä olekaan tyhjentävä.

Bjarne Rogan

Etnologi ja nimistöntutkija Bjarne Rogan ei puhu funktioista vaan nimien aspekteista. Rogan erottaa huviveneiden nimillä yksilöllistävän, ilmaisevan ja rituaalisen aspektin. Ensin mainittu tarkoittaa sitä, miten nimellä paljastetaan asioita nimenantajan katsantomaailmasta ja miten nimi tekee kohteen yksilölliseksi omistajalleen. Ilmaiseva aspekti viittaa nimen (veneissä on nimikyltit) kommunikointiin ulkomaailman kanssa. Rituaalinen aspekti taas ilmenee erilaisissa toivenimissä. ([1994: 81–95.](#)) Roganin aspektit ovat eri ulottuvuuden kysymys kuin ns. funktiot.

Reinert Kvillerud

Reinert Kvillerud on tutkinut ruotsalaisten kulkineennimien funktioita artikkelissaan *Vardagliga namn på bilar. En studie om namngivning* ([1994](#)). Kvillerudin tavoitteena on ollut kuvata "arkipäiväisten" autonimien antaminen erittelemällä, mitä **merkitysfunktioita** epäviralliset autonimet edustavat. Kvillerudin abstrahoidut funktiot ovat suora kuvailufunktio (direkt deskriptiv funktion), vertaileva kuvailufunktio (komparativ funktion), hypokoristinen funktio (esim. *Citroën* → *Cittra*), kuvittelua kirvoittava funktio (illustrativ funktion), toisaalle viittaava funktio (alluderande funktion), personifointifunktio (henkilönnimen kaltaiset nimet), ironian sisältävä halventamisfunktio (pejorativ funktion), vinoilufunktio (raljerande funktion), omistuksen tai kotipaikan ilmaisemisfunktio (proveniensbetecknande funktion) ja toiveenilmaisufunktio (optativ funktion).

Kvillerud on havainnut, että samaan nimeen voi liittyä useitakin funktioita, esimerkiksi nimi Blondie voi kuvata auton väriä, personifoida sen, sisältää suffiksin eli olla hypokoristinen ja tuottaa assosiativisia viittauksia muualle (koska Blondie on mm. sarjakuvahahmo).

Kvillerudin tutkimuksen ansioita vähättelemättä voitaneen todeta, että kaikki Kvillerudin mainitsemat funktiot eivät ole saman tason ilmiöitä. Osa aivan selvästi kytkeytyy tarkoitteen ominaisuuksien esiintuontiin (kuvailu), osa enemmänkin kielelliseen muotoon (hypokoristisuus) ja osa taasen korkeamman tason funktioihin (personifointi).

Paula Sjöblom

Paula Sjöblom on pohtinut väitöskirjassaan erityisesti yritysnimien funktioita. Sjöblomin mukaan nimillä on identifioiva tehtävä, merkityksiä välittävä ideationaalinen tehtävä ja interpersonaalinen tehtävä. Ilmauksella voi samaan aikaan olla useita tehtäviä eli funktioita. Yritysnimitutkimuksessaan Sjöblom on eritellyt nimien interpersonaalisia funktioita. Nämä ilmenevät siinä sosiaalisessa kontekstissa, jossa nimet syntyvät ja niitä käytetään. Nimen funktio on se, mitä se viestii. Sjöblomin luomia nimien interpersonaalisia funktioita ovat **informatiivisuus** (nimi kertoo jotain kohteestaan), **houkuttelevuus** (tai kohderyhmän rajaus), **käytännöllisyys** (äännettävyys, pituus, erottuvuus), **integroivuus** (intergroi paikkakuntaan tai alakulttuuriin), **persoonallinen funktio** (itseilmaisu) ja **individualisoivuus** (personifioivuus, henkilömäisyys). Sjöblomin innoittajana on ollut M.A.K. Hallidayn systeemis-funktionaalinen teoria, mutta hän on soveltanut sitä tarpeisiinsa. (Sjöblom 2006: 68–71, 230–243.)

B:1.3 Funktioiden ryhmittelyä ja kommentointia

Seuraavassa on yhdistelty edellä kuvattujen luokitusten funktioita. Näiden alla tuodaan esiin kansan näkemyksiä.

B:1.3.1 Identifiointifunktio, individualisointi ja personifointi

Sjöblomin mainitsema identifioiva funktio viitanee siihen, että nimi yksilöi tarkoitteensa. Viestinnässä onkin tärkeää voida puhua yksittäisistä kohteista: kielellinen ilmaus tekee näkymättömän näkyväksi ja rajaamattoman rajatuksi. Esimerkiksi paikat voidaan ottaa haltuun antamalla niille nimet. (Paikkala 1999: 13, Pitkänen 1999: 6.) Nimeäminen on siis vallankäyttöä ja todellisuuden jakamista osiin. Etenkin aineellisessa todellisuudessa tämä on selvää, mutta aineettomassakin maailmassa käytämme kieltä, käsitteitä ja nimiä asioiden hallitsemiseen niin käytännön elämässä kuin mielessämme. Tämä pätee varsin pitkälti myös yleisnimiin eli appellatiiveihin: jonkin asian tai ilmiön käsitteistäminen myös varsin pitkälti rajaa sen. Nimien identifioiva funktio on nimistöntutkimuksessa yleisesti hyväksytty tosio ja tulee esiin erityisen selvästi läpinäkymättömissä nimissä ja silloin kun oletetaan, että nimet ovat vain pelkkiä "nimilappuja" (ks. myös [A:1.4.1](#)). Yksinkertaisinta olisikin puhua "nimilappufunktiosta", joka etiketin tavoin kiinnittyy kohteeseensa eli nimen tarkoitteeseen, sillä ainakin Anderssonin käyttämä kognitiivinen funktio on termiksi kovin monitulkintainen. Sjöblomin yritysnimissä ilmenevä individualisoiva nimenosa tai individualisoiva funktio on oikeastaan kaksinkertaisesti tosi. Kysymys on nimenosasta, jolla ei toisaalta ole mitään muutakaan tehtävää kuin kohteen nimeäminen ja erottaminen toisista nimistä ja kohteista. Identifiointifunktio siis tavallaan sisältyy kaikkiin nimiin ja nimen(osan) individualisoiva funktio lienee hyvin lähellä tätä. Näiden ero on se, että individualisoiva nimenosa on sisällytetty nimeen juuri yksilöllistämistarkoituksessa, kun taas identifioiminen sisältyy nimiin automaattisesti.

Jos kuitenkin identifiointifunktiota katsoo enemmänkin pragmaattisesta kuin onomastisesta näkökulmasta, voi huomata, että jokin kohde voidaan itse asiassa yksilöidä myös ilman nimeä. Jos tavoitteena on kielellisen ilmauksen avulla identifioida kohde eli toteuttaa identifiointifunktiota, nimi tai etenkin uuden nimen antaminen ei ole lainkaan ainoa tai edes keskeisin identifiointikeino. Identifiointitarve liittyy kielenkäytössä yleensä viittaamistarpeeseen. Esimerkkinä ilman yksilönnimeä yksilöimisestä mainittakoon H10 ja H11 keskustelu Ford-traktoreihin eli *Voorteihin* viittaamisesta:

H10: *Puhutellaan numeroilla monesti.*

H11: *Tai väreillä, niinku "mee sillä punasella" tai "vihiriällä". Tai sitten "mee sillä isolla" tai "pienellä".*

Personifiointifunktio

Kvillerud mainitsi edellä personifiointifunktion. Tämä tarkoittaa ruotsalaisten autonimien kohdalla sitä, että autolle annetaan jokin nimi, joka tekee siitä persoonan. Personifiointifunktio sisältää näkemykseni mukaan itsessään komponentteina sekä individualisoinnin että inhimillistämisen.

Personifiointi ja yksilöinti aineiston valossa ja maallikoitten silmin

Eräs Mobilisti-lehden 1/1997 osto- ja myyntipalstan ilmoitus alkaa sanoilla "Ostetaan 4-pyöräinen tunne-elämän kohde...". Internetin eri kuvagallerioita selatessa ei voi olla huomaamatta nuorten miesten tapaa nimittää autojaan *rakkaiksi* ja *vaimoiksi* sekä entisiä autoja *exiksi*. Parhaimmillaan kulkine voikin olla kuin perheenjäsen. Anu Jantusen tekemässä nimilipussa nimestä *Esko* 'eräs Ford Escort' todetaankin, että "Esko on kun mejän perheenjäsen". Henkilönnimen näköisellä nimellä voidaan siis hyvin personoida kulkine. Se, mikä perheenjäsen kulkine on, vaihtelee, mutta usein kyse on vaimosta tai rakkaasta lapsesta, siis jostakin "heikommasta":

H2: (Opel Astra vm. 2005, "Mikael") kiusasin eksälle et se on meidän yhteinen lapsi, kun exä ei voinu sietää et kahdella homolla on yhteinen lapsi.

LK: (keskustelu aiheesta onko Ladasi tyttö vai poika): Se on tyttö.. vuonna 1988 valmistunut "vetyperoksidi"-blondi, Klaara nimeltään... meillä on häät ens kesänä jos se vielä on hengissä

Yhteiskunnan muuttuessa vaikuttaa kuitenkin siltä, että ihmisten autosuhde on muuttumaan päin. Samaa ounastelee myös Hyvönen, jonka mukaan henkilöauto on kokonaisen aikakauden ikoni (1993: 104). Somerolaisen H12-informantin mukaan autojen helppo saatavuus on myös vähentänyt niihin kiintymistä:

Vähempi luannetta on joo nykyään autossa. Se oli niinku et se [ennen] kuulu perheeseen, se oli melkei niinku perheenjäsen se yks. – –. Autoi saa nykyään ostettua tosi helpon, sillo sitä harkittiin pitkään ennen ku ostettiin, kun ei ollut rahaa käytettävissä paljo.

Keruuoprosessin aikana kertyneen hiljaisen tiedon perusteella vaikuttaisikin siltä, että kulkineita nimeävät erityisesti nuoret, köyhät ja maalaiset, toisin sanoen sellaiset henkilöt, joille kulkineet ovat arvokkaita yksilöitä. Hyvösen (1993: 78) mukaan tällainen suhtautuminen koskee erityisesti suuria ikäluokkia:

On aina ollut ihmisiä, jotka suhtautuvat autoihin kuin lemmikkieläimiin tai personifioivat ne. Monesti muistellaan rakkaasti ensimmäistä omaa autoa, sitä joka 1950–60-luvuilla johdatti autoilun maailmaan, autoelämäntapaan ja -kulttuuriin. Myöhemmin ensimmäisen autonsa ostaneet eivät muistelleet ensi autoaan näin lä[m]pimästi, autosta oli tullut arkea. Kun tällöin auto ostettiin, elettiin jo vakiintuneessa autokulttuurissa, enemmistö oli jo omaksunut innovaation, lähestyttiin kyllästymispistettä.

Nykyisinkin autoon voidaan kuitenkin kiintyä, vaikkei se erityinen harrasteauto olisikaan. Pitää muistaa, että suurten ikäluokkien ihmiset ovat olleet Hyvösen kirjoittaessa työtään siinä ikävaiheessa, jossa nostalgisuuteen taipuvaisuus alkaa käydä tyypilliseksi, ja että toisaalta heitä vanhemmilla ikäluokilla ei juuri ole ollut nuorina ollessaan omia autoja. Epäilemättä auto yhä useammin on vain kylmä käyttöesine, ja että automerkkien viittaussuhteet ovat heikentyneet 1980-luvun jälkeen (Hyvönen 1993: 110):

Sosiaalinen differentaatio ei enää 1980-luvulla ollut päivänselvästi luettavissa sellaisista kulutusesineistä kuin auto. Tämä oli seurausta ennennäkemättömästä nousukaudesta. Autoja alkaa olla hyvin paljon, ne muuttuivat samannäköisiksi ja kaikilla kansanosilla alkaa olla varaa ostaa uusi ja "hyvä" auto.

Samaa tukee myös ranualais-tervolalaisen ikämiehen lausunto: "Varsin ison osan [nimistä] havaitsin, itsellenikin yllätyksenä, mieleeni jääneen lapsuudesta ja nuoruusvuosiltani. Ehkä se kuvastaa auton merkityksen muuttumista erikoisuudesta käyttökapineeksi."

Hyvösen (mp.) mukaan automerkkien ääripäillä on kuitenkin ainakin vielä sosiaaliseen taustaan viittaava merkitys. Samoin käytetyt autot, hippiautot ja itse rakennetut tai muokatut autot erottuvat leikkisinä vastalauseina autoilla statustaan nostattaville. Vaurautta osoitetaan useasti hankkimalla kallis auto, joka ei erotu liiaksi, sillä liika erottautuminen merkitsee usein vain menestyksen esittämistä (mts. 88, 111).

Edellä sanottu pohjautuu lähinnä autoon ja siihen liitettyihin merkityksiin. Kaikissa muissakin kulkinelajeissa sekä Suomessa että Virossa kulkineisiin liitetyt merkitykset ovat samantapaisia. Kulkine mahdollistaa käyttäjälleen asioita ja symboloi vapautta. Motoristumisen alkuaikoina moottoripyörät olivat samanlaisia kulkuvälineitä kuin muutkin, mutta autojen yleistyttyä ne muuttuivat varakkaiden ihmisten huvitukseksi ja ehkä jopa jonkinlaiseksi pahojen poikien symboliksi. Katettu autohan oli Suomen kaltaisessa huonojen sääolojen maassa moottoripyörään verrattuna ylivoimainen kulkine liikkumis- ja kuljetustarpeisiin. Traktori sen sijaan on ollut statussymbolin lisäksi myös työväline. Tämän vuoksi traktorinimistöistä puuttuvatkin kulkineella leveilyä kritisoivat nimet, joita monilla autoilla on. Tarkemmalla seulalla joitakin tällaisiakin nimiä epäilemättä olisi mahdollista löytää, sillä traktoreilla myös leveilläään. Agraariyhteisössä kuitenkin leveilyä pidetään ensisijaisesti traktorinomistajan ja vasta toissijaisesti traktorin ominaisuutena, koska traktorinomistajat yleensä tuntevat toisensa toisin kuin himmennettyjen lasien takana istuvat autonomistajat kaupungeissa.

Lada-harrastajien suhde persoonallisiin Ladoihinsa

Ladakerhon käyttäjän Yogin mielestä Lada on autonäköinen ja siksi oiva nimettävä. Jokarin (LK) mukaan muut autot ovat vain kuljettimia, mutta Lada on melkein ihminen. Pressa (LK) kertoo ihmetelleensä auton henkilöimistä, mutta olettaa, että on mukavampi ajaa Lauralla kuin Ladalla. Pohjoispohjalainen Jukka (,_,/ukka) täydentää Lada-keskustelua lisäämällä, että myös vanhemmilla amerikkalaisilla autoilla ja Harley-Davidsonilla liikkuvat nimeävät kulkineitaan, ja jatkaa, että mystiset hajoamiset ja oikuttelut lienevät enemmänkin inhimillisiä luonteenpiirteitä kuin teknisiä ominaisuuksia. Iittiläinen Mosse-Aksu taas tähdentää, että autoilla on oltava nimet, jotta niiden kanssa voi keskustella, ja jatkaa, ettei puhuttele vaimoansa naiseksi.

Persoonallisuuden lisäksi voidaan vedota myös käytännöllisyyteen, joka tässä tarkoittaa sitä, että kohteet erotetaan nimen avulla toisistaan. Toveri Nivan mukaan heidän "tiimissään" autojen nimeäminen on käytännöllistä, sillä on helpompi pyytää hakemaan jotakin varaosaa *Boriksesta* kuin [hakea] "se palikka sieltä yhdestä niistä neljästä punasesta, siitä jossa on kattokaiteet ja maalit porsinu ym.". Karhulalaisen jamppa110:n mukaan heidän lapsensa ovat antaneet nimet kaikille perheen harrasteautoille, ja onkin käytännöllisempää käskä lapset istumaan *Lissuun* kuin *Tonnikakssataseen*. Hän kuitenkin täydentää, että kaikkia autoja ei nimetä eikä niitä edes voi nimetä – lähinnä harrasteautot saavat nimen, koska niistä tulee niin läheisiä, että niihin saattaa helposti upota enemmän aikaa kuin perheeseen. Hän myös korostaa, että on makuasia, antaako autolle nimen vai ei.

Identifiointi-, individualisointi- ja personifointifunktion piiriin kuuluvien ilmiöiden käsittely muualla Kulkine.netissä

Nimen ja tarkoitteen välinen viittaussuhde on yksi kielentutkimuksen ja semiotiikan pitkään keskusteltuja filosofisia ja kenties ratkaisemattomaksi jääviä kysymyksiä, eikä siihen juuri siksi ole tarkoitus tässä tutkielmassa ottaa kantaa. Perustelut valintaan ovat johdannon alaluvuissa [A:1.2–1.4](#). Sen sijaan olen pohtinut nimellä inhimillistettyjen kulkineitten sukupuolta F-osion luvussa [F:3:1](#).

B:1.3.2 Kuvailufunktio

Olettamus siitä, että nimen tulisi jollain tavalla kuvata kohdettaan tai olla sopiva kohteelleen, on syvään juurtunut kulttuurinen käsitys. Ääriesimerkki tästä ovat kirjat Elimäen tarkoitus (1996) ja Elimäen perimmäinen tarkoitus (1997), joissa suomalaisista paikannimistä on tehty uusia sanoja uusine merkityksineen. Uudeksi sanaksi on tarjottu esimerkiksi vesilahtelaista kylännimeä "*Krääkkiö*: Jonkun toisen syvältä kumpuava yskähdys, joka ajoituksensa vuoksi onnistuu peittämään ratkaisevan osan tekemästäsi melko hauska huomautuksesta" ([Paikkala 1999: 16](#)). Kielenkäyttäjillä on siis pyrkimyksenä nähdä merkitystä jopa siellä, missä sitä ei ole tarkoitettu olevankaan. Tämä todistaa, että ihmisten mielestä nimien kuuluu merkitä jotakin. Myös funktiotutkijat ovat todenneet saman. Anderssonilla kuvaavuus on osa kognitiivista funktiota (identifiointi), Sjöblomilla taas informatiivista funktiota (nimi antaa tietoa kohteesta eli yrityksestä). Myös Sjöblomin integroivan funktion alla käsittelemät ilmiöt ovat informatiivisia, sillä nimen integrointi paikkakuntaan ja alakulttuuriin on samalla myös informaation antamista yrityksen sijainnista, luonteesta ja toivotusta asiakaskunnasta. Kvillerud taas on jakanut kuvailufunktion kahtia sen mukaan, miten kuvailua tehdään: direkt deskriptiv funktion ja komparativ funktion.

Pyrkimys kuvailuun lienee läsnä erityisesti nimenannossa. Vakiintunutta nimeä käytettäessä nimen kuvaavuus ei ole enää välttämätön edellytys, mutta edistää kuitenkin nimen säilymistä (ks. [B:2](#)). Jonkinlaisen kuvailevan funktion olemassaolo lienee varsin selvää, vaikka aivan kaikilla nimillä ei tätä välttämättä ole.

Kuvailu aineiston valossa ja maallikoitten silmin

Nimiä vetoomuksin ja haastatellen kerätessä nimen selitys tai tausta on ollut yksi kysyttävistä asioista. Näin mahdollinen kuvaavuus on yleensä saatu selvitettyä varsin hyvin. Kuvailevan nimen tausta yleensä tiedostetaan: H2 (nimestä *Väyrynen*, 'eräs Mercedes-Benz-malli'): "Näyttää Paavo Väyryselä, ku sil on samanlaiset silmät". Joskus kuvailua voidaan hakea nimen äänneasun perusteella, vaikka tietoa nimen tarkoitteesta ei varsinaisesti olisikaan. H3 selittää (nimestä *letukka*): "Minä en nyt tiää minkälaine auto, kai joku pitkä ja littee". Sellaisia mainintoja, joissa nimeltä edellytetään kuvaavuutta, ei kuitenkaan juuri ole. Pyrkimys kohdettaan kuvaavaan tai kohteelleen sopivaan nimeen onkin ehkä monen kielenkäyttäjän näkökulmasta selviö.

Kuvailufunktion piiriin kuuluvien ilmiöiden käsittely muualla Kulkine.netissä

Kuvailufunktioon liittyy kaksi keskeistä kysymystä: mitä nimessä kuvailtavat kohteen ominaisuudet (nimeämisperusteet) ovat ja miten tämä ilmaiseminen tehdään. Näihin kysymyksiin vastaamiseen on omistettu kokonainen osio [E](#).

B:1.3.3 Asenteenilmaisufunktio

Asenteenilmaisufunktio viittaa paitsi siihen, että nimi kuvaa kohdettaan objektiivisesti, myös siihen, että se voi kuvata kohteeseen liitettyä subjektiivista mieltymystä tai sosiaalisesti sopivaa asennetta kohteeseen. Tämä liittyy Anderssonin emotionaaliseen funktioon (nimen positiivinen tai negatiivinen arvolutaus) ja osin ehkä myös ideologiseenkin funktioon (nimenantajan tai nimenkäyttäjän asenteet). Funktiossa on siis kaksi komponenttia, valittu asenne sekä intentio tuoda se esiin. Tätä voidaan ilmentää helposti paikannimiesimerkillä. Pienen lammen nimeksi voidaan kuvailu- ja systeemifunktioiden näkökulmasta antaa periaatteessa niin *Paskolampi* kuin *Vähäjärvin*, mutta ensin mainittu ehkä paremmin ilmentää pienveden hyödyttömyyttä ja tähän hyödyttömyyteen liittyvää kannanottoa. Näin asenteenilmaisufunktio läheneekin nimeämisperusteluokkaa kohteen käytettävyys ([E:6.2](#)). Asenteen ei tosin tarvitse pohjautua objektiiviseen todellisuuteen eli ihmisillä voi olla positiivisia käsityksiä huonoistakin asioista ja negatiivisia käsityksiä hyvistä asioista. Näin ollen asenne voi olla eräällä tavalla harhainenkin. Tällaisesta voisi olla kyse esimerkiksi erilaisissa toivenimissä (*Urho*, *Kukka*, *Onnela*) ja toisaalta Sjöblomin yritysnimien houkuttelevuusfunktiossa. Yritysnimen houkuttelevuus pyrkii siis välittämään eteenpäin nimen tarkoitteeseen liittyvää asennetta halutulle kohderyhmälle, ja tästä positiivisesta asenteesta seuraa sitten houkuttuminen ja mahdollisesti halu käyttää yrityksen palveluita.

Eräänlaisena vastakohtana Sjöblomin houkuttelevuusfunktioille voidaan nähdä Kvillerudin halventamisfunktio (pejorativ funktion), joka sisältää myös ironisuuden. Tällöin siis nimen tarkoite ominaisuuksineen asetetaan nimen avulla negatiiviseen valoon joko suoraan (halventaminen) tai epäsuorasti (ironia). Jos yrityksen tai tuotteen kehuminen on kaupallisille nimille ominaista, on tällainen halventaminen ominaista epäviralliselle kulkineennimistölle, jota Kvillerudkin on tutkinut. Asenteen ja kritiikin jyrkähkö ilmentäminen ja sopimattomien asioiden ilmaiseminen sinänsä liitetään usein slangiin, mikä selittyy varsin pitkälti toisaalta pyrkimyksellä yleiskielen sovinnaisuuteen ja toisaalta slangin määrittelyyn eräänlaisena (sisäsiistin) yleiskielen komplementtina, kuten luvussa [A:1.6.5](#) on jo todettu. Koska monilla viittaustasoilla (merkki, malli, osin myös alalaji) epävirallisia kulkineennimiä vastaavat kaupallisiin tarkoituksiin luodut ja houkuttemaan pyrkivät tuote- tai luokkanimet, on oikeastaan selviö, että epävirallisessa kulkineennimistössä negatiivisten asenteiden esiintuonti niin kulkineita kuin niitten virallisia nimiä kohtaan on suhteellisesti lievästi ylliedustettuna.

Asenteellisuus aineiston valossa ja maallikoitten silmin

Nimityksen sävy ei sinänsä ole riippuvainen ilmauksesta. Esimerkiksi H35:n mukaan Mazdan nimitys *Maksalaatikko* on ainakin heidän perheessään ollut sävyllään lähinnä aika positiivinen, vaikka se saattaisikin kuulostaa haukkumanimeltä. Omasta mielestäni taas Mercedes-Benz-auton nimittäminen *Marsuksi* on lähinnä ivallista, mutta opinnäytetyöseminaariryhmän naisten mielestä auton nimittäminen *Marsuksi* saa kulkineen kuulostamaan ihanalta ja pehmeältä ja nimi on heidän mielestään hellittelevä. Nimien merkityksiin vaikuttaa siis selvästi se, kuka nimen tulkitsee ja millaisista tulkintakehyksistä käsin.

Ennen kaikkea nimityksen sävy riippuukin nimityksen käyttäjästä, äänensävyistä ja käyttöyhteydestä. Karkeintakin haukkumanimeä kulkineen omistaja voi käyttää hellittelynimenä, ja toisinaan lempinimikin voidaan lausua kovin ikävään sävyyn. Lempi- tai haukkumanimellä ei sinänsä ole mitään kirjoitetusta kielestä havaittavaa tunnusta (ks. [Paalanen 1992: 41](#)). Tyypillinen esimerkki kulkineennimistössä on oman moottoripyörän nimittäminen *Mopoksi* (H12, H55). Monet moottoripyöränomistajat loukkaantuvat, jos joku toinen henkilö nimittää heidän moottoripyöräänsä pienemmän kulkineen, mopon, nimellä, mutta saattavat silti tehdä tätä itse. Vastaavansisältöisiin tuloksiin on päätyneet myös Harley-Davidson-harrastajien sanastoa tutkinut Kati Ylönen ([seminaariesitelmä 2005](#)): omaa moottoripyörää voidaan nimittää halveksuvasti,

mutta tällöin sävy on deminutiivinen. Ylösen mainitsemia esimerkkinimiä ovat *Säkinjärstin*, *Nappipyörä* ja *Ameriikkalainen pulttilinko-jäteöljyvatkain*. Asenteen ilmaisuun liittyy sekin ongelma, että asenne (tai sen tulkinta) voi syntyä myös vastaanottajassa: T10 kertoo (nimestä Pompannappi) "Koulukaverini käytti ko. nimitystä Fiat 600:tamme 70-luvulla, **en pitänyt siitä** nimityksestä."

Toisinaan nimeen voi sisältyä jokin äänne- tai muoto-opillinen piirre, joka vaikuttaa nimen sävyn tulkintaan. Esimerkiksi *U*-suffiksi saa usein nimen kuulostamaan hellittelevältä. Esimerkiksi tällaisesta käy BMW-auton nimitys *Bemu*, joka on sävyltään ehkä hellittelevä neutraaliin *Bemari*-nimeen verrattuna. H2:n mukaan *Bemu*-sanaa käyttää erityisesti nuoriso, koska sana on enemmän "cool". Koska *Bemu* on nuorempi muodoste kuin *Bemari*, nimessä onkin enemmän tuoreutta ja "coolitutta". H35 taas mietti *Bemarin* ja *Bemun* eroa ja arveli, että juuri BMW:n omistajat käyttäisivät *Bemu*-nimeä. Selitys on uskottava, sikäli kuin ihminen käyttää itse valitsemastaan autosta hellittelevää nimitystä ennemmin kuin toisen autosta.

Nimettömyys on usein myös reaktio kulkineeseen sinänsä. Nimetön kulkine on huono ja mitäänsanomaton:

H5: Nissanista en osaa sanoa yhtään mitään, ne on niin mitäänsanomattomii autoi ettei niistä tuu mitää mieleen. ja tähän edelleen vertaa myös H19: Nissani on niin tyhmä merkki, siitä ei saa mitään... eiku! *Nisu*. Yks mun tamperelainen kaveri käyttää Nissanistaan.

LK: Tunnen suurta hellyyttä Ladaani kohtaan ..ja tuntuukin vähintään liioitellulta jos kohta kohtuulliselta kutsua sitä yleisnimenä *Larpaksi* – spesifioidummien *Syväksi beigé*:ksi. Kirjoittakaa Ford-palstalle, jos Ladoillanne ei ole nimeä.

Kansanlingvistik Nietzielski ja Preston (2003: 302–310) ovat hahmottelleet kaksi metakielen tasoa. **Metakieli 1** tarkoittaa kansan havaintoja kielestä ja **metakieli 2** kansan käsityksiä kielen käyttäjistä. Maallikot eivät tutkimusten mukaan yleensä erota näitä toisistaan (Lappalainen ja Vaattovaara 2005: 5). Luetteloon voisi lisätä vielä metakieli 3:n tarkoittamaan käsitystä nimen tarkoitteesta. Muutamien aineistoesimerkkien perusteella näyttäisi nimittäin siltä, että toisinaan nimeä ja sen tarkoitettakaan ei välttämättä eroteta täysin:

H3 (*teiniksauto*): Nimi on positiivinen, tavallaan kyllä juu. Se on sellane teiniauto, kirkkaan värinen, karvanopat ym., semmone pirtee.

H35 (*säkkituoli, puutarhatuoli*): Tyhmä vehe, tyhmä nimi.

Täysin tavallinen, neutraali nimikin voi kulttuurisista syistä värittyä:

LK (itse Ladaan liittyvistä asenteista, ei koske mitään epävirallista nimeä): Lada, ja varsinkin punainen Lada, on liikenteessä kuin pystyyn kohotettu keskisormi, ja SE luo sen oikean Ladalla ajamisen euforian.

Sosiolingvistinen kupla

Mauno Koski on opettajien viittausnimiä käsittelevässä artikkelissaan (2004: 58, 73–74) suhtautunut kriittisesti sosiolingvistiseen ylitulkintaan:

Sosiolingvistinen näkemys sekundaarinimistä vallankäytön välineenä kuvastanee ajan henkeä, jonka mukaan mitä erilaisimmat kielelliset käyttäytymiset on pyritty selittämään dramaattisista sosiaalisista asetelmista. Kun vanhan koulun lyseolaisilta kysyy, pyrittiinkö sukunimen asemesta käytetyillä nimillä horjuttamaan opettajien valtaa ja tekemään heidät epävarmaksi, jo kysymystä pidetään absurdina. Ei mikään tällainen voinut vaikuttaa opettajien valtaan eikä auktoriteettiin. Sekundaarinimen puuttumisen katsottiin usein johtuvan opettajan väriltömyydestä tai kerrassaan mitättömyydestä, mutta joskus myös siitä, ettei arvostetun opettajan henkilössä ollut mitään sekundaarinimelle altistavaa piirrettä. – – Kaikilla originelleilla opettajilla oli sekundaarinimi, mutta kaikki eivät nimestään pitäneet. Ilmari Kajala ja Eino Miettinen pahoittivat viittausnimistään mielensä, mutta ei niillä auktoriteettia horjutettu eikä sosiaalisia suhteita säädelty.

Opettajien viittausnimet eivät ainakaan Turun lyseon vanhan koulun aikana ja tuskin paljoa uudenkaan heijasta sellaista oppilaiden psyykkistä ahdistusta, jollaista saksalaiset psyko- ja sosiolingvistik olivat näkevinään sikäläisissä kouluissa 1970-luvulla ja johon muutamat suomalaiset gradun kirjoittajatkin uskoivat 1990-luvulla.

Ajatus tällaisesta ylisosiolinguvistisesta kuplasta ei tunnu aivan kaukaa haetulta, jos nimiin sisältyvää asenteellisuuttakin tarkastelee kriittisesti edellä esitetyllä tavalla. Slangintutkimuksessa ja sosiolinguvistiikassa lähdetään usein ajatuksista, että ihminen ilmentää omaa identiteettiään käyttämällä omaa kieltään ja että ryhmän tai luokan sisäinen kielenkäyttö kertoo halusta erottua muista. Tätä ajatusta lienee kuitenkin hedelmällisempää tarkastella negaation kautta. Henkilö, joka puhuu jonkun toisen määräämällä tavalla, haluaa sulautua joukkoon ja muuttua näkymättömäksi. Esimerkiksi laki- ja maanpuolustusaloilla ja politiikassa kieltä käyttävä alan väki piiloutuu sovitun kielenkäyttötavan taakse ja pyrkii välttämään sen uudistamista. Yläluokkaisen ihmisen tulee tukea vallitsevan yhteiskuntajärjestyksen normeja säilyttääkseen arvoasemansa. Tämä koskee myös kielenkäyttöä.

Asenteenilmaisufunktion piiriin kuuluvien ilmiöiden käsittely muualla Kulkine.netissä

Koska näkemykseni mukaan nimiin ei itsessään sisälly mitään sellaista asenteellista ainesta, mitä ei missään olosuhteissa voitaisi tulkita toisin, pidättäytyn valtaosin väittämästä aineiston nimiä halventaviksi, hellitteleviksi tai muiksi vastaaviksi. Näkemykseni mukaan nimi ensiksikin saa huomattavassa määrin sävyä kontekstistaan. Toisaalta eri yksilöiden käsitykset nimistä ja niiden tarkoitteista eivät siis välttämättä ole samat, eikä nimen sävy välttämättä säily samana pitemmällä aikajänteellä. Äänteellisistäkään kriteereistä ei voi tehdä varmoja johtopäätöksiä. Sanat *äiti*, *äityä* ja *äitelä* ovat äänteistöltään samankaltaisia. Näistä *äiti* saa useimmissa konteksteissa positiivisia arvotuksia toisin kuin vaikkapa *äityä* ja *äitelä*, joissa sekä negatiivisesti arvottunut sisältö että "ikävä" äännehahmo yhdistyvät. Katsonkin, että nimeen sisältyvistä asenteista en käytettävissä olevan tiedon perusteella voi sanoa riittävän luotettavasti ja pois sulkevasti pelkkien nimien tai edes yksittäisten kontekstissaan olevien esiintymien perusteella mitään. Näin ollen nimiin ja niiden tarkoitteisiin liittyviä asenteita ei tässä väitöskirjassa enempää käsitellä.

B:1.3.4 Itseilmaisufunktio

Paula Sjöblom on kutsunut yritysnimen persoonalliseksi funktioksi sitä, että nimen kautta nimenantaja tai yritys ilmaisee itseään. Erityisesti tämä korostune ns. harkinnaisnimissä, joihin yritysnimet toki kuuluvat. Kun itseilmaisufunktiota eli persoonallista funktiota ajatellaan nimen syntymistilanteen kannalta, funktio realisoituu selvimmin sellaisissa tapauksissa, joissa uuden nimen synnyttäminen on tietoista ja tarkoitushakuista toimintaa (ns. baptismal act -nimenanto). Kun taas nimi syntyy vahingossa appellatiivisista aineksista kiteytymällä, itseilmaisun merkitys ei liene yhtä suuri. Näiden kahden nimenmuodostustilanteen välinen raja ei toki ole jyrkkä, ja onkin oikeastaan hankala rajata, milloin nimi on harkinnainen, harkittu tai spontaani. Itseilmaisufunktio voidaan ehkä osittain lukea Anderssonin ideologisen funktion alle (poliittisten ja kulttuuristien ideologioitten ilmentäminen), joskin nimi itseilmaisun välineenä ei välttämättä mitenkään tarkoita sitä, että nimi olisi asenteellinen tai ilmentäisi selvästi jotakin ideologiaa sen enempää kuin mikään yksilön teko muutenkaan.

Itseilmaisufunktio vaikuttaa epävirallisissa kulkineennimissä olevan tiedostamaton eikä siihen liittyviä aineistoesimerkkejä oikeastaan ole.

B:1.3.5 Vuorovaikutuskeskeiset funktiot

Edellä on todettu, että nimi identifioi kohteensa, kuvaa kohdettaan ja siihen voidaan mahdollisesti joissakin tapauksissa yrittää pakata asenteita. Vuorovaikutuskeskeisissä funktioissa on kyse siitä, mihin asenteen ilmaisulla ja kohteen kuvaamisella pyritään.

Vinoilufunktio

Kvillerudin vinoilufunktio (raljerande funktion) tarkoittaa sitä, että nimeä käytetään vinoilun välineenä. Tämä liittyy voimakkaasti asenteenilmaisufunktion kanssa ja lähinnä korostaa erilaista näkökulmaa, vuorovaikutuksellista käyttöä nimen ilmaisullisuuden sijaan. Esimerkkinä tästä on pohjalaisen *Rorken* 'Dodge' kohtalo Keski-Suomessa, toisella murrealueella. H1 kertoo: "Pohjalaiset sanoivat Rorke, nimi yleistyi täälläkin päin **pilailumielessä**, siskonpoika sanoo niin vieläkin."

Oivalluttamisfunktio

Sjöblomin funktioluettelo voitaisiin hyvin täydentää yhdellä funktiolla, uudisnimille ja sanoille ominaisella **oivalluttamisfunktiolla**. Osalla yritysnimistä on selvästi osoitettavissa eräänlainen herättelevä ja oivallusta odottava sävy. Nimet suorastaan odottavat tulkitsijaansa. Sjöblomkin on tosin todennut, että 20–30-vuotiaat ihmiset arvostavat nimissä erityisesti sitä, että nimi osoittaa luovuutta esimerkiksi humoristisuuden tai nokkelien sanaleikkien muodossa (2006: 37). Tämä taas voidaan liittää Kvillerudin mainitsemaan kuvittelua kirvoittavaan funktioon (illustrativ funktion). Monimielisyys ja mielikuvituksekkuus ovat varsin varmasti arvostettuja erityisesti epävirallisessa nimistössä, vaikka tästä ei kansanlausuntoja olekaan.

Toisaalle viittaava funktio

Kvillerud on abstrahoinut ruotsalaisilta epävirallisilta autonimiltä toisaalle viittaavan funktion (alluderande funktion). Käytännössä nämä viittaukset eli alluusiot voivat kohdistua toisiin nimiin tai muihin asioihin. Kvillerudin toisaalle viittaavassa funktiossa kysymys on usein kuvaavuudesta erikoisella tavalla (vrt. vertailunimet), mutta tällaisten intertekstuaalisten tai "interonominaalisten" vihjeiden sisällyttäminen nimiin on myös osa yhtäältä itseilmaisua, toisaalta toisen ihmisen haastamista mukaan nimen tulkintaan ja hänen maailmantietonsa testaamista ja näin osa kompleksisille nimille tyypillistä älyllis-kielellisesti haastavaa nimenkäyttöä. Toisaalle viittaavia ovat esimerkiksi kaikki metaforiset nimet, vastakohta- ja variointinimet ja lisämerkityksiset sekundäärinimet. Seuraavassa esimerkit metaforisuudesta, varioinnista ja lisämerkityksisyydestä tässä järjestyksessä:

H6 ja puolionsa nimittivät pientä Nissan Micraansa monilla nimillä. Yksi näistä oli *Paku*: "Sanottu joskus, voitais pirtuaan rekisteröidä pakettiautoks ku nykyään minkä tahansa voi rekisteröidä pakettiautoks."

H35 kertoo oman perheensä matkailuauton nimittämisestä: "Isä sanoo autoa *Nassukaksi*, minä *Rassukaksi*."

Nauru autolle 1964: Pankinjohtaja automieheltä: – Mikä olisi paras merkki, kun olen aikeissa hankkia auton?
Heti on automiehellä vastaus valmiina: – Pösölle pösö, tottakai ilman muuta!

Ensimmäisessä esimerkissä ilmennetään ironisesti auton kokoa viitaten lainsäätäjän luomaan kummallisuuteen. Toisessa esimerkissä isän ja pojan käyttämät nimet ovat erisävyisiä, mutta keskustelevat keskenään ja viittaavat näin toisiinsa. Kolmannessa esimerkissä tuodaan esiin kaskun kautta, miten lisämerkityksiseen sekundäärinimeen aina sisältyvä homonymia harhalekseemin kanssa on tiedostettua. Harhalekseemi on tässä tapauksessa varakasta henkilöä tarkoittava sana *pösö*.

Sosiaalinen funktio ja integroivan funktion sosiaalinen komponentti

Vuorovaikutuksellisten funktioitten piiriin kuulunee myös Anderssonin sosiaalinen funktio. Anderssonin mukaan sosiaalinen funktio tarkoittaa sitä, että kaikki nimet ilmaisevat yhteenkuuluvuutta. Näin varmasti onkin, joskin funktio on melkoisen abstrakti, ja toisaalta nimillä voidaan tarvittaessa erottautuakin.

Sjöblomin integroiva funktio (nimen integrointi esim. paikkakuntaan tai alakulttuuriin) voidaan nähdä funktiona eräällä tapaa kaksiosaisena. Ensinnä, kuten jo edellä on esitetty, paikkakunnan tai alakulttuurin esiin tuominen nimessä on puhtaasti informatiivista ja antaa yritysnimen tapauksessa tietoa nimen tarkoitteen lokaalis-historiallisista liittymäkohdista, yrityksen brändistä ja tavoitellun asiakaskunnan laadusta. Tämän kuvailevuuden lisäksi integroivalla funktiolla on toisaalta myös sosiaalinen ulottuvuus. Paikkakuntaa tai vaikkapa tiettyä alakulttuuria korostavilla nimillä voidaan pyrkiä luomaan eräänlaista me-henkeä. Kulkineitten tekniseen tai sosiaaliseen alkuperään viittaavia nimiä käsitellään luvussa [E:6.3](#) ja erilaisiin vähemmistöryhmiin kytkettyjä nimiä luvussa [E:6.6](#). Joissakin tapauksissa näitä nimiä voidaan pitää ryhmäyhteisöllisyyttä luovina – joskin varsin harvoin. Lada-kerhon foorumilta poimittu viesti osoittaa integrointia:

LK: "Yön sininen 1200 L oli vaan Äitinauto tai LADA. Punainen oli jo **kotoisasti** "Käkisalmi"."

B:1.3.6 Systemifunktio

Sjöblom tuo yritysnimien interpersonaalisisissa funktioissaan esiin myös nimen käytännöllisyyden. Käytännöllisyyteen kuuluu muun muassa nimen äännettävyys, pituus (ei liian pitkä) ja erottuvuus. Kun lähdetään siitä ajatuksesta, että nimenmuodostus perustuu analogiaan ja malleihin, on käytännöllisyys eräällä tapaa myös osa Anderssonin mainitsemaa sosiaalista funktiota. Käyttämällä "oikeanlaisia" nimiä pidämme samalla yllä nimimallia ja kieliyhteisöämme. Näin ollen nimen käytännöllisyys kuuluu osana eräänlaiseen nimi(systemi)funktioon. Nimen käytännöllisyyshän arvioidaan pitkälti olemassa olevia nimimalleja vasten. Nimimallien mukaan voidaan toki muodostaa monenkinlaisia nimiä samalle tarkoitteelle, ja käytettävyydskin painaa vaakakupissa, kun teoreettisista nimivaihtoehdoista valitaan paras.

Merkit uusien merkkien taustavaikuttimina

Nimen kuvaavuuden lisäksi on olennaista, että nimi erottaa kohteet toisistaan. Nimenannossa ja hyväksyttämiskierroksella ovat koko ajan läsnä myös muut leksikkoon tai nimistöön sisältyvät kielelliset merkit. Muitten kielellisten merkkien antama malli ohjaa analogisesti uusien merkkien muodostamista. Tätä tekijää kutsun **vetofaktoriksi**. Muut kielelliset merkit siis vetävät uusia merkkejä puoleensa. Tutuista aineksista voidaan muodostaa vaikkapa yhdyssanoja kielen ilmaisutarpeitten tyydyttämiseksi. Vetofaktorit voivat olla peräisin myös reaalityodellisuudesta, esimerkiksi jonkun miellyttävän Kalle-nimisen henkilön tunteminen saattaa vaikuttaa käsityksiin Kalleista ja sitä kautta vaikkapa lapsen nimeämiseen. Vetofaktorien lisäksi on kuitenkin **estofaktoreita**, jotka toimivat eri tasoilla. Vähemmän miellyttävä Kalle lähipiirissä voi ehkäistä nimen käyttöä. Estofaktorina voi toimia myös epäselvyyden riski: jokin johdostyyppi saattaa olla ylikuormitettu tai lähistöllä on jo liian samantapainen paikannimi.

Sekä esto- että vetofaktori vaikuttavat siis monilla eri tasoilla. Esimerkiksi *Väinö* naapurin lapsen nimenä voi naapurin lapseen liittyvien mielikuvien mukaan toimia joko veto- tai estofaktorina. Paikannimistöntutkimuksen nimeämismallit taas ovat lähinnä vetofaktoreita. Vaikka kieliyhteisössä vallitseva nimeämismalli ohjaisikin nimeämään jonkin kalaisan ja aiemmin nimettömän seudun järven *Kalajärveksi*, tämä tuskin saa kyseistä nimeä, jos samanniminen järvi jo on lähistöllä. Appellatiivin näköiset nimet, esimerkiksi *Kirjasto* ([Mielikäinen 2005: 33](#)) tai Söderholmin ([1975: 1](#)) mainitsema *Niittu*, toimivat nekin luontevasti vain niin kauan kuin toista samannimistä kohdetta ei ole

tiedossa. Appellatiivin näköiset ilmaukset ovatkin siksi täysin käypiä ja yksiviitteisiä vain pienyhteisöissä. Pienyhteisön ulkopuolella kielenkäyttäjät saattaa joutua lisäämään ilmaukseen jonkinlaisen tarkenteen (**Mikkolan niittu* ~ **Mikkolanniittu*; **Se vanha kirjasto siellä Kalliossa, Hollolan Lahlesa*). Samat tekijät ovat läsnä myös yritysnimistöissä; jopa laki kieltää liian samanlaisten yritysnimien luomisen. Tämän vuoksi yrityksillä on usein käytössä sekä virallinen, pidempi rekisterinimi että lyhempi käyttönimi ja mahdollisesti myös aputoiminimiä ja lempinimiä. Esimerkkinä toisesta liian samanlaisesta nimestä estofaktorina on H1 näkemys *Vol-su*-nimestä: "Olen kuullut, tarkoittaa Folkkaria. Särähtää itellä korvaan, koska tuntuu liiaksi samalta kuin vanha brittiauto Wolseley." Veto- ja estofaktori ovat siis systeemissä vaikuttavia tekijöitä.

Pienryhmän sisäinen systeemi

Laajempien kulttuuristen ja onomastisten systeemien lisäksi on olemassa muitakin systeemejä. Tällaisia ovat esimerkiksi pienialaiset pienyhteisöjen omat systeemit ja perinteet. Persoonallisen luonteen lisäksi kulkineen nimeäminen on erityisen todennäköistä, jos kulkineitten nimeämiseen on totuttu. Tällöin tarvitsee vain ikään kuin täydentää sarjaa. Informantin H34 vanhempien perheessä oli ollut aiemmin *Musti* (tummansininen Mazda 626 –86) ja oli vielä keruuhetkellä *Helmi* (hilmenvärinen Mazda 626). Kun syksyllä 2004 perheeseen hankittiin uusi Ford Focus -farmariauto, sillekin oli saatava nimi. Vihreä auto sai *Veerdi*-nimen värinsä mukaan Italiassa paljon oleskelleelta informantilta. Jyväskyläläisen ladaforumilaisen O.M:n mukaan nimeäminen on perinne, ja hänen ensimmäisen Ladansa nimettiin *Rusty Rocketiksi* jo vuonna 1994. Aina säännöllistä systeemiä ei kuitenkaan ole. H16:n perheessä oli kaksi autoa, *Isinauto* (Toyota Corolla) ja *Äitinauto* eli *Avensis* (Toyota Avensis). "Isinautosta ei sanota koskaa Corolla silti", pohti H16 kuitenkin.

Esimerkki muista kulttuurisista systeemeistä

Harvinaisissa tapauksissa jotakin nimeä saatetaan perustella myös sellaisilla systeemeillä, jotka ovat kielitieteellisen sijasta matemaattisia. Seuraavassa esimerkki Saabin nimestä, jossa rekisteritunnuksen numero-osaa tulkittiin matemaattisesti, yleisemmän graafisen tulkinnan sijasta:

Mun auto on nimeltään "Anni". Siihen liittyykin hauska tarina. Olin ostanut autoni paaaaljon ennemmin kuin tapasin vaimoni. Jossain jutun yhteydessä se sitten lipsahti, että mun [Saab] 99:n nimi on "Anni", joka tulee rekkarista ANN-522. No, hän kun on luokanopettaja (KM), niin näppäränä (ja uskokaa, hän on välistä vähän liiaan näppärä meikäläiselle hidasälyiselle lappilaiselle insinöörille) laski et viides kirjain on E, eikä I. Sitten tuli tovin aikaa tivausta "Miks toi on Anni eikä Anne???". No, edelleen nimi on "Anni", varmaan ainoa asia, josta en ole luopunut sitten poikamiesvuosien. But who cares, jos pikkupojan unelma perheestä on toteutunut, niin parempi tossun alla ku taivasalla... (SBKL, nimimerkki Hölösuu, Pietarsaari.)

Kvillerudin hypokoristinen funktio

Systeemiin funktioihin voidaan löysästi lukea myös Kvillerudin mainitsema hypokoristinen funktio. Tämän käyttöön sisältyy toki jälleen kaksi ulottuvuutta: Toisaalta hypokorismien muodostaminen nimestä on lähinnä tekninen muodostusakti. Toisaalta tarkoitus kuitenkin on muodostaa hypokorismi, johon nimisysteemin kautta sisältyy joitakin arvotuksia, yleisimmin hellitteleviä. Samalla uusi hypokorismi tukee vanhoista muodostunutta systeemiä.

Kansanlingvistiikkaa systeemifunktioista

Kulkineennimistössäkin se, että eri viittaustasoilla on jo kulkineennimiä, ohjaa nimien muodostamista. Voidaan siis sanoa, että kulkineennimistössä on jo vallitsevat nimimallit. . Kulkineiden nimeämistä on perusteltu myös muiden trafikonyymien avulla: orimattilalainen AI (LK) toteaa, että "annetaanhan veneillekin nimiä".

Kansan havainnot tuovat esiin, että myös joitakin osasysteemejä hahmotetaan. Tällaisina on mainittu muun muassa yksilönnimen muodostaminen rekisteritunnuksesta sekä virallisen mallinimen kääntäminen:

H5: En muista [yksittäisten kulkineitten] erisnimiä, jatkuthan voi rekisterikilven perusteella vääntää.

H1 (Simca Aronde -mallin nimeämisestä): Itellä on Simca Aronde 1957, mut se on vaan Aronde, Pääskynenhän se olis suomeksi mut ei sitä oo sanottu koskaan [sillä nimellä].

Informantti H5 tuntee siis osasysteemin, muttei muista tai tunne yhtään mallin mukaista nimeä ja vastaavasti H1 tunnistaa potentiaalisen nimen, jota ei kuitenkaan käytetä. Myös hypokorismit ilmeisesti tunnistetaan jossakin määrin systeemiksi:

OD: Liekö tullut mainittua jo Mercuryn väännökset "Möökjuuri" ja "Merkki" (**samaa sarjaa** kuin Lincoln = "Linkki")

B:2 Nimien leviäminen, säilyminen ja muokkaaminen

Edeltävässä luvussa kerrottiin nimien antamisesta ja syntymisestä sekä nimiin liittyvistä funktioista. Tällöin näkökulma oli pääasiassa tuoreissa nimissä. Nyt katsomme asiaa enemmänkin diakronisesta näkökulmasta ja perehdymme niihin tekijöihin, jotka säätelevät nimien leviämistä, säilymistä ja muokkautumista.

B:2.1 Nimien levittäytyminen

Sanat ja nimet ovat kielen yksiköitä. Yksikkö voi konventionaalistua koko kieliyhteisössä tai pienemmässä piirissä ja sen asema kognitiivisena yksikkönä vahvistuu sitä käytettäessä ja heikentyy, kun sitä ei käytetä (Sjöblom 2006: 62).

Leviämismallit

Kielelliset muutokset leviävät yksilötasolta yleiselle tasolle. Ilman yksityiskohtaisempia tutkimuksia voidaan olettaa, että makrotason (leviämis-)mallit ovat todennäköisesti sovellettavissa myös kulkineennimien levittäytymiseen. Yleisesti voidaan kuitenkin sanoa, että niin kulkineet kuin kulkineennimet leviävät helposti koko suomalaiseen puhujayhteisöön, ja näiden levittäytymisten välillä on luonteva syy-seuraussuhde.

Myös kaupunkinimistöhankeessa toimineet Terhi Ainiala ja Aila Mielikäinen ovat havainneet, että uudet nimimallit ja nimet leviävät hierarkkisesti kaupungeista toisiin ja maaseudulle (Ainiala 2005: 17, Mielikäinen 2005: 28, 30), ja jonkinlaiseen hierarkkiseen levittäytymiseen perustuu myös asutushistoriallinen nimistöntutkimus. Nyky-Suomi ei kuitenkaan enää ole rakenteeltaan samanlainen kuin vielä joitakin satoja vuosia sitten. Nimi tarvitsee levitäkseen laadukkuuden lisäksi nykyisin usein myös pääsyn levityskanavaan. Neologismi vaatii yleisesti tunnetuksi tullakseen levittäytymisen Helsinkiin ja valtakunnalliseen mediaan. Hyvä esimerkki on Helsingin nimistö: *Espa*, *Lasipalatsi* ja *Stadikka* tiedetään Rovaniemelläkin, ja niistä puhutaan helsinkikeskeisessä televisiossa sen kummemmin selittelemättä, ikään kuin niiden tunteminen olisi kansalaisvelvollisuus. Sen sijaan Rovaniemen "vastaavia kohteita", vaikkapa *Sampparia* 'Sampoaukio' ja *Kortsuvaaraa* 'Korkalovaara', ei tunneta suomalaisen mediajulkisuuden keskipisteenä toimivassa Helsingissä eikä ylipäätään Oulun eteläpuolella.

Etunimien levittäytymisen kuvauksessa on hyödynnetty Rogersin [1962] **diffuusiomallia**. Innovaation leviämiseksi tarvitaan innovaatio, innovaation jo omaksunut henkilö, välityskanava ja innovaation vastaanottaja. Ihmisiä voidaan luokitella eri ryhmiin sen mukaan, missä vaiheessa he omaksuvat uudennoksia. Uudennoksen ensimmäisiä omaksujia sanotaan innovaattoreiksi (2,5 %) ja heitä seuraavia aktiivisia henkilöitä varhaisomaksujiksi (13,5 %). Seuraavaksi uudennoksen omaksuu pohdiskelevampi varhaisenemmistö (34 %) ja heitä seuraa vielä epäluuloisempi myöhäisenemmistö (34 %), joka omaksuu innovaation vasta kun se on yleisesti hyväksytty. Viimeiset 16 % eli vitkastelijat omaksuvat innovaation viimeisenä; he ovat usein syrjäytyneitä ja konservatiivisia. Innovaation levittäytymistä voidaan tarkastella myös maantieteellisesti: innovaatio voi levitä niin aaltona kuin hierarkkisesti suuremmilta paikkakunnilta pienemmille. (NP 2008: 239–240.) Suomessa on todettu, että ainakin etunimen levittäytyminen koko maahan on edellyttänyt sen yleistymistä Helsingin seudulla suosionsa alkuvaiheessa. Toisaalta tällaisista innovaatioista usein tulee suhteellisesti yleisempiä pääkaupunkiseudun ulkopuolella, sillä suurissa keskuksissa elämä on moniarvoisempaa ja enemmän vaihtoehtoja tarjoavaa. (Kiviniemi 1989: 311–312.)

Kielellisen innovaation leviämistä on myös verrattu Adam Smithin 1759 keksimään taloustieteelliseen **näkymättömän käden teoriaan**. Niin talouden kuin kielen muutoksissa yksittäiset tiedostamattomat henkilöt ovat avainasemassa, ja pienistä puroista syntyy suuri virta: kielenmuutoksia ohjaa siis "näkymätön käsi" (Geeraerts 2010: 232–233.) Puhujat voivat joko päätyä samoista lähtökohdista samanaikaisesti samankaltaisiin ratkaisuihin toisistaan tietämättä tai he voivat jäljitellä toisiaan.

Median roolista

Tässä jäljittelyssä prestiisiasemassa olevilla tai viestintäalalla toimivilla henkilöillä on merkittävä vaikutusvalta. (ks. Sjöblom 2004: 88.) Nykyisessä tietoyhteiskunnassa yksi nimi voi saavuttaa koko Suomen jopa yhdessä päivässä. Tällaisista hyviä esimerkkejä ovat kaukaisten paikkojen ja tuntemattomien henkilöitten nimet, jotka tulevat suomalaistenkin tietoisuuteen, kun niitä aletaan käyttää mediassa. Vuonna 2007 Helsingin Olympiastadionille muuttanut huuhkaja sai hiukan myöhemmin monimielisen nimen *Bubi*. Huuhkajan vaikutettua maajoukkuemenestykseen nimi oli pian lähes koko kansan huulilla. Menneinä aikoina nimistön ja sanaston levittäytyminen on ollut hitaampaa, mutta esimerkiksi SMS:n aineskokoelmat osoittavat, että monet viittauskohteeltaan suhteellisen epämääräisetkin sanat ovat levittäytyneet halki Suomen muun muassa Raamatun kielen, arkkiveisujen, kulkumiesten ja muun viestinnän välityksellä. Tällaisia sanoja ovat esimerkiksi *angileetis* ja *alvari(insa)*, joista on havaintoja sieltä täältä ilman erityistä alueellista jakaumaa. Samoin myös *ani-* ja *tuiki-*sanojen maantieteellinen levinneisyys kansankielen kokoelmassa tukee sitä, että esiintymät ovat suurelta osin kirjallista perua (Seppälä 2005). Kulttuurin merkitykseen (slangi)sanojen levittäytymisessä on kiinnittänyt huomiota myös Hämäläinen (1956: 202–228) appellatiivistuneitten henkilönnimien taustoja ja levintää selvittelevässä artikkelissaan Kynttilä otti uunon vihtorin. Hämäläisen keskeinen havainto oli, että monella näistä *uuno*-tyypin ilmauksista oli vielä tuolloin jäljitettävissä oleva esikuva, ja että ilmausten leviämisreittejäkin pystyttiin jonkin verran selvittämään. Mediajulkisuuden on todettu myös selvästi vaikuttaneen etunimien muodikkuuteen erityisesti harvinaisheikoissa nimissä (NP 2008: 243). Kulkineennimistössäkkin medialla on ollut merkitystä, vaikka aina julkisuudessa nimeä käyttänyttä henkilöä ei muistetakaan:

Fiat 600:n tunnetuin nimitys on *Pompannappi*, joka tunnetaan joka puolella Suomea ja josta on aineistossakin kymmeniä esiintymiä. *Pompannappi*-nimi kuvaa osuvasti sekä autojen muotoa ja kokoa että tuollaisiin pieniin autoihin liittyviä ajo-ominaisuuksia (vrt. *pompata* ja *pomppa*). Informanttien muistelun mukaan Fiat 600:n nimi on saanut valtakunnallisen tunnettuutensa nykYTEKNIKAN avulla: Ensio Itkonen lienee käyttänyt sitä ohjelmassaan joko televisiossa tai radiossa. Nimeä on käytetty myös Ministä. Epämetaforisessa merkityksessään ('takin nappi') harvinaistunut lekseemi on luultavasti päätynyt myös kierrätykseen. Anu Jantusen keräämissä nimilipuissa mainitaan *Pompannappi* myös erään pienen ja mustan Ford Fiestan (vm. 1991) yksilönnimityksenä. Lipussa kerrotaan nimeämisperusteena, että autonomistajan äiti totesi auton nähtyään "*Tuoha on ku pompannappi!*". Koska yksilönnimi on annettu 1990-luvulla, ei ole mitenkään pois suljettua, etteikö kyseessä voisi olla eräänlainen vanhan kulkineennimen ottaminen uudelleen käyttöön toiseen tarkoitteeseen viittaavana.

Paitsi nimiä media levittää myös nimien aineksia tai aiheita. Median merkitystä todistavat nimittäin mm. populaarikulttuuriin liittyvät nimet: *Mummo Ankan auto*, *Sillä silmällä -auto*, *Pyhimys-Volvo*, *Helmi-Orvokki*, *Batmobiili*, *Johtotähti*, *Timangi-Toyota* ja monet muut. Näitä populaarikulttuurista kulkineennimistöön jääneitä muistumia käsitellään lyhyesti luvussa [F:5](#).

Uusiin esineisiin ja ilmiöihin kytkeytyneet uudet sanat ovat toki levittäytyneet kyseisten esineiden mukana. Sama pätee myös kulkupelien nimiin. Kulkineiden nimitykset ovat yleensä tulleet käyttöön hiukan sen jälkeen, kun auto on tullut Suomeen, ja tulevat katoamaan, kun viimeinen muisto kustakin automerkistä katoaa. Katoaminen vaikuttaisi tapahtuvan noin sukupolvi "perävalojen viimeisen vilkahduksen" jälkeen; ks. tarkemmin lukua [B:2.3](#).

B:2.2 Nimien vakiinnuttaminen

Hyväksyttämiskierros

Mikrotasolla nimien levittäytymistä ei juuri ole tutkittu. Tähän olen aiemmin ([Seppälä 2009: 41–45](#)) ehdottanut avuksi **hyväksyttämiskierroksen** käsitettä.

Hyväksyttämiskierros on itse keksimäni termi. Kielenilmiöiden leviämistä yhteisöissä on havainnollistettu kielitieteessä, erityisesti sosiolingvistiikassa, monin erilaisin mallein ja termein. Se, miksi en ole valinnut käyttöön mitään näistä, johtuu erilaisesta näkökulmasta. Sosiolingvistien tutkimat äänne muutokset ovat usein kielenkäyttäjän kannalta "salakavalta", huomaamattomia ja osin tiedostamattomiakin. Henkilönnimien muodikkouden ja leviämisen tutkimuksessa kyse taas on siitä, että lapselle annetaan harkinnan tuloksena nimi, jota tästä tullaan pitkälti käyttämään pitkäänkin. Kieleen syntyvien uudissanojen ja -nimien leviämisessä tilanne on kuitenkin näkemykseni mukaan toisenlainen, yhtäältä ristimistä spontaanimpi mutta toisaalta äänne muutosta tiedostetumpi. En myöskään ole niinkään kiinnostunut leviämisestä makrotason kannalta innovaattoreineen ja sosiaalisine verkostoineen. Hyväksyttämiskierros-termillä haluan sitä vastoin lähinnä korostaa uudennoksen leviämisen yksilönäkökulmaa. Ajatus on se, että viime kädessä uudennoksen leviämismahdollisuudet ovat kiinni sen saamasta hyväksynnästä yksilöiden mielissä. Ajatteluni keskiössä on siis yksittäisen uudennoksen tie sen ensimmäiseltä keksijä-käyttäjältä kohti yleistymistä. Termi onkin tarkoitettu keskustelunavaukseksi ja ilmiön hahmottamisen välineeksi.

Tultuaan keksityksi ja jossain tilanteessa käytetyksi yksittäinen ilmaus lähtee hyväksyttämiskierrokselle kieliyhteisön pariin. Hyväksyttämiskierroksella ilmaus tapaa uusia kielenkäyttäjiä, jotka kuulevat tai lukevat itselleen uuden ilmauksen jostakin, arvioivat sen ja mahdollisesti omaksuvat sen idiolekteihinsä, mikäli heillä on ilmaukselle tarvetta ja mikäli he pitävät sitä hyvänä. Hyväksyttämiskierroksella muut kielenkäyttäjät arvioivat nimen sattuvuutta. Sattuvuutta arvioidaan käytännössä samoin kriteerein kuin nimenantaja on käyttänyt nimitystä kohteelle antaessaan. Nimen arviointi on siis samanlainen prosessi kuin nimen antaminen, vaikka nimeä arvioitaessa ja annettaessa näkökulma on osin päinvastainen: Nimeä annettaessa arvioidaan kohteen ominaisuuksia ja verrataan niitä syntymäisillään olevaan nimeen ja mielessä olevaan kielitietoon. Nimeä arvioitaessa sen sijaan enemmänkin verrataan nimen sisältämää tietoa ja nimen ominaisuuksia tietoon, jota kohteesta joko välillisesti tai välittömästi on. Ilmauksen kohteesta ei välttämättä ole pakko olla lainkaan konkreettista tietoa, vaan mielikuva riittää nimen arvioimiseen.

Siitä ei myöskään ole tietoa, miten kielenkäyttäjät näitä heitä vastaan tulevia ja heille vieraita uudisilmauksia kohtelevat ja millä perustein. Ilmauksista ilmeisesti arvioidaan sekä niiden muotoa (äännettävyys, pituus ja muu rakenne), sattuvuutta ja ilmaisurikkautta, tyyliä ja muita mahdollisia seikkoja. Zilliacuksen (1976: 171) mielestä nimenantajan motiivit paikan nimeämiseen ovat käytännössä alun perin identtisiä niiden motiivien kanssa, jotka saavat yhteisön ottamaan [paikan]nimen käyttöönsä, vaikka yhteisön elintavoissa tai nimikäytännöissä tapahtuvat muutokset voivatkin johtaa näiden motiivien erilaistumiseen. Lieneekin osittain totta, että nimenantajat ja nimenkäyttäjät arvioivat kieliyhteisön jäsenenä nimettäviä kohteita ja nimen sattuvuutta ym. samalla tavoin, ts. he tuntevat samat nimimallit ja -tyypit (rakenteelliset, semanttiset jne.). Sjöblom (2006: 60) on kuitenkin katsonut, että nimenantajan nimenantomotiivit eivät ole nimenkäyttäjien nimenhyväksyntämotiivien kanssa samanlaiset ainakaan kaikkien harkinnaisnimien suhteen. Yhteisö voi, nimenantajan motiiveista riippumatta, käyttää nimeä vain sen vakiintuneisuuden tähden tai muista syistä (mp.). Epäilemättä myös Sjöblom on oikeassa: vakiintunutta nimeä voidaan käyttää, vaikkei se olisikaan sisällöltään tai muodoltaan erityisen mielekäs. Yksittäisen ilmauksen levittäytymisen varhaisvaiheet olisi tärkeä, jopa kokeellisin menetelmin tutkittavissa oleva tutkimuskohde, johon tässä tutkimuksessa ei ole mahdollista paneutua. Levittäytymiseen kuitenkin varmasti vaikuttavat ainakin ilmauksen muoto, sisältö ja tarkoitteen yleisyys, ilmauksen käyttötarve, ilmauksen muut käyttäjät ja sosiaalinen paine ilmauksen omaksumiseen sekä ilmauksen vakiintuminen median tai virallistamisen kautta. Rivien välistä voidaan myös lukea, että hauskuus edistää nimen leviämistä:

H11: "Siskonpoika oli kaksvuotias, kun näki vanhan ja ruosteisen David Brown 880 -traktorin ja sano siitä *Deivid Ruskea*. Nimen tietää puoli kylää ja toinenkin kylä, on sille sen verran naureskeltu."

Yksilötason prosessi voidaan rinnastaa teoriaan **kognitiivisesta kehästä**: skeemat eivät vain synny, vaan myös muuttuvat ja kehittyvät, kun kokemus antaa siihen aiheita. Skeemojen dynaamista vuorovaikutusta kokemuksen kohteiden kanssa on 1970-luvulta asti kuvattu kognitiivisella kehällä. Skeemat ovat vuorovaikutuksessa todellisuuden kanssa: kun vanhat skeemat kohtaavat todellisuuden, tulos voi olla uusi, tarkistettu kuva maailmasta, mikä tarkoittaa myös uusia tai tarkistettuja skeemoja, jotka taas kohtaavat todellisuuden ja niin edelleen. (Larjavaara 2007: 30.) Kielellistä ärsykettä siis seuraa tarvittaessa muutos ja yksilöllisen kielivarannon ja nimitäiden muutos. Mikäli tarpeeksi monet kielenkäyttäjät päätyvät hyväksymään ilmauksen ja lisäksi ottavat sen käyttöön, ilmaus saavuttaa **kriittisen massan** ja yleistyy. Varsinaisesti jotain ilmausta voidaan pitää kielen osana, kun se on jossain määrin yleistynyt kielessä, siis muittenkin saman kielen käyttäjien keskuudessa. Se, minkä verran yleistymistä vaaditaan, riippuu monesta tekijästä eikä sitä ole tässä tarpeen ruotia.

Hyväksyttämiskierrosta ei voi kuvata kaksiulotteisella graafilla, koska jokainen kuulija saattaa muuttua puhujaksi ja käyttää uudissanaa taas useitten eri henkilöitten kanssa kommunikoidessaan eikä alkuperäisenkään puhuja välttämättä jätä nimen käyttöä yhteen kertaan. Hyväksyttäminen prosessina siis haarautuu moniaalle, ja samanaikaisesti käytössä saattaa olla nimestä tai sanasta eri versioita. Morfofonologisen versioitumisen lisäksi semanttinenkin variaatio on mahdollista: esimerkiksi nimi *Rin-tin-tin* saattaa eri lähteiden mukaan tarkoittaa sekä 2-tahtista Saabia että 2-tahtista Wartburgia. Ei ole mitään selvää kriteeriä, joka määrittäisi, milloin tilapäisnimitys on muuttunut valmiiksi käyttönimeksi. Näin kuitenkin jossakin vaiheessa käy, kun tarpeeksi moni kieliyhteisön jäsen on hyväksyttämiskierroksella hyväksynyt nimityksen varioimatta sitä. (Rinnakkain elävät variantitkin tosin tukevat toistensa säilymistä ja vakiintumista.)

Virallisuus nimen säilymiseen liittyvänä tekijänä

Nimeytyminen, siis matka hyväksyttämiskierroksella, voidaan osin ohittaa hallinnollisin päätöksin. Kesämökkipalsta ja sillä oleva huvila voidaan nimetä *Kasketuksi*, mökille kuljettava väline *Fordiksi*, perheen poika *Juuso Petteri Nikulaiseksi* ja Espoon uusi kaupunginosa *Piispanpyöliksi*, ja perusoletus on, että näitä nimiä käytetään, koska ne ovat virallisia. Ne ovat syntyessään valmiita käyttönimiä, ja niillä on erilaisten rekisterien ja hallinnollisten käyttöyhteyksien antama suoja ajan hammasta vastaan. Yhteisössämme vallitsee siis käsitys siitä, että viralliset nimet ovat jotakin tärkeää, mikä auttaa niiden säilymistä. Virallisetkin nimet lähtevät toki hyväksyttämiskierrokselle, mutta niitä kohdellaan vähemmällä kriittisyydellä kuin luontaisesti syntyneitä nimiä. Saattaa silti käydä niin, että perheessä sanotaankin aina mentävän vain *Hopan* 'Ford' kyydillä *mökille* eikä *Kaskettuun* ja poikaa nimitetään kotona *Jusaks* ja kaupungilla vaikkapa *Nickelodeoniksi* eli *Nickeksi* ~ *Nikeksi*. *Piispanpyöli* saattaa jäädä vain asiakirjanimeksi, ja alueen asukkaat puhuvat vain *Piispankylästä* tai *Piispankylän alapäästä*. Vuosien kuluttua hallintokin ehkä siirtyy käyttämään muuta nimeä, vaikkapa *Ala-Piispankylää*. Virallistaminenkaan ei siis takaa nimen säilyvyyttä ja käyttöä, mutta usein kovastikin edistää sitä. Joka tapauksessa virallinen nimi voi jäädä arkikäytön ulkopuolelle tai, ehkä vielä useammin, tulla varioiduksi eli uudistua muodoltaan. Tämä tarkoittaa käytännössä epävirallisten sekundäärinimien muodostamista, mihin palataan tämän tutkielman osiossa [D](#).

B:2.3 Nimien katoaminen

Tilapäisilmausten nopea katoaminen

Edellisessä luvussa puhuttiin nimien muodostamisesta tarpeen tullen. Nimeämistarve ratkaistaan siis aina antamalla kohteelle tilapäisnimitys (Anderssonilla 1997:51 "spontaneous formation"). Nämä tilapäisilmaukset jäävät kuitenkin usein vain tilapäisiksi, mikä on täysin normaalia. Raimo Kajannekin (1968: 12) toteaa

nimistöaiheisessa opinnäytteessään: "Huomattakoon toisaalta, että varmaan ennenkin on ollut vastakeksittyä, suppea-alaista nimistöä, joka on kadonnut muutamassa vuodessa saamatta yleistä käyttöä." Samaan tulokseen on päätyneet myös lapsenkieltä tutkinut Anneli Lieko (1998): valtaosa uudissanoista oli lyhytikäisiä, usein ainutkertaisia esiintymiä. Liekon toteamus saattaa yhtä hyvin päteä myös aikuisten luomiin uudissanoihin ja -nimiin. Vastaavalla tavalla Thorsten Anderssonkin (1997:51) luonnehtii tilapäisnimitysten muodostamista työpajaksi, jonka tuotteista valtaosa hylätään.

Vakiintuneitten ilmausten katoaminen

Vakiintuneetkin ilmaukset voivat kadota eri syistä. Merkittävin [paikan]nimien katoamisesta tehty tutkimus on Terhi Ainialan Muuttuvat nimet (1997), joka esittelee Kurhilan ja Närhilän kylien nimistön säilymistä, muuttumista ja katoamista. Ainiala (mts. 25) piti nimen säilymisen kriteerinä sitä, että yksi henkilö käyttää nimeä ja toinen tunnistaa sen; tällöin nimi on käytettävissä kommunikaatiossa. Tätä voidaan periaatteessa pitää minkä tahansa kielellisen merkin olemassaolon kriteerinä. Merkittävä syy nimen katoamiseen Ainialalla oli tarkoitteen katoaminen, ja katoamista tai muuttumista tapahtui myös paikan muuttuessa toisenlaisiksi. Referentin katoaminen vaikuttaa myös sanastoon. Vanhan agrariikulttuurin sanastoa on jo kadonnut (Sivula 1989b:267–270) ja sama pätee myös muuhun sanastoon. Esimerkiksi sotilaslangin ilmausten (Hämäläinen 1946) jälkikäteisessä tarkastelussa voidaan huomata, että monien sanojen katoamiseen on vaikuttanut myös niiden tarkoitteiden (esim. korviketee, italialainen terni-kivääri tai jatkosodan loppuvaiheen saksalainen sotilas) katoaminen elinpiiristä. Yleisellä tasolla voidaan todeta kulkineennimien katoavan – harrastajaryhmiä lukuun ottamatta – viimeistään noin sukupolvi sen jälkeen, kun kyseinen kulkine on poistunut liikenteestä. Kulkineennimen säilyminen on siis havaintojeni mukaan hyvin tiukasti sidoksissa kulkineen säilymiseen katukuvassa. Minkä tahansa nimen säilymistä edistääkin nimen sattuvuuden lisäksi myös sen yleisyys, aktiivinen käyttö. Tällöin kieliyhteisössä syntyy ikään kuin sosiaalinen konsensus siitä, että *Pompannappi* ja *Helsinki* ovat hyviä ja käyttökelpoisia nimiä. Samasta syystä myös makrotoponyymien nimet säilyvät paremmin kuin mikrotoponyymien.

B:2.4 Nimen muokkaaminen

Kun nimen muotoa muokataan tarkoitteen pysyessä samana, on kysymys siitä, että kieliyhteisö on hyväksyttämiskierroksen kaltaisessa menettelyssä päättänyt muuttaa nimen muotoa. Kieliyhteisössä on siis katsottu, että toinen kielellinen muoto on parempi, esimerkiksi iskevämpi tai kuvaavampi. Käytännössä monista nimistä vaeltaa synkronisesti eri rinnakkaismuotoja, ja vain aika näyttää, miktä näistä jäävät muuttuvissa oloissa jäljelle. Jos kaikki variantit ovat samaan aikaan olemassa, syntyy varianttiketjuja, mistä aiheesta kerrotaan tarkemmin luvussa D:6. Nimen muodon muuttaminen ei kuitenkaan ole aina slangijohdostyyppistä variointia tai vääntelyä. Nimen uudelleenarvioinnin tuloksia ovat osin myös nimenvaihdot ja erilaiset nimien merkitysten laajenemiset, esimerkiksi metonyyminen siirrynnäisyys. Kun pelto metsitty tai vaihtaa omistajaa, sen nimi voidaan vaihtaa. Henkilö taas voi vaihtaa etunimensä, jos hän ei ole tyytyväinen siihen muodon, tyylin tai sivumerkitysten vuoksi. Monissa kulttuureissa lapsille ja eläimille annetaan nuorina nimet, joskus jopa ennen lapsen tai poikasen syntymää. Näitä voidaan kulttuurin sallimissa rajoissa muokata ja vaihtaa, jos ne eivät kuvaa kohdettaan tai ole rakenteeltaan tai tyyliiltään onnistuneita. Nimen muokkaamiseen johtavia tekijöitä on siis monia ja niin on muokkauskeinojakin.

B:2.4.1 Nimen muodon muokkaaminen

Kansanlingvistiikkaa: Miksi nimiä tarvitsee "vääntää"

Nimien muotojen muuttamiseen on siis useita syitä. Virallisen nimen fonotaksi voi olla hankala tai sitten halutaan tavoitella toisenlaista tyyliä. Jossain määrin nimien muokkaamisessa saattaa olla kyse myös niiden sovittamisesta suuhun, ns. omaksi ottamisesta. Kuten *Musta Maija* -esimerkki tuonnempana osoittaa, nimeä voidaan muuntaa myös kuvaavuuden takia.

Overdrive.fi-keskustelija impala67:n mukaan lempinimiä muodostuu jo siitä, että ajoneuvojen merkit ja mallit lausutaan suomen kielellä ilman, että yritetään "viäntää niitä ulukomaankirjaimia". Hän mainitsee mm. *Piskainin* 'Chevrolet Biscayne' ja *Pellairin* 'Chevrolet Bel Air'. Vaasalainen starcraft (OD) taas kertoo työkavereidensa suomentaneen Cadillacin nimen muotoon *Karin Iakki*. Nimestä *Tanari* 'Ford Taunus' informantti H1 toteaa sen olevan "ihan vaan suomennos". Suomalaisamista voidaan kuitenkin pitää myös kyvyttömyytenä:

H1: (*Servoletti*) Tulee vaan siitä et **keskisuomalaiset ei osaa ääntää**

H1: (*Hyrsleri*) Kaikki **papat** sano kun olin pikkupoika, tuskin enää käytetään.

H1: (*Rorke*) **Pohjalaiset** sanoivat näin, yleistyi täälläkinpäin pilailumielessä, siskonpoika sanoo vieläkin.

H1: (*Jagge* 'Jaguar') Kuka osaa g:n ääntää (versus *Jakke*)

T18 mainitsee esimerkiksi Talbot Horizonin vääntymisen *Horiskoksi* ja Nissan Bluebirdin vääntymisen *Luupääksi* ja toteaa vanhemmistaan, että "**vanhempien ihmisten** kieli ei oikein taivu englantiin". H59 taas toteaa Peugeot'n olevan suomeksi *Pösö*, "ku ei **suomalainen** osais lausuu". Kielellinen osaamattomuus tai kykenemättömyys on toisinaan tuottanut suuriakin traumoja (Nuutinen 1994: 69). Esimerkiksi eräs somerolaismies oli ärrävikaisena keksinyt kaikille asioille r:ttömät nimet, kuten esimerkiksi *temppelelkelkka* 'kirkkoreki' (H43). Virallisten nimien monimutkaisesta asusta on esitetty räväkkääkin kommenttia. T4 toteaa suomeen mukautettujen nimien olevan helpompia lausua kuin "autotehtaiden palveluksessa olevien markkinointikonsulttien (joskus ilmeisen juovuspäissään) keksimiä kummallisia markkinanimiä kuten *SsangYong*, *Xantia*, *Horizon* ja *Bluebird*". Virallisten nimien sovittaminen suomeen neutraalisti ilman lisämerkityksiä luokitellaan siis kansan näkökulmasta joko suomentamiseksi tai kyvyttömyydeksi sen mukaan identifioituuko informantti itse mukaan suomentajajoukkoon vai ovatko suomentajat **toisia**, esimerkiksi vanhuksia tai toispaikkakuntalaisia.

Lapsuudesta jääneitä samantapaisia nimiä taas pidetään ehkä sympaattisempina. Jonkin nimen tai sanan jääminen lapsuudesta käyttöön lähipiirin kesken ei vaikuta lainkaan tavattomalta. H15 ja H16 keskustelussa haastattelutilanteessa kävi ilmi, että molemmilla naisilla oli traktorille käytössä lapsenkielinen nimi, H15:lla *Trakkoni* ja H16:lla *Pranktoni*. Erytisen kiinnostavaa oli, että H15 selitti nimimuotoa sanoen "Se on vähän niinku Ekypti". Minkään kyvyttömyyden tai suomalaistamisen mainitsemisen sijasta hän siis otti esiin toisen hankaläääntöisen nimen.

Slangijohdoksista ja slangista kommentoidaan tieteellisessä kirjallisuudessa usein, että loppumattomalta vaikuttavan suffiksaation ja varioinnin tarkoitus on tuottaa muodikkaita ja iskeviä nimiasuja ja sanoja kulahtaneitten tilalle. Jossain määrin näinkin toki saattaa olla, mutta tämän tutkimuksen informantit eivät ole tällaista kuitenkaan sanoneet. Esimerkiksi H18 toteaa epävirallisen nimen vaihtumisesta Pietarsaassa varsin neutraalisti: "Ennen se oli Volkkari, nyt Volo."

Nimen muokkaaminen voi kuitenkin tyyliseikkojen ja fonotaksin sijasta johtua pyrkimyksestä tarkempaan kuvaavuuteen. Seuraava esimerkki osoittaa hyvin, miten nimen etymologioinnissa voidaan kohdata ongelmia ja miten nimi voi olla samanaikaisesti ehkä useampaakin lähtöä. Joka tapauksessa selityksissään pyritään korostamaan nimen kuvaavuutta:

Mustasta Majasta Maijaan

Poliisin pakettiautot olivat vakiintuneesti mustia tai violetteja aina 1970-luvulle asti, vaikka niiden nimitys *Musta Maija* ei varsinaisesti kulkineen väriin viittaakaan. Turun Sanomien toimittajan Aimo Massisen mukaan nimitys on melko varmasti käännöslaina:

Mustan Maijan juuret ovat 1800-luvun alun Bostonissa, jossa vaikutti roteva musta nainen Mary. Hänen sanottiin vastaavan voimiltaan pariakin normaalimiestä. Kun Marylla oli tässä USA:n kaupungissa täysihoitola, vieraitten joukossa oli usein myös levottomia aineksia, jolloin voimakas Mary joutui taituttamaan heidät. Muutenkin musta Mary auttoi mielellään poliisia. >Käsite siirtyi sittemmin pidätettyjen kuljettamiseen tarkoitettun auton lempinimeksi Black Maria -nimellä ainakin Englannissa. Helsingissäkin puhuttiin esimerkiksi 1920-luvulla Mustasta Marista, mutta nimi muuttui varsin nopeasti kansan suussa Mustaksi Majaksi. ([TS 6.4.2002.](#))

Viikkoa myöhemmin Aimo Massinen esittää yleisöpalautteen johdosta vaihtoehtoisen etymologian.

Mustan Maijan alkuperää koskevaan vastaukseen tuli pariltakin lukijalta, Jorma Vääntiseltä ja Jarmo Rautiolalta, vielä täydentävä selitys, jonka mukaan Helsingin poliisissa olisi aikoinaan palvellut myös musta Maija tai Mari -niminen hevonen, joka vankkureineen hoiti poliisiauton virkaa siihen aikaan kun autoja ei ollut tai ne olivat harvinaisia. ([TS 13.4.2002.](#))

Autoilun alkuaikoina poliisin umpiautot olivat mustia ja myöhemmin violetteja. Vaikuttaisi kuitenkin siltä, että nykyisten sinivalkeisten poliisiautojen aikana nimityksen *Musta Maija* käyttö olisi vähentynyt, mikä lienee seurausta siitä, että nimen tarkoite ei enää vastaa nimeä. Alkujaan elliptistä *Maijaa* sen sijaan kuulee usein käytettävän. Kun värinilmaisu häviää nimityksestä, ristiriita tarkoitteen ominaisuuden kanssa katoaa myös. *Maijaa* vastaavia esimerkkejä on myös Ainialan paikannimitutkimuksessa. Ainiala ([1997: 162](#)) mainitsee myös joitakin pellonimiä, jotka ovat säilyneet luontoniminä, vaikka niitten tarkoite, pelto, onkin kadonnut. Luettelon nimiä ovat mm. *Hitto*, *Koukkula*, *Puurosaari*, *Syväoja*, *Korvenniittu* ja *Yläroi(h)na*. Nämä eivät kuitenkaan näytä pellonimiltä (eivät sisällä esim. lekseemiä *pelto*, ja ne ovat saattaneet olla luontoniminäkin käytössä jo ennen viljelyksen raivaamista tai lähitieneen niminä. Kun nämä eivät koskaan ole ahtaasti peltoon viitanneetkaan, ne eivät tietysti ole pellon kadotessa kadonneetkaan. Korvenniitusta taas kannattaa huomata, että pellot usein aloittavat elämänsä niittynä ja peltoviljelyn päätyttyä muistuttavat niittyä vielä pitkäänkin. Viimeisenä katoavat usein vanhat sarka- ja reunaajat ja heinäinen kasvillisuus. Koko prosessi kestää pitkään, joten kohde on vielä vuosikymmeniä tunnistettavissa maastossa ja nimeä voidaan käyttää "historiallisesti" (ks. Ainialan alaviite 4 mts. 206). Nimen kuvaavuus ei sinänsä takaa nimen säilymistä, mutta joka tapauksessa nimen kuvaamattomuus saattaa hyvinkin haitata niin paikannimistössä kuin kulkineennimistössäkin. Jos *Maijan* tapaan helppo ratkaisu, tässä tapauksessa ellipsi, nimen "korjaamiseksi" on olemassa sitä voidaan hyvin käyttää.

Maijan tapauksessa nimessä oli ikään kuin virhe, joka muokkaamalla poistui. "Virheellisyyttä" ei kuitenkaan aina vaadita, vaan nimen kuvaavuutta voidaan lisätä muutenkin. Esimerkiksi traktorin virallisesta merkinimestä *Allis Chalmers* voidaan muokkaamalla saada *Kallis Jalmary*, joka kuvaa virallista nimeä paremmin traktorin asemaa renkinä ja sen kallista hintaa.

B:2.4.2 Nimien merkitysalan muuttaminen tai muuttuminen

Nimien merkitysalan muuttamista ja muuttumista on sekä teoreettiselta kannalta että aineiston analyysin osalta käsitelty luvussa [D:7](#)

B:3 Alueellinen, sosiaalinen, sukupuolinen ja tilanteinen variaatio

B:3.1 Alueellinen variaatio

Voitaneen lähteä siitä, että nimi määritetään useimmiten murteelliseksi joko nimen sisältävän leimallisen murteellisuuden takia (esim. svaavokaali tai jokin ahdaslevikkinen murrekana) tai nimen levikkitietojen perusteella. Murreasioita käsittelevässä johdantoluvussa (ks. [A:1.6.5](#)) olen tuonut esiin sen modernin näkemyksen, että murteen käsite on ongelmallinen ja että murteellisuuksia käytetään myös huumorin ja erilaisten sävyjen ilmaisemiseen puhujan kotipaikkakunnasta riippumatta. Nimen alueellisen tunnettuuden selvittäminen taas vaatisi toisen tyyppistä ja laajuista keruutyötä (vrt. Suomen murteiden sanakirjan aineskokoelmat, niiden keräämisestä ks. [Tuomi 1989](#)) ja menetelmiä kuin tässä tutkielmassa on käytetty. Murteiden tasoittumisen huomioiden tällainen selvittely saattaisi olla osin turhaakin. Pääpiirteittäin voisikin todeta, että epävirallisiin kulkineennimiin ei liity merkittävää ja selvästi rajautuvaa alueellista variaatioita. Niin kulkineet kuin epäviralliset kulkineennimetkin ovat yleissuomalaisia ja osa yleissuomalaista epävirallista kieltä. Useimpien tutkimusaineiston nimien levikki ei näytä murteittain jäsentyneeltä eivätkä informantit yleensä ole kyenneet esittämään nimille mitään alueellista levintää. Poikkeuksena tästä ovat pienen piirin käyttämät nimet ja informanttien maininnat siitä, missä paikassa nimeä on kuultu käytettävän tai siitä, että nimeä käytetään informantin koti- tai asuinseudulla.

Joillakin nimillä olen keruun puutteellisuudesta huolimatta havainnut mainitsemisen arvoista alueellista levikkiä. Esimerkiksi polkupyörää tarkoittavat pohjoissavolainen *kispa* ja kainuulainen *kitka* ovat tällaisia. Samoin esimerkiksi kaikki esiintymät nimestä *Sijanpersausviatti* 'Fiat 850' ovat Päijänteen ympäristöstä. Kielenpiirteiden tasolla murteellisuutta voidaan analysoida esimerkiksi *d:n* substituuttien perusteella ([D:3.2](#)). Kuten todettu (mp.), tämä substituutio tapahtuu usein myös tiedostamatta, ja näin sellaiset nimet, joiden kirjoitusasussa substituutti *r* tai *t* on tuotu esiin, eivät välttämättä kerro totuutta nimenkäytöstä. *Skoorasta* puhuva henkilö saattaa aivan hyvin kirjoittaa *Skoda* tai peräti *Skooda*. Substituution tai muun vastaavan äänteellisesti helpottavan muokkauksen esiin tuominen on joskus myös tietoinen akti, jossa joko liputetaan suomalaisuuden puolesta tai jossa irvailaan osaamattomille kielenkäyttäjille (ks. [B:2.4](#)). Tyypillinen esimerkki irvailusta on Salon seudulta tulevan H72:n kertoma kasku siitä, että Forssassa on kolme *r*-kirjaimella alkavaa automerkkiä, *Ratsun*, *Rotke* ja *Riiselimersu*. Tulee siis muistaa, että murteellisuuden käyttö ei välttämättä tee nimestä murteeseen kuuluvaa, vaan on lähinnä viittaus murteeseen. Murteellista tai jopa hypermurteellista nimeä voidaan käyttää kielimuodon osana eri tarkoituksissa. Joitakin sellaisia aineiston nimiä, jotka ovat "erityisen epävirallisia" eli murteellisuudessaan tai slangillisuudessaan hyperkorrekteja jopa epäviralliseen kieleen nähden, esitellään luvussa [D:3.6](#).

B:3.2 Sosiaalinen ja sukupuolinen variaatio

En ole systemaattisesti tutkinut sukupuolen ja sosiaalisen aseman vaikutusta nimenantoon ja nimenkäyttöön. Esitän tässä vain hajahavaintoja ja aavistuksia aiheesta.

Kuten personifikaatiofunktioita luvussa [B:1](#) käsiteltäessä todettiin, kulkineisiin liittyvät sosiaaliset arvostukset ovat kulkineitten olemassaolon eli viimeisen runsaan sadan vuoden aikana muuttuneet. Auto on muuttunut harvojen herkusta ja työvälineestä ensin perheiden ja nuortenmiesten ylpeydenaiheeksi, sitten standardiksi ja nykyaikana ehkä kenties jo turhakkeeksi joillekuille. Moottoripyörä taas muuttui edullisesta ja kätevästä liikkumavälineestä ylellisyydeksi ja harrastukseksi. Tilakoon kasvaessa myös traktorin sosiaalinen asema on muuttunut. Kaupungeissa taas polkupyöriä varastetaan niin nopeasti, ettei niihin aina ehditä kiintyäkään. Kun tutkimusaineiston

perspektiivi on satakunta vuotta ja tänä aikana on tapahtunut melkoisia mullistuksia, ei nimien perusteella voida sanoa juuri mitään nimiin liittyvästä sosiaalisesta variaatiosta. Vaikkapa nimeen *Volkari* saatetaan liittää hyvin monenlaisia arvostuksia ja sama koskee myös sen käyttäjiä. Lisäksi lempinimityypiset nimet koettaneen usein sympaattisiksi, ja niitä voidaankin käyttää leppimifunktiossa jopa hyvinkin korkeissa sosiaaliluokissa. Epävirallisten kulkineennimien käyttäminen ei siis ole pelkästään slangia puhuvien nuorten tai autoharrastajien tapa, vaan nimityksiä käytetään kaikissa ikä- ja yhteiskuntaryhmissä.

Vanhan sanonnan mukaan *joka härjillä kyntää, se härjistä puhuu*, ja näin on tietysti kulkineennimistössäkkin. Näin siis nimiä luultavimmin osaavat eniten ne, jotka ovat kulkineitten kanssa eniten tekemisissä. Kulkineiden maailma on ensisijaisesti miehinen (ks. [Hyvönen 1993: 109–110](#)). Autot ovat miesten leluja, ja niihin liittyvä kielenkäyttö ovat ensisijaisesti poikien puheita, joskin naisetkin ovat antaneet jonkin verran kulkineennimiä. Virittäjässä julkaistun kirja-arvostelun ([Tainio 1999: 330–331](#)) mukaan Sisko Brunni on (1998) tutkinut esikouluikäisten tapaa määritellä sanoja ja todennut, että tyttöjen ja poikien kielenkäytöt eivät eroa toisistaan kehityksellisesti vaan tyypillisesti. Pojat ovat hyviä määrittelemään sanojen merkityksiä, kun taas tytöt ovat vahvoja kielenkäytön mekaanisissa osa-alueissa, kuten lukemisessa, kirjoittamisessa ja sanasujuvuudessa. Jos pojat todella ovat parempia määrittelemään sanojen merkityksiä, se voisi olla seurausta siitä, että pojat olisivat tyttöjä tarkempia ilmausten kuvaavuudesta, siis siitä, mikä käsite sopii kuvaamaan mitäkin tosielämän entiteettiä parhaiten ja on samalla mahdollisimman ekonominen. Tästä voitaisiin edelleen johtaa käsitys, että miehet loisivat uutta sanastoa ja nimistöä enemmän kuin naiset. Tämän tutkimuksen aineisto ei kuitenkaan aihepiirinsä vuoksi sovellu tällaiseen vertailuun, eikä sen perusteella voida tehdä päätelmiä, jotka koskisivat sukupuolen vaikutusta nimeämiseen. Jos kulkineitten maailma on miehinen, samaa voidaan osittain sanoa myös epävirallisen kielen maailmasta. Nykymittapuun mukaan vanhassa artikkelissaan Hämäläinen toteaa slangin liittyvän enemmänkin miespuoleisiin henkilöihin (1946: 259) ja siteeraa Otto Jespersenin ajatuksen "– – miehet ovat parantumattomia sanoillaleikkijöitä, kun taas naiset ymmärtävät yleensä hitaammin sanaleikkiä ja harvoin siihen itse hairahtuvat". Miehiseen kielenkäyttöön liittyy siis variaatiota, olipa sitten kysymys missä määrin hairahtumisesta ja missä määrin nimien ja sanojen uudistamisesta loogisen määrittelyn tarkentamiseksi.

Tutkimusprosessin perusteella voin sanoa, että sekä miehet että naiset luovat ja käyttävät epävirallisia kulkineennimiä. Vaikuttaisi kuitenkin siltä, että naisten antamat nimet eivät yhtä tehokkaasti levittäydy ympäri maata kuin miesten antamat, vaan jäävät lähinnä perhepiiriin käyttöön. Tämä tosin saattaa liittyä siihen, että naiset eivät ilmeisesti kodin ulkopuolella puhu kulkineista kovin paljon, ja mikäli puhuvat, he käyttävät niistä niiden virallisia nimiä tullakseen varmuudella ymmärretyiksi. Miesten suurempaa liikkuvuutta ja siihen liittyvää nimitaitoa, tosin paikannimien suhteen, on tähdentänyt aikanaan myös Viljo Nissilä (1962: 19). Nimien luominen ja käyttäminen ei ole ikäkysymyksenä, sillä kaikenikäiset luovat ja käyttävät näitä nimityksiä. Lapset ja vanhuksot eivät kuitenkaan liiku ja tapaa ihmisiä samassa määrin kuin nuoriso ja työikäiset, joten heidän käyttämänsä nimet eivät yhtä helposti lähde levittäytymään. Lisäksi ehkä ne ominaisuudet, joihin lapset ja vanhuksot kiinnittävät huomiota niin, että ne päätyvät nimeämisperusteiksi, eivät välttämättä ole työikäisen tai nuoren näkökulmasta mielekkäitä. Voi myös käydä niin, että vanhuksen käyttämät nimeämismallit eivät välttämättä ole enää nuoremman mielestä luontevia. Jos sama ilmiö toistuu, nimen- tai sananmuodostusmalli (johdin) menettää produktiivisuutensa. Monesti myös lapsen tai kulkineita harrastamattoman henkilön antama nimitys on enemmän kulkineisiin vihkiytyneen näkökulmasta liian epätarkka toimiakseen jonkin mallin tai merkin nimenä.

B:3.3 Tilanteinen variaatio

Osa epävirallisesta kulkineennimistä on yhteistä ja vakiintunutta arki- ja mediakielen omaisuutta (*Mersu*), osa harvinaisempaa aiheeseen perehtyneitten kieltä. Osa nimistä taas toimii vain lähipiirin kesken. Erilaisten keskustelijoitten, lukijoitten ja kirjoittajien erilaiset lähtökohdat ja tietoisuus näistä vaikuttavatkin kielenkäyttöön.

Murteiden tasoittumisessa onkin osittain kyse kommunikaation toimivuuden priorisoinnista. H63 on viettänyt elämänsä parikymppiseksi Urjalassa, missä linja-autoa nimitettiin *linkaksi* tai *linkkariksi*. H63 kokee edelleen *linkka*-sanankäytön luontevaksi, mutta toisinaan, etenkin Turussa, hän sanoo käyttävänsä *bussi*-sanaa, jotta turkulaiset ymmärtäisivät varmasti häntä. Jyväskyläläinen H4 taas on nimittänyt linja-autoa aiemmin *linkiksi*, mutta "koska kukaan ei enää ole käyttänyt" nimitystä missään, hänkin on siirtynyt käyttämään *bussia*. Koulutushakuiset nuoret joutuvat nykyisin väistämättä muuttamaan paikkakunnalta toiselle, jolloin pyrkimys paitsi sosiaaliseen menestykseen uusissa ympyröissä myös kommunikaation toimivuuteen edellyttää ahdasalaisimpien murteellisuuksien karsimista. Saman ongelman eteen joutuu myös nettifoorumille, lehteen tai kirjaan kirjoittava henkilö, joka tosin joutuu säätelemään tekstinsä tyyliä sen mukaan, mihin hän kirjoittaa. Kuten jo todettu, epävirallisiin kulkineennimiin sisältyy runsaasti tyyliarvoltaan erilaista nimistöä ja toisaalta suuri osa nimistä on siinä määrin neutraaleja, että niihin voidaan tekstin osana liittää monenkinlaisia sävyjä. Epävirallisille kulkineennimille on kuitenkin kehittynyt varsin asiatyylisessäkin viestinnässä yksi keskeinen tehtävä. Kun esimerkiksi lehdessä puhutaan uuden mallin lanseerauksesta, saatetaan aluksi todeta, että *Volkswagen*-konsernilta on tullut uusi tuote, ja tämän jälkeen jatkaa, että *Volkkarin* uutuus tai tämä uusi *Volkkari* tulee myyntiin kuukauden kuluttua. Vakiintuneita ja puolivakiintuneitakin epävirallisia kulkineennimiä käytetään siis usein toiston välttämiseksi ja ehkä rennompaa sävyä tavoiteltaessa. Vastaavasti "ykköspaikalla" tulee informaation välityksen onnistumiseksi käyttää virallisempaa ja sillä tavalla selvempää ilmausta. Seuraavassa esimerkki Ladaforumin keskustelusta, mistä hyvin ilmenee "ykköspaikalla" ja "kakkospaikalla" esitettävän nimen ero:

Vanja-Eno, Kerava:

Työkaveri oli kypsytetty säilömään **Ladaansa** ja kaupat tuli. **Asteekki-jumalasta** oli leima päässyt vanhaksi ja oli eteen tullut miekkoselle 106 Pösö, joka viehätti enemmän. Lada jäi seisomaan maaliskuun lopussa. --.

JTM, Kotka:

Hienoa, että löytyy niitäkin urheita, jotka ostavat Asterix-**Ladoja**. **Asterixilla** kun ajaa niin maailma pelastuu eikä elämästä puutu jännitysstä.

B:4 Kulmineennimistön attraktiokeskukset

B:4.1 Attraktio, ekspansio ja affekti

Nykyisin jo varsin hyvin vakiintuneet termit attraktio, ekspansio ja affekti ovat peräisin historiallis-filologista tutkimustraditiota edustavalta Hans Sperberiltä ([Sperber 1923: 45–49](#)). **Affekti** tarkoittaa tunnerikkautta, emotionaalista latautuneisuutta. Affekti ilmenee sanastossa etymologisesti katsoen muutamilla tavoilla: Affekti edistää äänteellistä motivaatiota sanojen syntymekanismeissa. Lisäksi tunnereaktion haalistumisesta seuraa runsasta äänteellistä variaatiota ja epäsäännöllistä äännekehitystä. Affekti aiheuttaa runsasta johtamista ja ekspressiivisen sananjohdon keinojen käyttöä. Lopuksi affekti aiheuttaa myös sanankieltoa eli semanttisesti affektisen sanan korvautumista kokonaan toisella sanalla. ([Kulonen 2006: 324.](#)) **Attraktio** tarkoittaa sitä, että jollakin aineettomalla käsitteellä on vetovoima, jolla ei ole tunnevoimaansa katsoen riittävästi kielellisiä ilmaisumahdollisuuksia ([Hämäläinen 1946: 261](#)) Jokin asia on siis niin tärkeä ja tunnevoimainen, että olemassa olevat sanat eivät riitä kertomaan tarpeeksi tai kuvaamaan sitä tarpeeksi hyvin. **Ekspansiosta** taas on kyse, kun kieltä muuttava tendenssi ilmenee sisäisenä paineena, joka laajentaa ilmauksen funktiota alkuperäisten rajojen yli ([mp.](#)). Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että jokin sana koetaan niin herkullisena ja ilmaisuvoimaisena, että sitä voidaan alkaa käyttää jostain muustakin asiasta. Sellaisia käsitteitä, joiden ympärille keskittyy paljon sanastoa (esim. sukupuolielämä) kutsutaan **attraktiokeskuksiksi**. Attraktiokeskusten lisäksi on **ekspansiokeskuksia**. Nämä ovat käsitteitä, joista saadaan herkästi muille alueille metaforisia ilmauksia, esimerkiksi sotasanastosta on lainattu huomattava määrä sanoja urheiluun. ([Kuiiri 2004: 35.](#)) Vahva-affektiiviset ilmaukset ovat taipuvaisia ekspansioon, toisaalta taas tunnepitoista käsitettä vastaava runsas synonyymistö heikentää käsittepiirin affektivoimaa ja synonyymit jäävät usein lyhytikäisiksi ja joutuvat antamaan tilaa uusille ([Hämäläinen 1946](#)). Tämä teoria on aivan uskottava, joskin käytännössä usein sitä sovelletaan ikään kuin takaperin, jolloin se todistaa itse itsensä. Runsaasti synonyymejä omaavan sanan tarkoite siis tulkitaan affektiseksi, ja niin edelleen. Tässä luvussa tutkitaan, mitkä kulmineet ovat epävirallisen kulmineennimistön attraktiokeskuksia eli ovat saaneet eniten nimiä. Ekspansiokeskuksina toimiviin kognitiivisiin alueisiin taas syvennytään osiossa [E](#).

B:4.2 Attraktiokeskukset

Attraktiokeskuksia ovat siis sellaiset kulmineet ja kulkineryhmät, joita on eniten nimetty. Tämä on laskettu aineiston nimien määrän perusteella. Näihin tuloksiin tulisi kuitenkin suhteuttaa myös tarkoitteiden määrä. On varsin luontevaa, että esimerkiksi Volkswageneille on enemmän nimiä kuin Hummereille, koska erilaisia Volkswagen-malleja on ollut markkinoilla vuosikymmeniä ja niitä on myös huomattavassa määrin tuotu Suomeen. Tilastollisessa suhteuttamisessa esimerkiksi autorekisterikeskuksen tilastoihin tulisi lisäksi ottaa huomioon kulloisenkin kulminekannan jakauma ja nimien aikaisin mahdollinen syntyajankohta (tarkoitteen synty- tai maahantuontiajankohta). Tutkimusekonomisista syistä en ole kuitenkaan tähän tilastojen keskinäiseen vertailuun ryhtynyt. Seuraavassa esitetäänkin siis vain aineistoon pohjautuvaa tietoa, jota kommentoidaan tästä syystä hyvin varoen.

Koska tutkimusaineisto sisältää eri viittaustasojen (laji, alalaji, merkki, malli, yksilö) nimiä (ks. [A:1.5](#)), myös kysymys siitä, mitä eniten nimitään, on jaettava osakysymyksiin. Seuraavassa siis katsotaan ensiksi useimmin nimetyt kulkinelajit ([B:4.2.1](#)). Yleisimmin nimetyistä alalajeista ei esitetä mitään, sillä alalajien joukko on niin monenkirjava ja osin keinotekoinenkin, että tällainen ei olisi mielekästä. Sen jälkeen siirrytään merkkien tasolle ([B:4.2.2](#)). Ensiksi katsotaan, mitkä merkit ovat saaneet eniten merkinimiä. Tämän jälkeen katsotaan, minkämerkkiset kulmineet ovat saaneet eniten mitä tahansa nimiä (merkki-, malli- ja yksilönnimiä). Kolmannessa

alaluvussa ([B:4.2.3](#)) tarkastellaan kulkinemalleja, siis sitä, mikä kulkinemalli on saanut eniten nimiä ja näin ollut erityisen affektinen tai erikoinen. Tätä käsittelyä seuraa pieni luku viidentoista yleisimmin nimetyin merkin brändin ja olemuksen analysoinnista niiden saamien epävirallisten nimien rakenteiden perusteella ([B:4.2.4](#)).

B:4.2.1 Mitkä kulkinelajit ovat nimetyimpiä

Seuraavasta taulukosta käy ilmi tutkimusaineiston sisältämien lajinimien jakauma nimien (tässä sanojen) tarkoitteiden perusteella:

tarkoitelaji	suomalaisten lajinimien määrä	virolaisten lajinimien määrä
henkilöauto	87	6
polkupyörä	82	3
linja-auto	39	2
moottoripyörä	29	9
poliisiauto	18	0
kuorma-auto	14	3
mopo	12	7
traktori	10	2
kulkine yleensä	10	2
ambulanssi	8	0
johdinauto	8	0
paloauto	6	0
taksi	4	0
leikkuupuimuri	4	1
apumoottorillinen polkupyörä	3	0
matkailuauto	3	1
palo- ja pelastusajoneuvo yleensä	2	0
pakettiauto	2	1
ruumisauto	2	1
maastoauto	2	3
farmariauto	1	0
kaivinkone	1	0
matkailuvaunu	1	0
invalidiajoneuvo	0	2
sotilasajoneuvo	0	0
<i>yhteensä</i>	348	43

Yleisimmin nimetyiksi lajeiksi ovat päätyneet polkupyörä ja "tavallinen auto" eli lähinnä henkilöauto. Tällaisen attraktion arvioinnissa on oikeastaan kaksi tekijää: tarkoitteen erityisluonne tai affekti sekä vastaavasti tarkoitteen yleisyys. Perusajatus on siis se, että affektinen kohde eli tarkoite saa paljon erilaisia nimiä, ja toisaalta taas

nimien yleistyminen edellyttää tarkoitteen jonkintasoista yleisyyttä. Kolmas epävirallisille nimille olennainen tekijä on tarkoitteen virallinen nimi, sen muoto ja käyttökelpoisuus. Jos tarkoitteella jo on hyvä nimi, sitä on helppo käyttää. Polkupyörä sattuu olemaan äärimmäisen yleinen ja varsin edullinen kulkine, joka on varsin kevytrakenteinen, ei tarjoa suojaa säätä vastaan ja jonka etenemisnopeus on heikko. Lisäksi polkupyörän kuljettamiseen vaadittava fyysinen työ ei miellytä kaikkia. Polkupyörä on siis monella tavalla huono ja poikkeuksellinen kulkine Suomen oloissa, mutta kuitenkin varsin yleinen. Polkupyörän kulttuurista heikompaa asemaa todistaa myös tämän tutkimuksen havainto: *mummopyörä* mutta *pappamopo*. Virallisten nimien kaksiosaisuus eli pituus taas rasittaa monia listan nimiä. Monet yhdyssanat kuten linja- ja kuorma-auto sekä polkupyörä ja moottoripyörä ovat ymmärrettävästi hiukan raskaita sanoina ja näin ollen alttiita sekundäärimuodosteiden kehittymiselle (*linkkari, kuorkki, motsku, pyörä*) eli nimen muodon korjaamiselle hyväksyttämiskierroksella. Traktori-tarkoitteen kohdalla taas *traktorin* hankalaaääntöisyys on johtanut muunteluun. Varsinaisesti oletetun affektiivisuuden vuoksi listalla sen sijaan ovat nousseet esimerkiksi tarkoitteet poliisiauto ja taksi. Johdinauton suomalainen nimi *johdinauto* taas ei ilmeisesti ehtinyt aikanaan yleistyä tarpeeksi, ja olihan kulkine toki erikoinenkin.

B:4.2.2 Mitkä kulkinemerkit ovat nimetyimpiä

Ensin siis katsotaan, mitkä kulkinemerkit ovat saaneet eniten epävirallisia merkkiä tarkoittavia nimiä, ja tämän jälkeen, minkämerkkisiä kulkineita ylipäätään on nimetty eniten.

Merkinimien lukumäärä

tarkoitemerkki suomalaisia nimiä tarkoitemerkki virolaisia nimiä

Lada	104	BMW	20
Skoda	35	Moskvits	12
Peugeot	35	LuAZ	11
Opel	34	Peugeot	11
Ford	29	Volkswagen	10
Volvo	28	Opel	9
BMW	26	Subaru	7
Cadillac	25	VAZ	7
Chevrolet	20	ZAZ	7
Volkswagen	19	Volvo	6
Wartburg	19	MTZ	5
Fiat	18	Chevrolet	4
Mercedes-Benz	18	Porsche	4
Nissan	17	Mercedes-Benz	4
Chrysler	16	Mini	3
Mazda	16	UAZ	3
Toyota	14	Citroen	3
Trabant	13	Riga	3
Mitsubishi	12	Polski Fiat	3

Saab	12	Lamborghini	2
IFA	11	Hummer	2
Buick	11	Ikarus	2
Pontiac	11	Toyota	2
Zetor	10	GAZ	2
Audi	10	Hyundai	2
Dodge	10	DAF	2
Suzuki	8	Studebaker	2
Bedford	8	Pobeda	2
Talbot	8	Audi	2
Renault	8	NSU	2
<i>yhteensä</i>	605	<i>yhteensä</i>	154

Ylivoimaisesti eniten epävirallisia merkinimiä on saanut Lada. Osa tästä ylivoimaisuudesta selittyy Ladakerhon foorumilta poimitun aineiston runsaudella aineistokokonaisuudessa, mutta johtoasema on joka tapauksessa varsin selvä. Tähän on useita eri syitä. Ensiksikin nimen sisältämä d-äänne on päätynyt sekä r- että t-substituution kohteeksi, mikä taas on osaltaan vienyt nimiainekseen epästabiliin tilaan ja johtanut laajempaan muunteluun virallisen nimen pohjalta (*Lara, Larppa, Larpatin, Lata, Latukka, Laatokka* jne.). Toisaalta neuvostoliittolaisuus jos jokin on aikanaan ollut hyvinkin affektiivinen asia ja näin Ladalle on keksitty myös ehkä jopa kiertoilmaustakin muistuttavia nimiä (*Uralin Mersu, Uhtuan Buick*). Eniten merkinimiä saaneiden kulkinemerkkien joukossa on myös monia muita merkkejä, joiden virallisen merkinimen hankalääntöisyys on tuottanut epävirallisia sekundäärejä merkinimiä (*Pösö, Ooppeli, Bemari, Volkkari*) tai jotka on jopa lainattu valmiiksi lyhentyneinä muista kielistä (*Chevy, Cadi, Veevee*). Tästä huolimatta listan kärkipään merkit ovat pitkälti sellaisia, joista monilla on varma mielipide.

Millä merkeillä on eniten nimiä nimen tasosta riippumatta

Kun tarkastellaan tietyn kulkinemerkin affektiivisuutta, on suotavaa ottaa mukaan tarkasteluun myös alemmilla viittaustasoilla olevat nimet, eli mallinimet ja yksilönnimet. Näilläkin nimetyt tarkoitteet kun ovat samaan aikaan myös merkkinsä edustajia. Seuraavassa taulukossa siis luettelo kulkinemerkeistä, jotka useimmin tarkoiteen ominaisuutena aineiston merkki-, malli- ja yksilönniminä ovat:

Merkki-, malli- ja yksilönnimien määrä

tarkoitemerkki suomalaisia nimiä tarkoitemerkki virolaisia nimiä

Ford	303	BMW	28
Lada	252	Moskvits	25
Volvo	158	Volkswagen	24
Volkswagen	155	Volvo	22
Saab	124	Opel	19
Fiat	107	T	18
Opel	93	GAZ	18
Toyota	91	VAZ	18

Mercedes-Benz	76	ZAZ	18
Chevrolet	74	Mercedes-Benz	17
Citroen	67	MTZ	13
Skoda	61	Ford	13
Peugeot	48	DT	12
Nissan	48	LuAZ	11
BMW	42	Toyota	11
Cadillac	40	Peugeot	11
Dodge	40	K	10
Datsun	38	Citroen	9
Mazda	31	Saab	7
Chrysler	30	Audi	7
Renault	30	Subaru	7
Audi	29	TA	6
Honda	29	Chevrolet	5
Valmet	26	TZ	5
Vauxhall	26	E	4
Mitsubishi	23	Suzuki	4
Wartburg	23	KAZ	4
Zetor	22	Porsche	4
Fordson	21	Nissan	4
Buick	20	Lada	4
<i>yhteensä</i>	2127	<i>yhteensä</i>	358

Verrattuna edelliseen taulukkoon kärkeen on kiilannut Ford. Tämä on seurausta muun muassa siitä, että Fordeja on valmistettu vuosikymmeniä pitempään kuin Ladoja ja näin ollen erilaisia mallejakin on enemmän. Toisaalta kyse on myös nimillä brändäyksestä. Ford on siirtynyt Ladaa aikaisemmin käyttämään mallien tunnuksina kirjainten ja numeroiden sijasta nimiä (*Orion*, *Taurus* jne.), ja näistä nimistä muodostetut epäviralliset nimet – jotka Ladoilta *Samaran* johdannaisia lukuun ottamatta puuttuvat – nostavat Fordin tilaston kärkeen. Brändäykseen ja kulkineitten hahmottamiseen ensisijaisesti merkkinsä tai mallinsa edustajina syvennyttään kohta paremmin alaluvussa [B:4.2.4](#). Monet muut listan kärkipään nimet ovat pitkäaikaisesti Suomessa tunnettuja merkkejä, joilla on monia eri malleja. Muutamissa tapauksissa on arveltavissa, että jokin tietty, erityisen affektiivinen malli nostaa nimen esiintyvyyttä (esim. *Kuplavolkkari*, *Rättisitikka* tai Saab 96.). Saabeihin, Ladoihin ja Volvoihin liittyy toki myös affektia siinä suhteessa, että ne on valmistettu tunteita herättävissä naapurimaissa.

B:4.2.3 Mitkä kulkinemallit ovat nimetyimpiä

Millä malleilla on eniten mallinimiä

tarkoitemalli	tarkoitemalliin liittyvien malli-tasoisten nimien lukumäärä
Saab 96	59

Ford Escort	50
Fiat 600	28
Toyota Corolla	27
Ford Taunus	24
Citroen 2CV	24
Volvo PV	22
Datsun 100A	18
Opel Kadett	18
Ford Sierra	16
Ford Transit	12
Ford Thunderbird	12
Ford Mustang	11
Fiat 127	11
Volvo 240	10
<i>yhteensä</i>	342

Vironkielisistä mallinimistä ei ole olemassa samanlaista taulukkoa. Taulukko on jätetty tekemättä, koska virolaisten käsitys mallista on erilainen, ks. tästä lukua [G:2](#).

Jotta malli saa epävirallisen nimen, edellytetään samoja tekijöitä kuin muutenkin: tarkoitteen yleisyyttä, affektisuutta, virallisen nimen hankalaaääntöisyyttä ja muunneltavuutta. Monet epävirallisten mallinimien yleisimmistä tarkoitteista ovatkin tunnettuja ja pitkään markkinoilla olleita malleja, joihin on usein liittynyt joitakin poikkeavia piirteitä, kuten muotoilu (Saab 96, Volvo PV, Fiat 600) tai epätyypilliset tekniset ratkaisut (Citroën 2CV). Monet näistä ovatkin jo jonkinasteisen kulttiauton maineessa (esim. Datsun 100A 1980-luvun rocknuorison symbolina). Virallisen nimen muuntelu taas on vienyt eteenpäin erityisesti listalla olevia Ford-malleja (*Esko*, *Riesa*, *Tunturipirtti*, *Transvestiitti*, *Humma*). Lisäksi Escortin ja Corollan määriä nostaa se, että näistä malleista on valmistettu useita eri mallikertoja, joiden erottamiseen toisistaan on tietysti tarvittu myös nimet.

B:4.2.4 Kokeilu: Onko tarkoitteen merkillä vaikutusta nimen rakenteeseen

Seuraavat piiraat esittävät nimien rakennetyyppejä ja muodostusalkuperää. Näihin käsitteisiin edetään varsinaisesti vasta seuraavassa C-osiossa ja samanrakenteisia piiraita esitellään luvussa [C:5](#), joten tässä ei syvennytä nimien rakenteeseen ja sen analysointim metodeihin. Vain värien merkitys on olennaista. Seuraavissa graafeissa vihreä väri merkitsee nimen muodostamista kohteen ominaisuuksien perusteella (ns. primäärinimet), keltainen nimen muodostamista virallisen nimen pohjalta (ns. sekundäärinimet) ja punainen kaksiosaista nimeä, joka sisältää virallisen nimen jossain muodossa. Välivärit esittävät rakennetyyppejä, jotka ovat jollakin tavalla näitten välimuotoja. Seuraavista piiraista näitä värejä analysoimalla voidaan havaita, missä määrin virallinen nimi on läsnä epävirallisissa merkki- ja mallinimissä (keltaisuus ja punaisuus). Näin pystytään tekemään päätelmiä merkin brändin voimakkuudesta ja toisaalta merkin ja mallien affektiivisuuden määrästä. Karkeasti voidaan sanoa, että punaisuus viittaa merkkitasoisen brändin voimakkuuteen, kun taas vihreä väri viittaa ns. affektiivisuuteen, joka taas edistää nimenantoa myös kulkineen ominaisuuksien perusteella. Rungas keltaisuus ja vähäinen punaisuus mallinimien puolella taas indikoi sitä, että malli itsessään on brändätty merkkiä voimakkaammin ja näin malli on ensisijaisesti mallinsa edustaja ja vasta toissijaisesti merkkinsä edustaja.

Lada:



Peugeot:



BMW:



Opel:



Skoda:



Volvo:



Ford:



Volkswagen:



Cadillac:



Chevrolet:



Mercedes-Benz:



Fiat:



Wartburg:



Moskvits:



Nissan:



Erytisen paljon vihreää on Ladan, Wartburgin, Volvon ja Mercedes-Benzin merkinimiä kuvaavissa graafeissa. Nämä merkit ovat siis saaneet eniten ominaisuuksiensa perusteella annettuja merkinimiä eli ovat siis erityisen affektiivisia merkkejä. Näihin liitettäneenkin erilaisia kulttuurisia konnotaatioita ruotsalaisuudesta venäläisyyteen, hyvyydestä huonouteen ja varakkuudesta köyhyyteen. Mikään näistä ei välttämättä myöskään ole erityisen dynaamisen auton maineessa. Verrattaessa edelleen näiden

samojen merkkien mallinimiä esittäviä kuvioita, huomataan, että vihreys vähenee Ladalla ja Wartburgilla mutta lisääntyy Volvolla ja Mercedes-Benzillä. Tämä kertoo siitä, että Ladan ja Wartburgin tapauksessa affekti liittyy ensisijaisesti merkin ympärille rakentuvaan brändiin, kun taas Volvon ja Mercedes-Benzin mallit ovat keskenään ilmeisesti erilaisempia tai ainakin ne koetaan erilaisempina ja näin niitä voidaan myös nimetä erottavien ominaisuuksiensa mukaan (esim. Mercedes-Benz-mallit *Lokinsiipi* ja *Väyrynen*). Samaa vihreyttä eli ominaisuuden mukaan nimeämistä mallinimien tasolla on lisäksi myös runsaahkosti merkeillä Volkswagen, BMW ja Skoda. Erityisesti *Kuplavolkkari* ja 1950-luvun *Lahna-Skoda* ovatkin ominaisuuksiensa mukaan nimettyjä malleja. Tätä kuvastaa hyvin erään informantin muistelu siitä, että hän vasta aikuisena ymmärsi, että *Kupla* ja *Volkkari* olivat sama auto.

Merkin brändin voimakkuutta voidaan tarkastella myös graafeissa olevan punaisen värin pohjalta. Punainen väri viittaa siis kaksiosaiseen nimeen, jossa esiintyy nimenosa, joka on peräisin (useimmiten merkin, mutta joskus myös mallin) virallisesta nimestä. Selvästi eniten punaista mallinimien tasolla on Cadillacilla, ja hiukan vähemmän Toyotalla, Mercedes-Benzillä, Volvolla, BMW:llä ja Ladalla. Tämä viittaa siis näiden brändien vahvuuteen, joka ilmenee tarpeena tuoda esiin virallista nimeä epävirallisen nimen osana. Esimerkiksi monet Cadillacin merkinimistä sisältävät merkin nimen (*Elviscädi*, *Siipicädi*, *Kääpiöcädi*) ja samaa taipumusta on muidenkin edellä mainittujen merkkien "alla" olevien yksittäisten mallien nimillä (*Vauvammersu*, *Remmivolvo*, *Barokkibemari*). Vastaavasti Peugeotilla nimityyppiä ei ole ollenkaan. Peugeotit nimetään virallisesti mallinumeroin, mikä korostaa merkin osuutta brändissä ja tekee malleista vähemmän itsenäisiä.

Keltainen väri viittaa siis merkin nimestä muodostettuihin ns. puhtaisiin sekundäärinimiin, eli virallisen nimen pohjalta tuotettuun neutraaliin ja lisämerkityksettömään nimeen, esim. *Volkswagen* → *Volkkari*. Tällaisten neutraalien hypokorismien tuottaminen on eräänlainen osoitus siitä, että tarkoitettakin pidetään neutraalina. Nimen fonotaksista lähtevä mukaileminen voi nimittäin johtaa myös muunlaiseen muunteluun. Merkinimiä koskevassa vasemmassa sarakkeessa erityisen paljon keltaista ovat saaneet merkit BMW, Ford, Chevrolet, Cadillac, Volkswagen, Mercedes-Benz ja Toyota, jotka kai kaikki ovat suhteellisen hyvässä maineessa olevia merkkejä. Malleja koskevassa oikeassa sarakkeessa taas keltaista on enemmälti vain Chevroletilla, jolla onkin ollut muutamia hyvin itsenäisesti tunnettuja hyvämaineisia malleja (esim. Corvette, Impala, El Camino).

Näin siis epävirallisten nimien rakenneanalyysin avulla voidaan jossain määrin analysoida kulkinemallien suhteellista itsenäisyyttä tai merkkiin sitoutumista sekä pohtia, missä määrin merkkiä tai mallia voidaan pitää erityisen luonteikkaana (affektiivisena) tai ei. Tässäkin analyysissä tulisi kuitenkin ottaa huomioon tarkoitteiden yleisyys tosielämässä (tässä käytetyn yleisyys epävirallisessa nimistössä -tiedon lisäksi), sekä toisin kuin edellä on eritelty, se, onko kaksiosaiseen mallinimeen sisältyvä sekundääriosa peräisin virallisesta merkinimestä (kuten useimmiten) vai virallisesta mallinimestä (kuten myös joskus). Lisäksi merkkeihin ja malleihin liittyvät arvotukset ovat olleet eri aikoina erilaiset.

B:4.2.5 Yleisempiä havaintoja ja kommentteja

Polku- ja moottoripyörien nimiä en ole kerännyt siinä määrin, että niiden perusteella voitaisiin päätellä attraktiokeskuksia tai antiattraktiokeskuksia. Autoista esitetty voidaan kuitenkin valtaosin yleistää niihinkin: ääripäät saavat nimiä. Erityisesti polkupyörillä on äärettömän vähän epävirallisia nimiä, mikä kuvanee niiden merkityksettömyyttä käyttäjilleen. Eri valmistajien polkupyörämallit eivät sanottavammin eroa toisistaan ainakaan tavanomaisten käyttäjien silmissä. Polkupyörän merkityksen vähenemistä kuvanee sekin, että H12:n tuttavapiirissä moottoripyörällä ajelusta puhutaan *pyöräilemisenä*. Informantin mukaan voidaan sanoa "*mennään pyöräilemään*", sillä hänen mukaansa nykyään kukaan ei enää aja polkupyörällä. Suomen traktorimerkkikenttä taas on kokenut viime aikoina niin suuria mullistuksia, että merkkien statuksista ei tällä haavaa voida sanoa juuri mitään. Ainoa selvästi mielipiteitä jakava traktori on kotimainen Valmet, jota joko estottomasti tuetaan tai

vastustetaan. Traktorien nimeäminen vaikuttaa olevan vähenemässä, koska traktorit ovat ainakin aktiivituloilla muuttumassa perheenjäsenistä (hevosten jatkajina) tunteettomiksi työkoneiksi kuten kotieläimetkin. Traktorimallit myös uusiutuvat useammin kuin 1950-luvulla ja ne nimetään edelleenkin numeroin, mikä ehkäisee mallinimien syntyä. Nykyiset mallinumerot taas ovat H29:n mukaan liian monimutkaisia muistettavaksi ja puheessa käytettäväksi.

B:4.3 Antiattraktiokeskukset

Sellaista, mitä ei ole olemassa, ei nimetä. Yleislinja on, että yleisemmillä automalleilla on enemmän nimiä kuin harvinaisemmilla. Nimet myös katoavat ihmisten muistista hieman myöhemmin, kun viimeinen takapuskuri on poistunut romuttamon suuntaan. Nykynuoret eivät enää osaa Ladoille nimiä, koska Ladat on enimmäkseen romutettu tai myyty takaisin Venäjälle, missä niistä oli 1990-luvulla kysyntää. Syntyperäinen helsinkiläinen informantti H5 maisteli Lada-nimeä, mutta totesi, että Ladasta on varmaankin todella paljon nimiä, mutta hän ei osaa sanoa yhtäkään. Myös Nissania informantti piti niin mitäänsanomattomana autona, ettei hänelle tule yhtään (epävirallista) nimeä mieleen.

Kulkineennimien katoaminen noudattaa samoja sääntöjä kuin paikannimienkin katoaminen (Ainiala 1997: 161–167, erityisesti 162). Nimen säilyminen edellyttää tarkoitteen säilyvyyttä ja tradition jatkuvuutta; samoin nimen kuvaavuus saattaa edistää sen säilymistä. Tarpeettomat nimet ja luokat katoavat. Esimerkiksi Johanna Komppa (2001: 62–64) on todennut, että pienvesien ja maantiemäkien nimet ovat kadonneet. Syyksi sopinee epäillä onkimis- ja metsästysharrastuksen laantumista, luonnossa jalkaisin liikkumisen vähenemistä ja siirtymistä hevosliikenteestä autoliikenteeseen. Käytöstä poistuvien autojen nimet poistuvat, samoin itäauto–länsiauto-erottelu on nuorten näkökulmasta jo menneisyyttä.

Toinen olennainen nimeämättömyyden syy on se, että primäärästi nimettävä kohde on mahdollisimman tarkoin prototyyppinsä kaltainen. Kulkineet (ja muutkin kohteet) nimetään yleensä jonkin selvästi erottuvan piirteen mukaan. Mitä lähempänä kulkine on prototyyppiään, sen hankalampi sitä on nimetä. Vastaavasti erikoisen kulkineen nimeäminen on sen erikoisominaisuuden mukaan hyvinkin helppoa. Tutkimusaineiston perusteella Suomen automaisimpia autoja ovat Audi ja mahdollisesti myös Nissan ja Honda. Esimerkiksi H35:n mukaan Audille ei ole mitään erityistä epävirallista nimeä, joskaan lisälnessä ei hänen mukaansa juuri Audeja ole. Audi on vähiten nimetyimpiä automerkkejä suhteessa yleisyyteensä. Tämä selittyy auton statuksella. Audi on ollut pitkään laadukas, varsin kallis ja arvostettu auto ja siinä suhteessa samassa sarjassa kuin esimerkiksi Mercedes-Benz ja BMW. Audilta kuitenkin puuttuu sellainen aggressiivinen imago, joka Mercedes-Benzillä ja BMW:llä on ja joka tekee näistä nousukkaiden silmissä tavoittelemisen arvoisia. Hyvösenkin (1993: 77) mukaan Mercedes-Benz ja BMW ovat Suomen automerkkikentän tunnistettavin [prestiisi]sääntö, ja siksi niitä pidetään joskus latteina erottautumisen merkkeinä. Audi on siis tarpeeksi hyvä auto, jotta sitä ei nimitetä *romuksi*, mutta sitä ei ole kuitenkaan sosiaalisesti ladattu niin, että sitä nimitettäisiin *Peniksenjatkeeksi*. Audi ei ole itäauto, japanilaisauto tai amerikkalaisauto, vaan se on peräisin maasta, joka on kulttuuriltaan varsin suomalainen, toisin sanoen siis niin tavanomainen, että sekään ei kirvoita nimiä. Natsimenneisyyteen liittyvät nimet taas ovat kanavoituneet Volkswagenille, joka olikin aikanaan osa natsiutta.

Japanilaisautoja taas on tuotu Suomeen useita vuosikymmeniä, ja ne ovat vähitellen saavuttaneet hiljaisen hyväksynnän. Toyotaa on tuotu enemmän kuin muita japanilaisia autoja, ja se on näin saanut arkisen ja ehkä hieman alaluokkaisenkin maineen. Nissan- ja Honda-autoja on tuotu hiukkasen vähemmän, ja ne ovat säilyneet neutraalimpina. Japani tuontivaltiona taas on Suomesta katsottuna huomattavasti neutraalimpi kuin mikään Euroopan maa tai USA, sillä Japanista ei Suomessa ole vanhastaan tiedetty paljonkaan eikä japanilaisia vastaan ole ollut juuri ennakkokäsityksiä vinosilmäisyyttä lukuun ottamatta.

Audin nimeämättömyydellä on ehkä paralleeli Helsingin epävirallisessa paikannimistössä. Toni Heikkisen pro gradu -tutkielman ([2001a: 71](#)) mukaan hänen käytössään ollut 549 nimen aineisto ei sisällä lainakaan Eiran kaupunginosassa sijaitsevien paikkojen nimiä. Eira on alue, jossa ovat asuneet Helsingin varakkaat henkilöt. Uusrikkaiden (vrt. BMW) alueiksi taas ovat profiloituneet esimerkiksi Kuusisaari ja Kulosaari Eiran säilyttäessä hillityn charminsa Audin tapaan. Eirassa ei tosin juuri ole nuorisoa kiinnostavia kohteitakaan, jotka olisivat kaivanneet epävirallisia nimiä.

B:5 Koonti hajahuomioista

Tämän osion otsikko oli siis Hajahuomioita nimistä, nimenannosta ja -käytöstä ja osion tarkoituksena oli tuoda esiin tutkimusprosessin aikana kertynyttä taustatietoa kulkineennimistön synnyttämisestä ja käytöstä. Osion aineistona oli aineiston keruun yhteydessä tallennettuja kansan näkemyksiä sekä tutkijan havaintoja nimiaineistosta. Osion avulla oli tarkoitus taustoittaa ja täydentää muita tutkielman analyysiosioita C–F ja johdatella vähitellen itse aiheeseen sekä tuoda esiin sellaista uutta ja epävarmaa tietoa kulkineennimistöstä, jota myöhemmin tutkimuksin voidaan tarkentaa.

Nimenanto ja funktiot

- Miksi kulkineennimiä annetaan ja mihin niitä tarvitaan?
- Mitä funktioita nimillä saattaa olla?
- Miten asenteet liittyvät nimiin?

Näitä kysymyksiä käsittelevässä ensimmäisessä pääluvussa yhdistettiin nimenanto, nimien funktioiden tutkimus ja kansan lingvistiset havainnot. Perusajatus on se, että uusia ilmauksia, kuten nimiä, muodostetaan viestinnällisiin tarkoituksiin ja ne auttavat jäsentämään maailmaa. Tämä muodostaminen voi olla suunniteltua (esim. ristiminen) tai perustua hitaaseen kiteytymiseen tai satunnaiseen hetken oivallukseen. Nimenantajat ja käyttäjät pyrkivät antamaan ja käyttämään mahdollisimman hyviä nimiä ja sanoja. Tässä hyvyyden jatkuvassa arvioinnissa (joka toki nimen vakiinnuttua heikkenee) eli hyväksyttämiskierroksella otetaan huomioon erilaisia ominaisuuksia, kuten nimen vakiintuneisuus, monipuolinen kuvaavuus ja äännettävyys ja viestintätilanne.

Kulkineennimien alkuperäinen antaja on vain harvoin tiedossa, se tiedetään lähinnä vain pienen piirin käytössä olevilta nimiltä (esim. isä, kaveri, opettaja). Monet kulkineennimet (*Volkkari*) ovatkin enemmän tai vähemmän suomalaisille yhteistä omaisuutta. Nimenantajat ovat usein luovia ja verbaalisesti lahjakkaita, ja epävirallisten nimien antajat nähdään usein antinormatiivisina, koska virallisen nimen käyttö sellaisenaan olisi tietysti normin mukainen teko. Tämä antinormatiivisuus ei kuitenkaan välttämättä ole asenteellisuutta, vastahankaa, salakieltä tai muuta sellaista, vaan lienee seurausta tavallista suuremmasta tietoisuudesta kielen ja puheena olevan käsittepiirin suhteen, mikä myös johtaa uuden nimimateriaalin luomiseen ja vanhan uudistamiseen.

Nimien funktioiden osalta luvun pohjana olivat Anderssonin, Sjöblomin ja Kvillerudin näkemykset nimien funktioista, joita täydensin omilla näkemyksilläni ja kansanlingvistisellä tiedolla, sillä alalla ei toistaiseksi vallinne yksimielisyyttä siitä, millä ehdoin jonkin funktion olemassaolo voidaan todentaa. Ryhmittelin erilliset funktiot seuraavasti:

- Identifiointifunktio, individualisointi ja personifointi
 - Kaikki nimet rajaavat tarkoitteensa ja tekevät sen näkyväksi.
 - Joskus nimeen voidaan sisällyttää erityinen osa, jolla on vain tämä tehtävä.
 - Kohde voidaan rajata tai siitä voidaan puhua myös ilman nimeä, esimerkiksi pronomiinilla tai lausekkeella; kulkineitakin voidaan erotella esim. värin ja omistajan mukaan ilman mitään varsinaista nimeä.
 - Eloton kohde voidaan elollistaa antamalla sille jokin nimi, joka tekee siitä persoonan. Personifointi sisältää komponentteina individualisoinnin ja inhimillistämisen.

- Personifointi liittyy kulkineennimistöissä erityisesti yksilönimiin, jotka voivat jopa olla henkilönimen näköisiä (*Raisa*). Kulkinetta saatetaan pitää jopa perheenjäsenenä, mikä yhdistyy niissä nähtyihin luonnepiirteisiin sekä niiden asemaan hevosen tehtävän jatkajana.
- Kuvailufunktio
 - Pyrkimys nimen kuvaavuuteen on voimakas erityisesti nimenannossa, ja vaikka nimen vakiintuneisuus vähentää kuvaavuusvaatimusta merkittävästikin, edistää nimen kuvaavuus kuitenkin nimen säilymistä.
 - Kuvailua voidaan tehdä suoraan tai epäsuorasti erilaisten kielikuvien avulla ja hyvinkin monenlaisia asioita saadaan nimessä kuvattua.
 - Maallikot tiedostavat nimen kuvaavuuden yleensä varsin hyvin.
- Asenteenilmaisufunktio
 - Paitsi että nimi kuvaa kohdettaan objektiivisesti, se voi myös tuoda esiin kohteeseen liitettyä subjektiivista mieltymystä tai sosiaalisesti sopivaa asennetta kohteeseen.
 - Funktion komponentit ovat asenne ja intentio tuoda tämä asenne esiin.
 - Koska viralliset nimet ovat usein positiivisia, ovat epäviralliset nimitykset tämän vuoksi vastareaktion suhteellisesti useammin halventavia ja ironisia.
 - Nimen sävy ei ole pysyvä ominaisuus ja voi vaihdella kontekstista toiseen ja käyttäjältä toiselle, minkä vuoksi olen välttänyt nimen sävyn määrittelyä. Esimerkiksi sympaattinen deminutiivisuus ja halventava vähättely ovat joskus mahdottomia erottaa toisistaan.
 - Nimeämättömyys on myös reaktio, joka ilmaisee tarkoitteen merkityksettömyyttä ja mitäänsanomattomuutta.
 - Kieleen liittyvien asenteiden ja kielenkäyttäjään liittyvien asenteiden lisäksi tulee erottaa myös tarkoitteisiin eli referentteihin liittyvät asenteet.
- Itseilmaisufunktio
 - Uudelleen nimetty Sjöblomin persoonallinen funktio.
 - Nimi on nimenantajan tapa ilmaista itseään; funktio korostuu harkinnaisnimissä.
 - Ilmeisesti useimmiten tiedostamaton.
- Vuorovaikutuskeskeiset funktiot: mihin kuvailulla ja asenteen ilmaisulla voidaan pyrkiä
 - Kvillerudin vinoilufunktio: nimeä käytetään vinoilun välineenä.
 - Oivalluttamisfunktio: monimielisellä nimellä pyritään tuottamaan oivallus henkilössä, joka kohtaa nimen.
 - Kvillerudin toisaalle viittaava funktio: nimeen pakataan viittauksia toisiin nimiin tai asioihin, jotka oivalluttamisfunktion tavoin tuottavat ajatuksia.
 - Anderssonin sosiaalinen funktio: nimet luovat yhteenkuuluvuutta.
- Systemifunktio
 - Nimet ovat osa nimisysteemiä, ja näin nimen funktioihin kuuluu myös nimen liittyminen systeemiin tai oikeammin eritasoisin systeemeihin.
 - Esimerkiksi Sjöblomin mainitsema nimen käytännöllisyys (äännettävyys, pituus, erottuvuus) on myös osa systeemiin sopeutumista.
 - Malleihin mukautumista ja niiden vastustamista kuvaavat termit vetofaktori ja estofaktori.
 - Nimeäminen toisten nimien mukaan on yleensä hyvin tiedostettua.

Nämäkin funktiot ovat luonnollisesti limittyviä, eikä kaikilla nimillä ole välttämättä kaikkia funktioita. Nimien funktioissa onkin vielä paljon selviteltävää.

Nimien leviäminen, säilyminen ja muokkaaminen

Yksittäisen nimenantajan annettua nimen ja käytettyä sitä nimi lähtee hyväksyttämiskierrokselle kieliyhteisöön. Hyväksyttämiskierroksella nimen kohtaavat henkilöt arvioivat nimeä, ja mikäli tarpeeksi moni hyväksyy nimen ja vie sitä itse kielenkäyttäjänä eteenpäin, nimi yleistyy. Kielen muutoksissa yksittäiset tiedostamattomat kielenkäyttäjät ovat avainasemassa, ja heidän yksittäisistä valinnoistaan seuraa laajempia muutoksia. Nimen levittäytymistä edistävät esimerkiksi kuvaavuus, nasevuus, sopiva kielellinen muoto, käyttö mediassa ja hallinnollinen virallistaminen. Kulkineennimien levittäytymisessä ei ole havaittu mitään sellaista, mikä ei sopisi nimien levittäytymiseen yleensäkin. Koska kulkineet ovat hyvin liikkuvia esineitä, myös niiden nimet ovat leviäväisiä. Erityisesti medioihin pääsy auttaa nimiä leviämään; toisinaan vaikuttaa jopa siltä, että jokin konnektio muistetaan, mutta sen tarkoitetta ei. Kulkineet saavat usein nimensä, kun niitä on tuotu riittävästi maahan, ja nimi

puolestaan katoaa noin sukupolvi perävalojen viimeisen vilkahduksen jälkeen. Joissakin tapauksissa nimi on annettu esimerkiksi mallille vasta myöhemmin (esim. *Pappa-Tunturi*).

Varsinaisen katoamisen lisäksi nimeä voidaan muokata kieliyhteisössä. Joko nimen muotoa tai merkitysala voidaan muuttaa, ja syntynyt muunnelmakin etenee hyväksyttämiskierrokselle. Käytännössä nimistä vaeltaa samanaikaisesti rinnakkaismuotoja ja toisinaan nimen tarkoitteetkin saattavat rajautua eri henkilöillä eri tavoin (vrt. murremaantiedetutkimukset). Kulkineennimistöissä on tyypillistä, että virallisen nimen pohjalta muodostetaan epävirallisia nimiä, jotka ovat jollakin tavalla kuvaavampia, hausempia tai morfofonologisesti suomalaisempia kuin alkuperäiset viralliset tai epäviralliset nimet. Tämä nimien suomalaistaminen tai vääntely on usein tunnistettua, joskin joskus kielenkäyttäjät pitävät sitä omanaan, joskus taas toisten piirteenä. Nimen muuntamisen perusteena voi kuitenkin olla paitsi pyrkimys onnistuneempaan kielelliseen asuun myös tarkoitteen muuttuminen: koska *Mustat Majjat* eivät enää ole mustia, on yksiosainen *Maija*-nimi vallannut alaa.

Variaatio epävirallisissa kulkineennimissä

Aineiston kulkineennimiin ei yleensä liity alueellista variaatiota, joskin joitakin ahtaammalla alueella tunnettuja nimiä (*kispa*, *kitka*) toki on olemassa ja toisaalta asiaa ei ole tarpeeksi laajalti tutkittukaan. Lisäksi joihinkin nimiin sisältyy tunnistettavia murrepiirteitä, mutta murteellisuudet nimessä eivät välttämättä tarkoita nimen kuulumista murteeseen. Sosiaalisenkaan variaation määrittäminen ei ole kovin helppoa. Kulkineennimet voidaan yhdistää miehuuteen ja alaluokkaisuuteenkin, mutta tällaiselle rajaukselle ei ole varsinaisesti todisteita. Tutkimusaineiston perusteella myös naiset ovat antaneet kulkineennimiä, mutta nämä ilmeisesti leviävät miesten antamia nimiä heikommin. Tästäkään ei tosin ole varmuutta. Osa kulkineennimistä on lisäksi hyvin yleisiä ja neutraaleja, ja niitä käytetään eri yhteiskuntaluokissa. Joillakin nimillä, esimerkiksi *Folkkarilla* saattaa olla jopa sympaattinen ja yläluokkainen status. Epävirallisia kulkineennimiä käytetään kuten nimiä yleensäkin, mutta erityisesti silloin, kun halutaan välttää toistoa teksteissä.

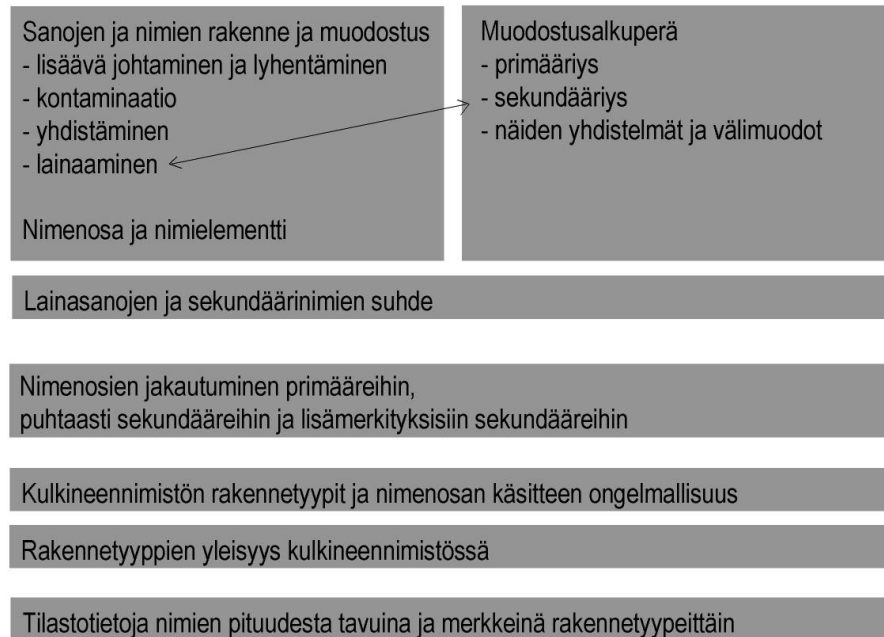
Kulkineennimistön attraktiokeskukset

Nimiä saavat yleisimmin kulkineet, jotka ovat jollakin tavoin poikkeavia, erottuvia tai luonteikkaita (affektisia) tai joilla on erityisen hankala virallinen nimi. Lisäksi epävirallisen kulkineennimen päätyminen nimikokoelmiin edellyttää todennäköisesti tietynasteista nimen yleisyyttä, joka puolestaan edellyttää useimmiten tarkoitteen yleisyyttä ja näin ollen tarvetta ylipäänsä käyttää nimeä. Attraktiokeskusten arvioinnissa tulisikin ottaa huomioon myös tarkoitteina olevien kulkineitten rekisteröintilukumäärät, mitä en kuitenkaan ole tehnyt. Yleisimmin nimetyt kulkinelajit ovat polkupyörä ja henkilöauto. Nämä molemmat ovat ensiksikin erittäin yleisiä. Polkupyörä taas on edullinen ja huono kulkine, jolla eteneminen on vaivalloista vaikkapa autoiluun verrattuna. Yleisimmin nimetty kulkinemerkki taas on Lada, joka ainakin aiemmin oli hyvin affektinen neuvostoliittolaisuutensa takia. Ford-merkkisillä autoilla on kuitenkin enemmän nimiä, sillä erilaisia Ford-malleja on enemmän ja ne on nimetty myös useammin nimin kuin numeroin toisin kuin Ladat. Muutamat mallit ovat olleet erityisen yleisiä ja luonteikkaita ja näin suosittuja nimenannon kohteita (Saab 96, Volvo PV, Fiat 600, Datsun 100A, Citroën 2CV, Toyota Corolla, Ford Escort ym.). Tarkoitteen affektisuus näyttäytyy nimissä yleensä tarkoitteen ominaisuuksiin liittyvien nimien runsautena, kun taas virallisen merkinimen (ja merkin brändin) vahvuus näyttäytyy sen esiintymisenä epävirallisen mallinimen osana. Nimeämättä jätetyt kulkineet ovat usein keskitasoisia tai hiukan keskitason yläpuolella ja ovat ulkonäöltään tavanomaisia ja huomiota herättämättömiä sekä tulevat mieluiten jostakin valmistusmaasta, johon ei liity vahvoja negatiivisia tunteita.

C. Nimien muodostusalkuperä ja rakennetyypit

Epävirallinen kulkineennimistö ei ole homogeeninen nimilaji. Epävirallisille nimille tyypilliseen tapaan (ks. esim. [Ainiala 2005](#)) osa nimistä on muodostettu olemassa olevista nimistä eli ne ovat ns. sekundäärinimiä (nimistöntutkimuksessa kirjoitusasu on Kiviniemestä alkaen *-aari*, Nissilällä vielä *-äärinen*), osa taas on muodostettu leksikaalisista elementeistä yleensä nimeämisperusteiden tai asetettujen viestinnällisten tavoitteiden mukaan. Tässä osiossa selvitetään primääri–sekundääri-jakoa ja nimien rakennetyyppejä.

Nimien muodostusalkuperää ja rakennetyyppejä esittelevän luvun C rakenne ilmenee seuraavasta piirroksesta:



Ensimmäisessä pääluvussa [C:1](#) kerrataan, miten uusia sanoja ja nimiä muodostetaan kieleen johtamalla, yhdistämällä ja lainaamalla. Lisäksi tuodaan esiin, miten nimien rakennetta on aiemmin hahmotettu nimenosan ja nimielementin käsitteen avulla. Toisessa pääluvussa [C:2](#) tuodaan esiin nimen muodostusalkuperän käsite. Nimen muodostusalkuperä tarkoittaa sitä, onko nimi muodostettu toisesta samantarkoitteisesta nimestä muokkaamalla (sekundääriys) vai muista kielenaineiksista (primääriys), esim. yhdistämällä tai merkitystä muuttamalla. Kolmannessa pääluvussa [C:3](#) rinnastetaan laajalti sekundäärinimet ja lainasanat ja vertaillaan näihin liittyviä termejä. Neljännessä pääluvussa [C:4](#) päästään vihdoinkin aineiston pariin ja esitetään, miten nimenosat jakautuvat primääreihin, puhtaasti sekundääreihin ja lisämerkityksisiin sekundääreihin. Viidennessä pääluvussa [C:5](#) esitetään, millaisia rakennetyyppejä kulkineennimistössä on ja todetaan nimenosan käsitteeseen liittyviä ongelmia. Kuudennessa pääluvussa kerrotaan tilastollisesti näiden rakennetyyppien yleisyydestä kulkineennimistössä eri viittaustasojen nimissä, ja lopuksi seitsemännessä pääluvussa esitetään tilastotietoja eri muodostusalkuperäisten nimien ja nimenosien pituuksista tavuina ja merkeinä.

C:1 Sanojen ja nimien rakenne ja muodostus

Ensimmäisessä alaluvussa [C:1.1](#) käydään läpi sanan- ja nimenmuodostukseen liittyviä yleisemmän tason ongelmia. Tällaisia ovat muodostuksen ja rakenneanalyysin samastaminen, muodosteiden vakiintuneisuus ja nimistöntutkimukseen kuuluvat näkemykset nimistöstä analogioihin perustuvana systeeminä.

Seuraavissa alaluvuissa esitellään tyypilliset sanojen ja nimien muodostuskeinot. Uusia sanoja saadaan suomen kieleen viidellä eri tavalla: johtamalla, yhdistämällä, lainaamalla, merkitysalaa muuttamalla ja sepittämällä. Lainaa ovat myös käännöslainat, ja sepittämällä syntyneisiin lainoihin voidaan Tuomen mukaan lukea erilaiset kirjainsanat (mm. *ufo*). (Tuomi 1989b: 277–281, ks. myös Nahkola 1999b: 619–623). Näitä menetelmiä käsitellään vastaavissa alaluvuissa johtaminen ([C:1.2](#)), yhdistäminen ([C:1.3](#)), kontaminaatio ([C:1.4](#)), lainaaminen ([C:1.5](#)) ja merkitysalan muuttaminen ([C:1.6](#)). Lainaaminen ja siihen liittyvät ilmiöt taas ovat epäviralliset kulkineennimistön kannalta erityisen tärkeä viitekehys, koska viralliset kulkineennimet ovat valtaosin vierasperäisiä (poikkeuksena esim. *Vanaja* ja *Sisu*). Sepittäminen taas on on hyvin harvinaista (VISK § 146, Kulonen 1996: 27), mutta sen kanssa voidaan liittää yhteen äännesymboliikka ja deskriptiivisyys ([C:1.7](#)). Lopuksi esitellään vielä nimistöntutkimuksessa nimien rakenteen kuvaamisessa käytettyjä termejä nimenosa ja nimielementti ([C:1.8](#)).

C:1.1 Yleistä sanan- ja nimenmuodostuksesta

Tarvetta kulkineennimien muodostamiseen käsiteltiin jo luvussa [B:1](#). Tämä vähäinen alaluku lähinnä johdattaa sananmuodostuksen motiiveihin ja pyrkii tuomaan esiin sen, että sananmuodostus voi olla tiedostamatonta tai tiedostettua, huomaamatonta aktiivista toimintaa, jolle on lähes aina tilanteinen tarve. Käytännössä tässä muodostuksessa verrataan aina nimettävää kohdetta maailmantietoon ja kielestä olevaan tietoon ja muodostetaan näitten pohjalta uudisilmaus. Tämä muodostus on aina analogista eli muut sanat ja nimet huomioon ottavaa ja niistä lähtevää toimintaa.

C:1.1.1 Tarve sanan- ja nimenmuodostukseen

Uusia sanoja muodostetaan monenlaisista syistä. Lapset muodostavat uusia sanoja, koska eivät tunne oikeaa sanaa, koska pyrkivät täsmällisempään ilmaisuun (niin kuulijan kuin oman käsitejärjestelmänsä kannalta) tai koska haluavat leikitellä sanoilla (Lieko 1998: 550–551), ja lienee todennäköistä, että aikuistenkin sananmuodostusmotiivit ovat samat, toki mahdollisesti eri yleisyysuhteissa. Nämä kaikki motiivit pätevät soveltaen myös nimistön alalla, vaikka nimistöntutkimuksessa osittain käytetäänkin eri termejä ja näkökulma onkin toinen (yleensä diakronisempi, ts. nimistöntutkimuksessa muutoksia ja välivaiheita nähdään usein ketjuna, kun taas sanastontutkimuksessa näkökulma on enemmän yksittäisten muutosten mekanismeissa). Mitä lapsen ja aikuisen motiiveihin vielä tulee, on hyvä myös muistaa, että aikuisen sanavarasto on laajempi eikä hänellä näin ollen ole niin usein tarvetta olla kielellisesti luova. Lisäksi aikuinen osaa myös muodostaa pitempiä ilmauksia ja kykenee näin käyttämään erilaisia attribuuttirakenteita – kaikkia kohteen keskeisiä ominaisuuksia ei siis ole pakko saada kiteytettyä yhteen sanaan. Aineiston monimielisimmät ilmaukset kuitenkin osoittavat, että tähänkin pystytään.

Valtaosa lapsen kielen uudismuodosteista on tilapäisiä (Lieko 1998: 554), ja lyhytikäisyyttä ja tilapäisyyttäkin on pidetty tyypillisenä myös slangisanastolle (esim. Nahkola ja Saanilahti 2000: 90). Uudismuodosteiden jääminen tilapäisyydeksi on ilmeisesti tyypillistä myös aikuisten luomalle nimistölle ja sanastolle (Andersson 1997: 51, huom. myös VISK § 399, 410), vaikka asiaa ei ole kokeellisesti tutkittukaan. Lyhytikäisen nimistön olemassaoloa on ounasteltu aiemminkin (esim. Kajanne 1968: 12). Tilapäisyys voi olla seurausta siitä, että vastaava nimeämistarve tai tarve käyttää tiettyä sanaa tai nimeä ei koskaan uusiudu, tai siitä, että nimi hylätään hyväksyttämiskierroksella (Seppälä 2009: 41–45).

C:1.1.2 Sananmuodostus ja analogia

ISK määrittelee sananmuodostuksen yleisperiaatteiksi, joiden mukaan lekseemit rakentuvat ja uusia voidaan muodostaa. Tärkeimmät sananmuodostustavat ovat johtaminen eli derivaatio (sisältäen muottiin valamisen, takaperoisjohtamisen ja typestesanat) ja yhdistäminen eli kompositio. Väljemmin sananmuodostus voidaan ymmärtää sovittamisena ja mukautumisena kielessä jo olevien sanojen rakennemalleihin, sanahahmoihin ja muotteihin. Myös lainasanat mukautetaan kieleen paitsi fonologisesti myös sanahahmot huomioon ottaen. (VISK § 146, § 150, § 167, Häkkinen 1997: 101–102, 108.)

Voidaan puhua sanaston kartuttamisesta tai karttumisesta sen mukaan, nähdäänkö kielenkäyttäjät aktiivisina uutta luovina toimijoina vai ajatellaanko kielen olevan itsenäinen, omaa elämänsä elävä organismi. Vastaavasti voidaan pitkälti sitoa toisiinsa sanojen rakenne tai muodostaminen, joskin nämä eivät ole täysin sama asia. Olemassa olevissa sanoissa ja nimissä voi olla rakenteita, jotka eivät enää ole produktiiveja, ts. joita ei enää nykytilanteessa todennäköisesti käytetä uusien ilmausten muodostamiseen. Häkkinen toteaaakin, että vaikka sananmuodostusoppi eli leksikaalinen morfologia pyrkiikin ensisijaisesti kuvaamaan käytössä olevia sananmuodostusaineiksia ja -tapoja, jonkin keinon käytössä olevuuden tai olemattomuuden rajaaminen on kuitenkin vaikeaa, sillä uusia sanoja voidaan muodostaa myös toisista sanoista saatujen, mahdollisesti jo epäproduktiivien mallien mukaan (1995: 139). Nykyisin produktiivisuus (johtimen kyky esiintyä uusissa johdoksissa) pyritäänkin rajaamaan ahtaasti, ja tarvittaessa puhutaan laajemmin karttuvista johdostyypeistä (VISK § 164). Johdosten ja johdinten joukkoa on alettu kursia kokoon, sillä johtaminen on alettu nähdä toisin. Tämän taustalla on muun muassa Kosken (1982: 91) näkemys siitä, että johto-opista keskusteltaessa synkronista ja diakronista tarkastelua ei tulisi aiheettomasti sekoittaa: se, mikä on kielihistoriallisesti johdos, ei välttämättä kielitajussa ole sitä. Nykykielen käyttäjän näkökulmasta esimerkiksi sanoilla *rumpu* ja *rumpali* on yhteys, vaikka kysymys ei kielihistoriallisesti suomen kielen johtosuhteesta olekaan. Synkronisessa perspektiivissä rakenne-analyysi ja muodostusmahdollisuudet voidaan pitkälti samastaa, etenkin analogisuuteen uskoen, ja siksi käsittelemme ne yhdessä. Koska tutkin vain substantiiveja ja erisnimiä, jätän muun muassa verbien muodostamiseen liittyvät sananmuodostuksen ilmiöt käsittelemättä.

C:1.1.3 Nimenmuodostus, nimitytologia ja termit

Nimenmuodostuksessa on jo pitkään lähdetty siitä, että nimet muodostetaan kielen aineksista osaksi nimisysteemiä analogiaa hyödyntäen. Seuraavassa esitetään erilaisia termejä tästä aiheesta ja valitaan niistä tähän tutkielmaan sopivat.

Nimenmuodostuksen ja nimitytologian ympärillä käytettyjen termien hierarkia on hiukan sekava. Seuraavassa määritelmiä vuoden 1974 kirjasta Nimistöntutkimuksen terminologia:

- nimijärjestelmä eli nimisysteemi = jokin nimistö systemaattisena kokonaisuutena, esim. syntaktiselta, toiminnalliselta tms. kannalta

- nimitystyyppi = erilaisin perustein muusta nimistöstä erottuva nimien tyyppi, esim. johdostyyppi, perusosatyyppi, nimiin sisältyvän sanaston perusteella olemassa oleva nimitystyyppi
- nimeämistapa = tapa antaa nimiä, piirteiltään enemmän syntaktinen ja semanttinen kuin morfologinen
- nimeämismalli = malli tai kaava, jonka mukaan muodostetaan uutta nimistöä
- nimenmuodostusperiaate = nimenmuodostustapa ennen kaikkea morfologiselta tai syntaktiselta kannalta
- muodostaa = kokoonpanna nimi sanoista

Nimistöntutkimuksen perusteet -teos mainitsee tavoitteekseen myös terminologian päivittämisen ja täsmentämisen (2008: 11). Hakemiston avulla löydettyjen esimerkkien perusteella tätä voidaan arvioida:

- Nimitytologia s. 39, 40 = "Nimitytologinen tieto sisältää tietoja siitä, millaisia nimet ovat fonologisesti, morfologisesti, syntaktisesti ja semanttisesti. – –. Kun tutkitaan nimitytologiaa, saadaan tietoa siitä, minkälaiset rakennepiirteet, mitkä leksikaaliset ainekset ja minkälaiset nimisysteemiin kuuluvien nimien väliset suhteet ovat nimistössä tavallisia."
- Nimisysteemi s. 21 = tietynlajisten nimien muodostama järjestelmä, jossa vallitsevat tietyt rakenteelliset ja toiminnalliset periaatteet. Tässä yhteydessä mainitaan myös termi nimikategoria, joka viittaa erilaisiin nimiin (s. 22).
- Nimitystyyppi s. 39 = termiä ei määritellä tarkkarajaisesti, mutta sen merkitys on ilmeisesti sama kuin ennenkin. "[Nimi]mallit voivat olla rakenteellisia eli perustua tiettyihin rakennetyyppeihin (esimerkiksi la/lä-talonnimet) tai esimerkiksi leksikaalisia (tietyn elementin sisältävä nimitystyyppi, esimerkiksi Väärä-nimet)." Huomaa myös, että käsitettä nimimalli ei ole hakemistossa.
- Nimeämismalli s. 222 = termiä ei määritellä; "uudet suomalaiset sukunimet syntyivät näin yleisesti omaksuttujen nimeämismallien [Virtanen, Laine jne.] pohjalta". Termi on ilmeisesti Sramékilta, jolla on myös nimeämisperustemalli ja sananmuodostusmalli (vrt. Mallat 2007: 30; sekavuutta lisää, että Mallat viittaa juuri edellä Srámekin systeemiajatuksiin, vrt. seuraavaan kohtaan nimenmuodostusmalli).
- Nimenmuodostusmalli s. 21 = ei määritellä, mutta mainitaan olevan nimisysteemien perusta.
- Nimenmuodostussääntö s. 40 = ei määritellä, mutta käytetään uutta nimeä muodostettaessa. "Sääntöjen tai nimiopin sijasta voidaan puhua nimitytologiasta, joka tarkoittaa nimien luokittelua rakenteellisten seikkojen perusteella erilaisiin tyyppeihin. Kielenpuhujat tunnistavat kielestä näitä erilaisia nimitystyyppisiä ja muodostavat uudet nimet analogisesti nimitytologisia malleja [sic!] noudattaen.

Esimerkkien lähiluku osoittaa, että terminologian täsmentämisessä ei välttämättä ole onnistuttu täysin, sillä teoksessa puhutaan mm. sekä nimimallista, nimeämismallista, nimenmuodostusmallista että nimitytologisista malleista määrittämättä näiden suhdetta toisiinsa. Hiukan epämääräiseksi jää myös sikermä, johon kuuluvat erilaiset nimet, nimikategoria, nimisysteemi ja nimitystyyppi. Entä onko nimenmuodostusmallilla ja -säännöllä minkälainen suhde?

Olen tulkinnut käsitteiden hierarkian ja valinnut soveltuvat termit seuraavasti:

- Käytän nimikategorian sijasta termiä **nimilaji** kuvaamassa nimistön alaryhmiä (paikannimet, henkilönnimet jne.). Mielestäni "kategoria" on terminä liian väljä ja voi kuvata oikeastaan minkä tahansa laajuisia ryhmiä, kun taas "laji" vaikuttaa sellaiselta käsitteeltä, että sitä ei ainakaan aivan pienestä kategoriasta voi käyttää.
- Kussakin nimilajissa vallitsee oma systematiikkansa (vrt. NP 2008: 42), järjestelmänsä eli **nimisysteeminsä**. Myös **osasysteemi** tai **alasysteemi** saattavat olla tarpeellisia käsitteitä (vrt. Zilliacus 2002: 252).
- Nämä systeemit eli järjestetyt joukot koostuvat erilaisista osista eli alakategorioista eli **nimitystyypeistä** ja niiden keskinäisistä suhteista eli niihin liittyvistä (abstrahoitavissa olevista) säännöistä. Tyyppisiä ja vastaavasti sääntöjä ja malleja voidaan ryhmitellä fonologisin, morfologisin, leksikaalisin, syntaktisin ja semanttisin perustein.
- Typologia eli tyyppioppi viittaa siihen, millaisista tyypeistä jokin koostuu ja miten kategoriat on muodostettu. **Nimitytologia** siis on oppi nimilajiin kuuluvista tyypeistä, tyyppien erottamisesta ja tyyppien ominaisuuksista. Jonkin **nimilajin typologia** onkin ainakin lähes synonyyminen ilmaus **nimilajin systeemikuvaukselle**.
- Uutta nimistöä tuotettaessa (**nimenmuodostus**, vrt. **sananmuodostus**) tai vanhaa muokattaessa nämä nimitystyytit ja niihin kuuluvat yksittäiset nimet toimivat **nimimalleina**. Voitaisiin myös puhua **mallinimistä** (vrt. **mallisanajohto**), mutta tässä tutkielmassa termi voisi sekaantua tuotemallien nimiin. Erilliset

nimeämismallin ja nimenmuodostusmallin käsitteet lienevät useimmissa yhteyksissä tarpeettomia ja sekaantuvat osin toisiinsa. Nimenmuodostussääntö on ilmeisesti myös NP:n (2008: 40) mukaan toissijainen termi.

Edellä katsoin sananjohdossa analogian merkityksen painottamisen saaneen alkunsa Räisäsen artikkeleista ((1978 ja 1979). Nimenmuodostuksessa mallien ja analogian keskeistä merkitystä nimenmuodostuksessa, erityisesti paikannimen muodostamisessa, alettiin korostaa jo hiukan aikaisemmin Kiviniemi 1977). Analogisesti muotittiin valamisen kanssa voisikin olla paikallaan puhua myös mallinimien perusteella abstrahoituvista **nimimuoteista**.

C:1.1.4 Koonti nimien ja sanojen muodostamisen perusajatuksista

Ajatus proprien muodostamisesta leksikaalisten elementtien (sekä sanojen että nimien) ja analogisten mallien pohjalta lienee onomastiikassa yleisesti hyväksytty ajattelutapa. Paula Sjöblomin suomalaiseseen nimistöntutkimukseen tuoma kognitiivinen selitys kuitenkin kytkee tämän lisäksi yhteen nimenmuodostuksen ja muiden ilmausten muodostamisen. Näin myös nimeen sisältyvien elementtien suhde itse nimeen hahmottuu paremmin. (Sjöblom 2006: 65–67.) Sjöblomilainen ajattelu voitaneen tiivistää seuraavasti: sekä nimet että sanat muodostetaan olemassa olevista kielenaineuksista jonkin entiteetin kuvaajiksi. Vastaavasti kielenkäyttäjäperspektiivistä nimiä ja sanoja tulkitaan myös niiden sisältämien leksikaalisten elementtien ja maailmantiedon perusteella. Esimerkiksi paikannimeä *Haukivuorenranta* käytettäessä ja ajateltaessa myös elementti *hauki* voi aktivoitua, vaikka perinnäisen paikannimistön tutkimuksen mukaan nimeen sisältyy vain valmiina nimenä siihen sisältynyt ja vain mäen- tai vaikkapa kylännimeen viittaava *Haukivuori*.

Edelleen muodostaminen on analogista ja perustuu toisten nimien ja sanojen antamaan malliin. Nimistöntutkimuksessa voidaan ajatella, että mallina ehkä tavallisimmin käytetään saman nimilajin nimiä (esim. Sjöblom 2006: 65). Näin varmasti usein onkin, mutta tämä ei sinänsä ole välttämätöntä, vaan toisen nimilajin nimimallia käyttämällä voidaan luoda myös nimilajien välinen intertekstuaalinen viittaus. Kissan nimeäminen henkilönnimellä voi siis inhimillistää kohteensa perinnäistä kissannimeä paremmin, ja vastaavasti tuotteen nimeäminen paikannimistön nimimallin mukaan saattaa tuottaa esimerkiksi illuusion siitä, että tuotteella on konkreettinen fyysinen alkuperä, toisin sanoen tuote tavallaan lokalisoituu. Miten tätä nimistössä toimivaa ajatusta voidaan sitten soveltaa sanastontutkimukseen? Nimilajeja vastaisivat varmaankin sanalajit, kuten reenosia tarkoittavat sanat, ämpäreitä tarkoittavat sanat ja niin edelleen. Johdannon luvussa [A:1.5](#) todettiin, että tarkoitteenmukainen nimilajien luokittelu vastaa ihmisten mielikuvaa todellisuudesta, mutta ei välttämättä toteudu aina nimien kielellisten piirteiden tasolla. Käytännössä analogian soveltamisessa vaikuttavat sekä merkityksellinen läheisyys että muodollinen läheisyys. Samanmuotoisia sanoja käytetään mallina myös lähimerkityksisen rakenteen tuottamisessa (esim. *nimiäiset* pro *nimeäjäiset* mallisanan *ristiäiset* mukaan, sillä *risti* on yleisempi kuin verbi *ristiä*). Myös säännöllisenä pidetty johtaminen perustuu viime kädessä analogiaan. Johdinten merkitykset ovat usein epämääräisempiä kuin on tapana ajatella, ja merkitys abstrahoidaan muista samanmuotoisista johdoksista tiedetyn perusteella.

C:1.2 Lisäävä johtaminen ja lyhentäminen

Tässä alaluvussa esitellään johtamisenkaltaista sanan- ja nimenmuodostusta ja siihen liittyvää termistöä.

C:1.2.1 Johtamisensukuiset ilmiöt sanastontutkimuksessa

Johdoksen näkökulmasta sanan perusosaa nimitetään kannaksi tai kantavartaloksi. Kanta jää jäljelle, kun kaikki mahdolliset affiksit erotetaan pois. Johtaminen voi käytännössä tapahtua minkä tahansa morfologisen prosessin avulla, ts. se voi toteutua affiksaationa, affiksin poistona, tyypistämisenä, äänteellisenä modifikaationa tai reduplikaationa. Suomensukuisissa kielissä johtaminen on tavallisimmin suffiksaatiota, ja termillä johtaminen useimmiten tarkoitetaan nimenomaan suffiksaatiota. (Häkkinen 1995: 118, 141, Häkkinen 1997: 101, vrt. myös Koski 1982: 9–10.) Johtaminen on ilmeisesti terminä ymmärrettävissä sekä suppeasti pelkkänä suffiksaationa että Häkkisen tapaan laajasti kaikkena sanahahmoon vaikuttavana toimintana, joka ei ole yhdistämistä; Isossa suomen kieliopissa lyhentävä sanamuodostus ja takaperoisjohto ovat nimittäin otsikon "Muuta sanamuodostusta" alla (§ 167, § 168). Erityisesti kontaminaation lukeminen johtamiseen johtamiskäsitteen laajan tulkinnan mukaisesti on varsin kyseenalaista, sillä kontaminaatio on hyvin lähellä yhdyssanaa. Johtimella on perinteisesti katsottu olevan useimmiten jokin merkitys, mutta näin ei läheskään aina ole tai merkitys on epämääräinen (esim. Häkkinen 1997: 138, Nahkola 1999a). Seuraavassa on eroteltu lisäävä johtaminen ja lyhentäminen.

C:1.2.1.1 Lisäävä johtaminen sanastossa ja muottiteoria

Suffiksaatiolla tarkoitetaan johtamisen lajia, jossa kantavartalon perään liitetään jokin suffiksi eli loppuun liitettävä johdin tai sen kaltainen aines. Viime vuosikymmeninä näkemykset johtamisesta ovat kuitenkin laajentuneet perinteisestä kantasana + johdin -ajattelusta kohti analogian ja korrelaatiojohtamisen merkityksen korostamista (VISK § 148, § 149, § 158, § 160, § 161, § 162; merkkipaaluna mm. Räisänen 1978: 321–344 ja 1979: 167–177). Myös lapsenkielestä saatu tieto tukee tätä modernia johtamis- tai johdoskäsitystä (Lieko 1998: 561). Samalla on myös todettu, että monet johdokset ovat leksikaalistuneet tai leksikaalistumassa täysin itsenäisiksi sanoiksi, jolloin niiden johdosluonnetta ei enää tunnisteta (VISK § 155). On jo aiemminkin todettu, että synkronisen johto-opin kuvauksen ei pitäisi perustua diakronisen tarkastelun tuloksiin (Koski 1982:74–75, 89–90, 98). Näin ollen oikeastaan segmentaatio kannan ja johtimen välillä ei sekään ole niin selvä (Räisänen 1979: 176). Kielenkäyttäjät ei siis muodosta uudissanaa liittämällä kantaan johtimen, vaan pikemminkin painaa tai pujottaa kantasanan sopivaan sanamuottiin, joka sisältää jo tietyn "johtimen", "suffiksin" tai sananlopun. Tämä muotin ja (katkaisemattoman) kantasanan yhteen sovittaminen on ilmeisesti eräällä tapaa vuorovaikutteinen prosessi, jossa kantasanan ja valitun muotin ominaisuuksia sovitellaan toisiinsa. Toisinaan on tapana puhua johtimella johtamisesta, mallisanajohtamisesta ja korrelaatiojohtamisesta. Käytännössä kaikki johtaminen lienee korrelaatiojohtamista joko yksittäisten mallisanojen tai laajemman mallisanaryhmän mukaan ja perustuu näin siis analogiaan. Koska säännöllisetkin johdokset kai useimmiten ovat muottiteoriaan sopivia, olisikin viisainta nähdä kaikki johtaminen muottiin valamisena ja pyrkiä paremmin selvittämään, millaisia esim. fonologisia muutoksia valutilanteessa voidaan tehdä, mitkä ainekset ovat väistyviä ja dominoivia ristiriitatilanteissa ja niin edelleen. Myös sanan hahmo (Gestalt) on havaittu tärkeäksi (Elsen 2010: 127–142), mikä sekin viittaisi muottiajatteluun. Ennen tässä tutkielmassa vallitsevan muottiajattelun ja siihen liittyvän termistön esittelyä otan vielä kantaa ns. slangijohtamiseen.

Suffiksillisten muottien käyttämisestä on myös niin kutsuttu slangijohtaminen. Slangijohtamisessa nimiä ja sanoja muokataan toisenasuisiksi yleensä tyypistämällä tai suffiksoimalla ilman, että sanojen merkitys muuttuisi. Slangijohtimet eivät Paunosen (2000: 25) mukaan merkitse mitään, ne vain muokkaavat sanan slangiin sopivaksi. Slangijohtimia on jopa luonnehdittu eräänlaiseksi salakielistäjiksi (Karttunen 1989: 149–152). Johtimen merkityksen epäselvyys tai suoranainen merkityksettömyys ei kuitenkaan ole mikään uutuuus, ja toisaalta taas slangijohdinten ja slangin käsitteen suhde on lievästi ongelmallinen, kuten edellä luvussa A:1.6 on esitetty. Vaikka useilla suomen kielen johtimilla onkin selvä päämerkitys tai päämerkityksiä, johtimet toisaalta ovat usein polyseemisiä tai homonyymisiä (Itkonen 1966: 244–245) ja monet näistä saattavat liittyä sekä nominiin että verbiin (Hakulinen 2000: 303). Esimerkiksi sanojen *neliö*, *nelikko*, *neljäkäs* ja *neli* (hevosen askellaji) merkitys ei kumpua

suoraan kantasanan ja johtimen suhteesta, vaan olemme vain opetelleet sanat yksi kerrallaan ja johdin antaa meille lähinnä tiedon sanan sanaluokasta ja taivutuksesta. Nahkola myös muistuttaa, että semanttisesti tyhjä johtaminen ei ole mikään slangin uutuus, ja vertaa sitä suffiksinvaihtoon (1999a: 195–221). Suffiksinvaihtoa (*nopea* ↔ *nopsa*) esitellyt Nikkilä onkin todennut, että yhtäläisyys jo vanhastaan kieleen kuuluneen suffiksinvaihdon ja joidenkin slangisanaston sananmuodostuskeinojen välillä on silmäänpiistävä (1998: 81). Suffiksinvaihdossa sanan loppuaines, sen morfeemirakenteesta riippumatta, ymmärretään suffiksiksi ja korvataan toisella, mitä Nikkilän (mp.) mukaan jo Ahti Rytönen kutsui 1930-luvulla johtopäätteiden vaihteluksi. Monien samanmerkityksisten ja samafunktioiden johdosten rinnakkaiselosta on huomauttanut myös Mauno Koski (1982:77–78). Niin kutsuttujen slangijohdinten merkityksettömyys ei siis ole mitään merkittävää, uutta tai ainutlaatuista, eivätkä edes kaikkien yleiskielenkään johdinten (esim. *-u*) merkitykset ole kovin selviä.

Salakielistäjien sijasta ainakin osaa slangijohtimista voidaan oikeammin pitää ilmaisun tiivistäjinä. *-ari-* ja *-is-*johtimista mainitaan usein, että ne voivat liittyä mihin tahansa kantaan ja voivat muodostaa homonymisiä sanoja useista eri kantasanoista (Karttunen 1989: 150; Niemikorpi 1996: 137; Paunonen 2000: 25–26). Oikeastaan molemmilla näillä johtimilla on keskeinen tehtävä ja merkitys: ne nimittäin ilmaisevat, että kyseessä on lyhennetty sana, jonka merkitys on käyttöyhteydestä pääteltävissä tai joka kuulijan tulisi tietää. Esimerkiksi *-is-*johdos leksikaalistuu "täysiveriseksi" sanaksi vasta, kun sen taustalla oleva yhdyssana (pesäpallo, kirpputori) katoaa kansan kielitajusta. Tällaisten lyhennyssuffiksien omaksuminen oli oikeastaan vain ajan kysymys, sillä suomen kieltä on rikastettu yhdyssanoja muodostamalla ehkä turhankin runsaasti. Joidenkuiden mielestä tällaisen sanan lyhentämistä ilmaisevan suffiksin käyttämisen aiheuttama homonymia voi olla häiritsevää. Kompetentti kielenkäyttäjä kuitenkin viljelee näitä johdoksia vain silloin, kuin ne tulevat ymmärretyksi. Paunonen (mts.) esimerkiksi mainitsee *pikis-*sanana eri merkityksiksi 'pikakivääri', 'pikataival rallissa', 'pikakirjoitus', 'pikajuna', 'pikavuoro', 'pikatavara' tai 'pikamyymälä', ja nämä tuskin ovat *pikiksen* ainoat merkitykset. Kielenkäyttäjä tuskin kuitenkaan muodostaa näistä puhunnoksen *me oltii Hyrylän pikiksel ku nähtii ku yks pikis ajo pikikse iha lyttyy ja pikiksen vattas olleet pikikset lentis ja sit se pikikse konnari tuli ja veti viel pikiksel sen pikikse kuskilt ilmat pihal ja...* 'Ollessamme Hyrylän pikataipaleella havainnoimme erään pikajunan ja pikavuoron liikenneonnettomuuden, jossa pikavuoron tavaratilassa olleet pikatavarat putosivat tielle. Kaiken kukkuraksi pikajunan konduktööri ampui pikakiväärillä pikavuoron kuljettajan.' Sanan lyhentäminen slangijohtimen avulla tekee puhumisesta huomattavasti kevyempää, jolloin enemmän informaatiota pystytään välittämään lyhyemmässä ajassa.

Johto-opin kannalta nykyinen epävirallinen kieli muistuttaa huomattavassa määrin virallista suomea ja slangista siihen on siirtynyt vain muutamia yleisimpiä uusia johtimia (esimerkiksi *-is*). Käsiteltävänä olevat muotit osoittavat omalta osaltaan vanhan slangin ja suomen sekoittumista ja tasoittumista nykyiseksi monimuotoiseksi puhekieleksi, johon nähden vieraista kielistä vaikutteita ottaneella stadin ym. slangilla on substraatin asema.

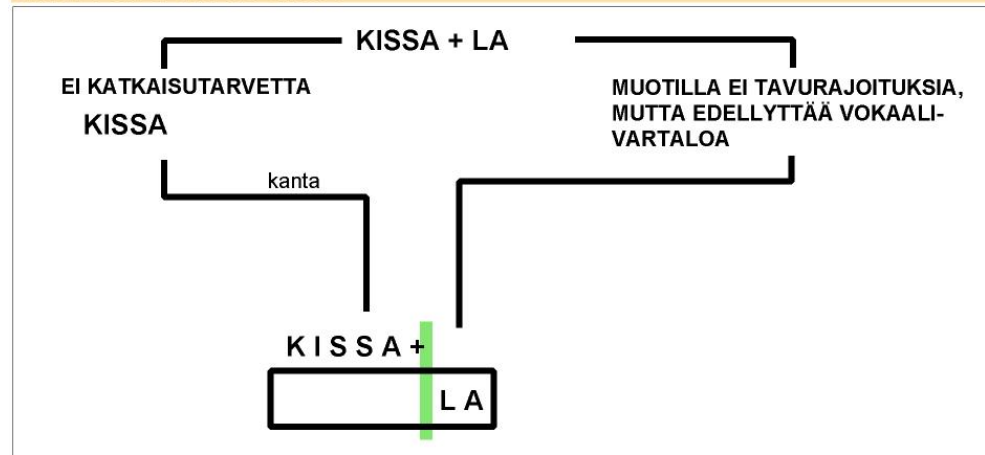
Kari Nahkola (1999a: 195–221) on esittänyt yleiskielen sanoista muodostetuille slangijohdoksille taloudellisemman kuvausmallin aiemman pitkän johdinluettelon sijaan ja osoittaa, miten slangijohdosten muodostaminen pohjautuu yleiskielen sanojen äännerakenteeseen. (Aiemmin kaikki kantasanaan kuuluvat aines oli tulkittu segmentaatiossa johtimeksi.) Nahkolan näkemyksen mukaan slangijohdosta muodostettaessa kantasana aluksi katkaistaan katkaisualueella olevasta katkaisukohdasta. Tämän jälkeen kannan loppua muokataan tarvittaessa, ja lopuksi liitetään suffiksi (Nahkola mp.). Monet Nahkolan ajatuksista ovat hyviä (kantasanan fonotaksin vaikutus, ilmiön ajattomuus), mutta Nahkolan segmentointinäkemys on erilainen kuin omani, ehkä turhan pikkutarkka ja matemaattinen. Esitän ratkaisuksi kohta assimilaatio- tai sulautumateoriaa. Toinen Nahkolan tutkimuksen heikkous on se, että tutkimusaineisto on hyvin heterogeeninen. Eri slangisanojen yleisyyttä ei siis ole huomioitu. Tämän vuoksi osa Nahkolan esimerkistöistä vaikuttaa luontevammalta ja vakiintuneelta, osa taas ei. Vieraslähtöisenä sekakielenä slangin on vähitellen adaptoitumassa nykypuhekieleen ja tämä substraatti on tuottanut suomeen ilmeisesti pysyvästi käyttöön jäävää johtimistoa ja ehkä vaikuttanut fonotaksiinkin. Ilmeisesti osa

slangikokoelmiin sisältyvästä aineksesta on sillä tavoin tilapäistä, että se ei ole varsinaisesti suomen fonotaksin tai sananjohdon mukaista eikä tämän vuoksi pysty yleistymään. Osassa tapauksissa kyse on myös slangin sisäisistä edelleenjohdoksista, jolloin vertaaminen yleiskielen sanaan ei välttämättä enää ole oikein ratkaisu.

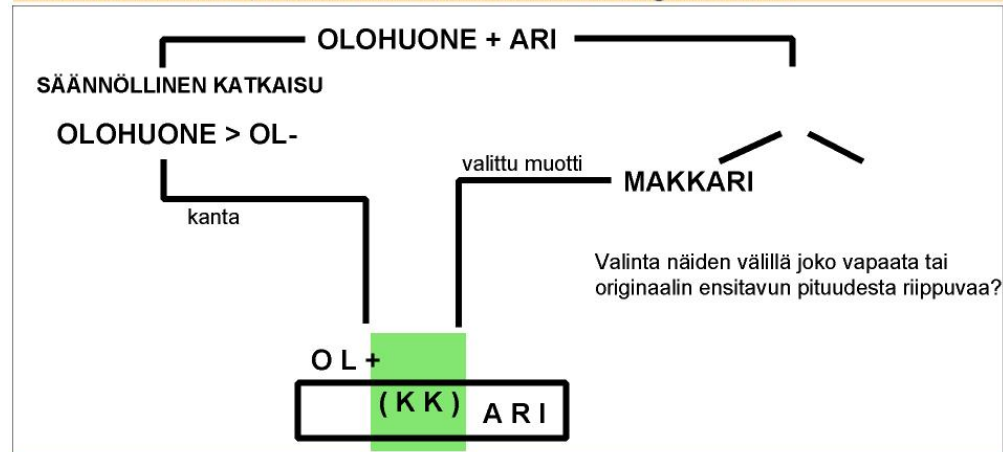
Lähden itse ajatuksesta, jonka mukaan muottiin valamisessa (johtamisessa) pyritään niin yleiskielen sananjohdossa kuin slangissakin tuottamaan valiomuotoisia lopputuotteita käytettävissä olevista raaka-aineista. Lähden myös siitä ajatuksesta, että suffiksi (vakiintunut johdin tai mallisanan perusteella tiedostamattomastikin abstrahoitu) on sinänsä jo muotin osa ja että muottiin sisältyy myös jonkinlainen käsitys syntyvän sanan merkityksestä. (Tämä muistuttaa konstruktikieliopin näkemyksiä, mm. [Booij 2010](#).) Tähän muottiin pyritään sijoittamaan ainakin riittävä määrä kantasanaa, jotta kantasana tulee tunnistetuksi. Ainakin slangijohdosten kannat oletan Nahkolan esittämän ([mts. 199–205](#)) vastaisesti säännöllisiksi. Oletan siis, että kantasana katkaistaan säännönmukaisesti toisen tavun alussa olevan konsonanttiaineksen jäljestä (jos konsonanttiainesta ylipäättään on). Katkaisu tapahtuu samasta kohdasta myös lyhenteitä muodostettaessa, mikä pitäänee tulkita niin, että tekstikonteksti ja tuonkokoinen osa sanan alusta riittää identifioimaan sanan. Tämän yhden tavun ja yleensä lisäksi konsonanttiainesta sisältävän kannan sijoittaminen muottiin voi onnistua sellaisenaan, mutta toisinaan säännönmukainen kanta voi olla liian pitkä tai jäädä liian lyhyeksi. Tällöin tuloksena on törmäys- tai vajaan tilanne.

Törmäystilanteita niin slangijohtamisessa kuin muussakin johtamisessa voidaan kuitenkin tarkastella myös tässä esitettävän assimilaatio- tai sulautumateorian näkökulmasta. **Vajaustilanteissa** taas on usein kyse lohkosyntyisiin suffikseihin rinnastettavasta analogisesta täydentämisestä (*olohuone* → *olkkari* koska *makuuhuone* → *makkari*) ja **tilkkeistä** (*soljua* → *solista*, *kuu* → *kuuhut*) (ks. [Kulonen 2006: 325](#) ja [Koski 1983: 14, 337](#)). Tilkkeen lisäksi on puhuttu mm. juuren laajenteesta ja interfiksistä. Deskriptiivisanoissa tilkkeelle on löydetty sanan merkityksestäkin nousevaa tarvetta, joskin kyse on myös johdinten äänteellisistä distribuutorajoituksista ja sopivan sanahahmon etsinnästä. ([Kulonen 2010: 88-90, 237-240](#).) Perusnäkemykseni valamisesta suffiksin mukaan hahmottuviin muotteihin on siis seuraava:

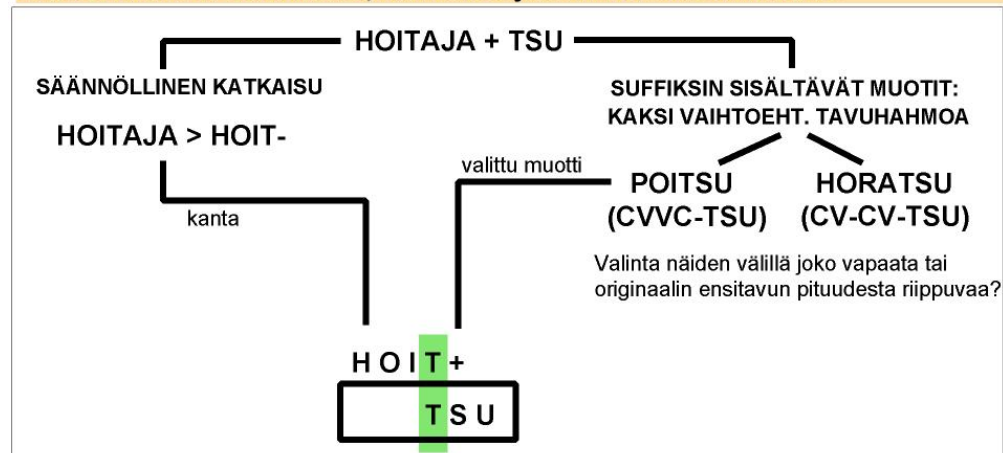
ONGELMATON SIJOITUS



VAJAUSTILANNE, ratkaistaan esimerkiksi analogian avulla



ONGELMATON TÖRMÄYS, kannassa ja suffiksissa sama aines



KOMPLEKSIMPI TÖRMÄYS, väistymä assimilaatiosääntöjen mukaan

Tämän mallin käytännön vaikutus tässä työssä käytettyyn terminologiaan ja johto-opin hahmottamiseen on se, että sama kielenaines voidaan lukea samanaikaisesti sekä suffiksiin että kantaan kuuluvaksi (ongelmaton törmäys -kohdan mukaisesti, ns. sulautuma), siis *hoit* + *tsU* Nahkolan *hoit* + *s* + *u:n* sijaan). Muottiajattelun yleinen seuraus taas on, että suffiksin avulla muodostetut ja niiden kanssa samalla tavalla loppuvat tyypisteet käsitellään yhdessä (ks. [D:4.2](#)) "Johtimittaisen analyysin" sijasta puhtaiden sekundäärinimien analyysissä kysymys on ikään kuin sananloppuihin ja muotteihin perustuvasta tarkastelusta, joka toki tuottaa pitkälti saman lopputuloksen, mutta on teoreettiselta kannalta eri asia.

Lisäksi on ilmeisesti niin, että kantasanan muoto vaikuttaa muotin valintaan. Näin ollen kyse on eräänlaisesta vuorovaikutussuhteesta kantasanan ja valittavien muottien välillä.

Analogista takaperoisjohtoa (*tarrata* → *tarra*) kulkiennimistössä ei juuri esiinny, eikä sitä sen vuoksi käsitellä teoriakatsauksessakaan. Myös reduplikaatio (sana-aineksen kahdentaminen) on olematonta (vrt. [Häkkinen 1997: 109](#), mutta kuitenkin [VISK § 425](#)). Äänteellinen modifikaatio käsitellään lainaamisen yhteydessä, sillä sen merkitys itsenäisenä sanamuodostuskeinona on vähäinen (ks. [Häkkinen 1997: 110–116](#); huomaa, että osa Häkkisen s. 116 esimerkeistä käsitetään nykyisin slangijohdoksiksi eivätkä ne näin kuvaa hyvin ilmiötä, jota Nahkola (1999b: 619–623) kutsuu vartalonsisäiseksi muunteluksi (*viina* → *viuna* yms.)). Tarkoitan sitä, että äänteellisen muuntelun kautta tehdyt uudismuodosteet ovat usein pääsanaansa nähden hyvin epäitsenäisiä ja niiden leksikaalistuminen eli itsenäistyminen vie aikaa.

C:1.2.2 Lisäävä johtaminen nimistössä

Suffiksillisia nimiä voidaan muodostaa joko appellatiiveista tai propreista. Appellatiivikantaisissa muodosteissa kyseeseen tulevat lähinnä *-la*-johdokset. Suffiksi on voitu liittää nimeen myös rakennemuutoksen yhteydessä (*Valkeajärvi* → *Valkeinen* -tyyppi) tai suffiksimaaiset pääteainekset voivat olla tulosta nimenosan säännöttömästä äännekehityksestä (*Kopsanmaa* → *Kopsama*, *Mustajoki* → *Mustio*). Voidaan jopa puhua erillisistä nimenmuodostussuffikseista. ([Kiviniemi 1975: 30–43, 54–57](#), [Nissilä 1962: 92–96](#)). Vanha suffiksaationimityyppi *Valkeinen* voidaan rinnastaa muihin tilanteisiin, jossa sanastossa jokin johdos kevyempänä korvaa samanmerkityksisen yhdyssanan. Nissilän mainitsemat suffiksimaaiset pääteainekset (Nissilän sanoin **johtimet ja loput**, [1962:8](#)) taas muistuttavat Saarikiven mainitsemia **formanteja** ([2006: 17–18, 26, 29–34](#), termillä on venäläinen esikuva), jotka ovat peräisin suomalaisista maastoappellatiiveista ja joita käytetään nimien mukauttamiseksi venäjään.

Myös uuden nimen syntyminen johdoksena on siis täysin mahdollista. Usein kuitenkin katsotaan, että suurin osa johdoksen muotoisista nimistä on johdettu toisista nimistä eivätkä ne ole niinkään itsenäisesti appellatiiveista syntyneitä. Johdoksen muotoiset nimet ovat siis useimmiten syntyneet vasta hyväksyttämiskierroksella eli ovat sekundäärimuodosteita. Tätä tukevat osaltaan havainnot paimiolaiskoululaisten leikkipaikkojen nimistä: lapset eivät juuri anna johdoksen muotoisia nimiä koulunpihan paikoille ([Tikka 2009: 77](#)). Lieneekin niin, että oikeastaan ainoa suomessa myös nimistössä produktiivi johdin on lokaalijohdin *-IA* (*lampola*, *Juhala*, **Hönttilä*, **Muumiola*, **Roistola*, *Metsälä*). Tämä johdin ei ota kantaa syntyvän ilmauksen proprisuuteen, vaan näitä paikanilmauksia luokitellaan propreiksi ja appellatiiveiksi semanttisin perustein (referentin esiintymistiheyden perusteella, tästä näkemyksestä ks. lukua [A:1.4](#)). Uuden nimistön luominen johtamalla on kaikissa nimistönlajeissa varsin harvinaista. Johtamisen tai suffiksaation tuloksina voidaan esimerkiksi pitää joitakin *-iO*-loppuisia sukunimiä ja 1700-luvun oppineistonimiä. *-kki-* ja *-li-*johtimia voidaan pitää henkilönnimityksiä ja ehkä myös henkilönnimiä muodostavina.

Niin kutsutut slangijohdokset ovat tyypillisiä myös epävirallisessa nimistössä. Ainakin epävirallisessa paikannimistössä johdinten suosio pääpiirteittäin noudattelee muun slangisanaston linjoja ([Mielikäinen 2005: 38–40](#)). Vaikka slangijohdoksilla ei merkitystä olekaan, on katsottu, että nimien analysoinnin kannalta on samantekevää,

puhutaanko suffikseista vai johtimista. Lisäksi on katsottu morfeemianalyysin riittävän nimien tulkintaan Nahkolan (1999a) rakenneanalyysin sijasta. (Mielikäinen 2005: 55.)

C:1.2.3 Lyhentäminen sanastossa

Myös lyhentäminen voidaan joskus lukea johtamisen piiriin; sananmuodostus- tai muokkauskeinosta joka tapauksessa on kysymys. VISK (§ 167) jakaa lyhennesanat tyypistesanoihin (*ale, räkätti, nisti*), kirjainsanoihin (*YK, wc*) ja koostesanoihin (*luomu, mutu-*); terminologia on peräisin Raija Lehtiseltä (1996: 87–89). Typistämisessä sana katkaistaan halutusta kohdasta siten, että syntyvä sana yleensä vastaa hahmoltaan jotain suomen kielelle ominaista sanatyyppiä (Häkkinen 1997: 108–109, Nahkola 1999b: 619–623, Koski 1982: 13–14, VISK mp.). Koostesanat (vielä Häkkisellä 1997: 109 lyhennesanat) koostetaan sanayhtymän tavujen osista (*moottoripolkupyörä* → *mopo*) siten, että saadaan fonotaktisesti hyväksyttävä sanahahmo (VISK mp.); useimmiten valittu tavuaines on painollisista tavuista, erityisesti sanojen alusta (vrt. VISK:n esimerkistö). Lyhentävään sananmuodostukseen voidaan lukea myös leksikaalinen ellipsi (*polkupyörä* → *pyörä*) (mm. Koski 1982: 14–15 ja Kuiri 2004: 36), mitä termiä VISK ei käytä (§ 167 esimerkistö, vrt. ellipsi § 437 ja § 1177). Pitkällä aikavälillä sanan muotoa voivat muuttaa myös äänne- ja kulumisen, joita ei pidetä sananmuodostuskeinoina.

Tähän tutkimukseen valittu sanaston- ja nimistöntutkimuksen lyhentämistä koskeva terminologia esitetään seuraavassa johtamista ja lyhentämistä nimistöntutkimuksessa käsittelevässä alaluvussa.

C:1.2.4 Lyhentäminen nimistössä

Lyhentäminen on käyttökelpoinen keino nimistä toisia nimiä muodostettaessa (esim. NP 2008: 138–139, 250, 254, 272, NT 1974 s.v. *lyhentymä*). Lyhentäminen tai lyhentyminen ja niiden alakäsitteet kaipaavat kuitenkin pientä selkeyttämistä. Epätarkasta merkityksestään huolimatta lyhentäminen soveltuu paremman puutteessa kattokäsitteeksi, sillä se on käytössä myös sanastontutkimuksessa (VISK § 167); sanan lyhentäminenhan merkitsee paitsi lyhentävää sananmuodostusta myös lyhenteen muodostamista.

Nimistön tarkastelussa erotetaan toisistaan nimien rakenteen muutos ja nimen äänneasun muutos (Kiviniemi 1971: 48). Lyhentäviä rakenteen muutoksia ovat käytännössä vain ellipsi (nimen lyheneminen yhdellä tai useammalla nimelementillä) ja tämän alalaji reduktio, jossa elementti heittyy nimenomaan nimen keskeltä. (NT 1974 s.v. *ellipsi, reduktio*, NP 2008: 111.) Ellipsiä on nähty henkilönnimistössäkin (*Hyväneuvonen* → *Neuvonen*) (Nissilä 1962: 62–70), mutta termiä ei henkilönnimistä ilmeisesti käytetä ("Sekä perhepiirissä että päiväkodeissa pienten lasten kaksiosaiset nimet lyhentyvät kuitenkin usein yksiosaisiksi – –" NP 2008: 253–254). Ellipsillä on ilmeisesti myös alettu ymmärtää kokonaisen nimenosan eikä vain nimelementin poisjättöä, sillä nykykirjallisuudessa puhutaan vain määriteosan tai perusosan poisjättämisestä (NP 2008: 111, osittain myös Mielikäinen 2005: 41–42). Toisinaan puhutaan yleisluontoisemmin vain lyhentämisestä, vaikka kyseessä olisi selvä ellipsi (*Paloheinä* → *Heinä*, *Aro-Hanski* → *Hanski*, NP 2008: 139, 272).

Nimen äänneasun muutoksiin liittyvistä termeistä Nissilällä (1962: 84–96) esiintyvät mm. loppuheitto, sisäheitto, haplogogia, dissimilaatio ja metateesi.

Nimistöntutkimuksen terminologiassa (1974 s.v. *afereesi, apokopee, synkopee*) alku-, loppu- ja sisäheitto kytkettiin lähinnä henkilönnimiin ja ohjattiin käyttämään termien vierasperäisiä vastineita; Nimistöntutkimuksen perusteissa suomenkieliset termit ovat jälleen käytössä mm. epävirallisten sekundäärien henkilönnimien muodostamisessa

(2008: 250, 254). Epävirallisten paikannimien yhteydessä ei kuitenkaan ole pidetty kovin tärkeänä selvittää slangintutkimuksen tapaan, onko lyhentäminen tapahtunut nimen alusta, keskeltä vai lopusta (Mielikäinen 2005: 41). Etymologisen ja historiallisen nimistöntutkimuksen parissa käytetyt termit ovat siis vielä joltisessakin käytössä.

Kolmas lyhentämiseen liittyvä nimiryhmä on toistaiseksi vailla omaa luontevaa terminologiaansa. Mielikäinen (2005: 41–42) puhuu lyhenne- ja kirjainsanoista ja paikannimissäkin yleistyneistä kirjainlyhenteistä. Ainiala (NP 2008: 138–139) taas lukee elliptisten nimien lisäksi epävirallisen paikannimistön lyhennemiin myös "erilaiset kirjainlyhenteet eli äänne- ja kirjainkoosteet (*Eege*)". Vaikuttaa siis siltä, että sanastontutkimuksen termejä käyttämällä on haluttu välttää näiden ilmausten nimeyttä korostavan erillisen termin luominen. Saarelma (NP 2008: 250, 254) on ollut rohkeampi (muodostanut *-nimi*-loppuisen oman termin) ja mainitsee yhdysnimistä muodostettavan usein kirjainyhdistelmänimiä (*Jukka-Pekka* → *Jiipee*). Myös lyhenteiden täydentäminen sanoiksi on tiedostettu eri lähteissä (mm. Mielikäinen mp., NP 2008: 138–139, VISK § 169), mutta täydentäminen kuuluu enemmän mukauttamisen kuin sananmuodostuksen piiriin.

Esittämäni perusteella on syytä epäillä, että sanastontutkimuksen ja kaikkien nimistönlaajien tutkimuksen termit eivät ole keskenään yhtenevät, ainakaan niin yhtenevät kuin ilmiöiden samansuuntaisuus voisi antaa aihetta. Jos siis noudatetaan VISK:n kantaa (§ 167) ja tulkitaan lyhennesanan käsite laajasti, tulee myös **lyhennenimen** käsite tulkita laajasti yläkäsitteenä, kuten ilmeisesti Ainiala on tehnyt (NP 2008: 138–139). Lyhennenimiin näin kuuluvat **typistenimet** (vrt. **typistesanat**) ovat voineet syntyä typistämällä toista nimeä niin alusta, keskeltä kuin lopustakin, kunhan kyse ei ole kirjaimittain lausuttavasta **kirjainnimestä** tai **kirjainyhdistelmänimestä**. Termit **alkuheitto**, **sisäheitto** ja **loppuheitto** voidaan säilyttää, sillä myös sanojen tiedostetussa typistämisessä otetaan usein huomioon sanan äänneasu ja painosuhteet. Vaihtoehtoisesti nämä voisi korvata myös muilla termeillä (esim. alkutypistys, alustatypistys, alkutypisteinen tai peräti töpöalkuinen nimi), jos halutaan korostaa ilmiöiden ei-äänneopillista ja ei-diakronista luonnetta, mutta **heittojen** vakiintuneisuus puhuu tätä vastaan. Lisäksi termi **ellipsi** voidaan säilyttää kuvaamaan tilannetta, jossa nimestä poistetaan ainakin yksi kokonainen, lekseemiksi kielenpuhujan näkökulmasta hahmottuva osa (osaksi hahmottumisesta vrt. VISK § 406 *hämähäkki* ym.). Termiä koostesana taas vastaa analogisesti **koostenimi**. Käytän tässä väitöskirjassa edellä lihavoituja termejä.

C:1.3 Yhdistäminen

C:1.3.1 Yhdistäminen sanastossa

Yhdistäminen on nykysuomen produktiivisin sananmuodostuskeino (Häkkinen 1997: 144). Yhdyssanoja syntyy ja kuolee suomenkielisessä viestinnässä runsaasti jopa päivittäin: "Enimmät syntyvät tilapäistarpeesta ja elävät vain sen kerran. Vain harvat kiteytyvät termeiksi ja nekin edustamansa merkityssisällön vuoksi. Vanhoista sana-aineksista koostunut yhdysuudissana ei juuri herätä huomiota uutuudellaan. Jonkin verran huomiota herättävämpi se on, jos siihen sisältyy uusi johdos tai muu kielessä ennestään esiintymätön elementti." (Tuomi 1989b: 281.) Tuomen ajatus on myös lähellä nimistöntutkija Thorsten Anderssonin näkemyksiä (1997:47–): tilapäismuodosteita syntyy eri tahoilla päivittäin, mutta suurin osa "tehtaan" tuotteista menee hylkyyn eri syistä, mm. tarpeettomina.

Yhdyssana koostuu vähintään kahdesta sanavartaloesiintymästä. Lisäksi yhdyssanaan voi sisältyä johdinaineksia sekä toisia yhdyssanoja. Determinatiivissa yhdyssanoissa sananosat ovat eriarvoiset, jolloin voidaan erottaa perusosa ja tätä täsmentävä määriteosa (*kivitalo*), kopulatiivisissa taas samanarvoiset (*viritin-vahvistin*).

(Häkkinen 1995: 142–143 ja 1997: 150–152.) Termi determinatiivinen yhdyssana on nytemmin korvattu termillä **määritysyhdyssana** ja kopulatiivinen termillä **summayhdyssana**. Termi perusosa taas on korvattu termillä **edusosa**. Nimistöntutkimuksessa termiä perusosa ei toistaiseksi ole vaihdettu. (VISK § 398, § 403, § 404, § 408, § 432, NP 2008: 96.) Tässä tutkielmassa termi edusosa on kuitenkin otettu käyttöön, sillä eroa sanastoon ei ole tarpeen tehdä. Erityinen määritysyhdyssanojen laji ovat bahuviitit (*tuppisuu, kovanaama*), joissa perusosa ei ilmaisekaan sitä luokkaa, johon yhdyssana merkitykseltään kuuluu (VISK § 424).

Yhdistäessä syntyvän sanan merkitys on sidoksissa yhdysosien merkitykseen, mutta ei ole johdettavissa minkään yleispätevän säännön mukaan. Merkityksen muodostus on varsin vapaata erityisesti määriteosan ollessa nominatiivimuotoinen substantiivi (VISK § 409 – § 413). Tämä vertautuu kaksi- ja useampiosaisien nimien osien suhteeseen, joka voi olla oikeastaan mikä tahansa.

Yhdyssanojen lisäksi on olemassa löyhempiä erilleen kirjoitettavia kahden tai useamman sanan konneksioita, joista käytetyt termit ja käsitteet vaihtelevat (ks. esim. Häkkinen 1997: 147–148 ja VISK § 401 ja 402, esim. sanaliitto, idiomi, liittosana jne.); tällaisia pitempiäkin konstruktioita tutkitaan kuitenkin esim. slangintutkimuksen yhteydessä (mm. Nahkola 1999b: 619–623). Sivula (1989a: 185) mainitsee esimerkkinä "laveammista, kaskun- tai määritelmänluontoisista ilmauksista" konstruktion *nelipyöräinen varattomuustodistus 'Moskvits'*. Tällaisten määritelmien ja konneksioiden kuulumisesta tutkimusaineistoon on kirjoitettu johdantoluvussa [A:1.3](#).

C:1.3.2 Yhdistäminen nimistössä

Uuden yhdyssanan muodostaminen vastaa pitkälti kaksi- tai useampiosaisen nimen muodostamista. Paikannimet *Haukijärvi* ja *Kylä-Kossa* sekä kulkineennimet *Maantietractori*, *Kultamaha* ja *Sämpyläsaappi* on muodostettu yhdistämällä aivan samoin kuin yhdyssanatkin. Myös toiset nimet voivat siis esiintyä nimenosina. Nimiainesten yhdistäminen useampiosaiseksi nimeksi – olipa se sitten yhteen tai erilleen kirjoitettavaa tyyppiä – on aina jonkinlaista yhdistämistä, konneksion muodostamista; näin voidaan nähdä myös virallisten yritysnimien muoto. Joissain tilanteissa voitaisiinkin luontevasti käyttää myös vanhoja termejä yhdistämättömät nimet ja yhdysperäiset nimet eli yhdysnimet (Nissilä 1962: 57). Rakenteltaan määritysyhdyssanaa vastaavat nimet ovat yleisempiä (*Kiviniemi*, *Renttu-Jooseppi*), mutta myös summayhdyssanan kaltaisia nimiä on (*Anna-Kaisa*, *Nummi-Pusula*). Yhdysnimiä voidaan usein tarkastella periaatteellisesti samalla tavoin kuin yhdyssanojakin. Yhdyssanojen sananosien suhteet voivat tosin ilmeisesti olla millaisia hyvänsä (Kiviniemi 1987: 7, 15–20, Kiviniemi 1990: 88, vrt. VISK § 409 – § 413). Syntaktissemanttisen nimen rakennetta ja sisältöä samanaikaisesti tutkivan metodin käyttäminen vaatiikin siis tietoa nimimalleista ja nimetystä paikasta tai kohteesta määrite- ja edusosan suhteen ymmärtämiseksi. Niin nimille kuin sanoillekin on ominaista, että yhdisteitä voidaan edelleen laajentaa yhdistämällä niihin lisää osia. Nimianalyyseissä edeltäviä, "valmiita" yhdistyksiä ei kuitenkaan pureta (esim. Zilliacus 2002: 185–193, 248–250), ts. *Iso Haukijärvi* ei syntaktissemanttisen mallin mukaan lainkaan kuvaa paikan kalaisuutta.

C:1.3.3 Yhdyssana ja nimi merkkisyntagmana

Kun kielellisiä merkkejä yhdistetään toisiinsa, saadaan ilmauksen kiteytyneisyydestä ja valitusta näkökulmasta riippuen joko uusia merkkejä tai toisiinsa nähden vuorovaikutussuhteessa olevia merkkejä. Paradigmasta poimittuja merkkejä syntagmaan sijoitettaessa tulee ottaa huomioon merkkeihin liittyvät syntaktis-semanttiset ehdot (tietty vaadittava rakenne) ja leksikaalis-semanttiset ehdot (konneksion mielekkyys) (Larjavaara 2007: 65). Eräs merkitysrakenteen jäsentymistä ilmentävä ulottuvuus on **semanttinen valenssi**, jota voi käyttää mm. lausekkeiden ja lausumien analyysiin. Merkin merkitysrakenteessa on paikkoja, jotka määrittävät, miten toiset

merkit voivat liittyä siihen. (Vapaasti [Onikki-Rantajääskön 2001: 32](#) pohjalta.) Semanttisen valenssin käsitettä voisikin hyödyntää useampiossaisten nimien analyysissä havainnollistamassa nimenosien liittymistä toisiinsa. Vielä kiinnostavampi termi olisi tämän pohjalta analogisesti muodostamani **semanttinen volyyymi**, jolla voitaisiin kuvata sitä, minkä verran merkitystä yksittäiseen nimenosaan tai kokonaiseen nimeen voidaan eri keinoin sijoittaa.

Yhdyssana on taloudellisimpia tapoja ilmaista varsin monimutkaisia ajatuksia. Onkin esitetty, että puhuja pyrkii minimoimaan ilmauksen kompleksisuuden ja maksimoimaan kuulijalle välittyvän tiedon. Pidemmän ilmauksen sijasta yhdyssana on tiivis ja vaikuttava. Benczesin "**luoviksi yhdyssanoiksi**" (**creative compounds**) nimittämät metaforiset tai metonyymiset kompositiot (substantiivi + substantiivi) taas ovat kompakteja vielä toisessakin mielessä. Metaforisuuskin on tiivis tapa ilmaista joskus monimielisiäkin merkityksiä. Luomisen motiiveihin kuuluvat tiiviys, eloisuus, viestintätilanteen, kulttuurin tai muun kontekstin vaatimukset, mieleenjävyys (esim. alkusoinnun tavoittelu), analogia (yhteisiä osia) ja monimielisyyden hakeminen. On myös arveltu, että sanasta tulee sitä suositumpi, mitä useammat näistä motiiveista ovat läsnä. Luovista yhdyssanoista semanttisesti vähemmän kompleksisia ovat ne, joissa vain edusosa on suorasana, ja enemmän kompleksisia taas ne, joissa vain määriteosa on suorasana. Kompleksisimpia ovat monimotivoituneet kompositiot. Kompleksisuuden lisäksi merkitystä on kuitenkin myös ilmauksen käyttöaajuudella, kontekstilla ja leksikaalistumisen asteella. ([Benczes 2010: 219–237](#).) Yhteen nimeen sisältyvää monimielisyyttä (multiple references) on esitelty myös [Androutsopoulos \(2000: 4\)](#).

Yhdyssana on siis ikään kuin muotti, johon sijoitetaan jotakin merkitseviä aineksia, ja syntyvällä uudella ilmauksella on jokin näistä jollain tapaa juontuva merkitys. Sijoitettavat ainekset taas voivat olla "tavallisia", metaforis-metonyymisiä tai kontaminaatiomaisia itsessään. Erittäin kompleksiseen ilmaukseen saadaan siis mahtumaan hyvin paljon "merkitystä": erilaisia viittauksia eri suuntiin ja eri kognitiivisiin alueisiin.

C:1.4 Kontaminaatio

Kontaminaatio on sananmuodostuskeinona eräänlainen lyhentämisen ja yhdistämisen risteymä. Kontaminaatiossa kaksi erillistä sanaa yhtyy toisiinsa ja muuttuu yhdistetyksi nimeksi, josta yhdysperäisyyttä ei tunnista ilman molempien originaalien tuntemista (vrt. [Itkonen 1966: 201, 396](#), tyyppiesimerkki *rasia + aski = raski* 'rasia tai aski'). Usein kontaminaation osasanoissa onkin vähintään yksi yhteinen äänne, mielellään useampiakin. Kaisa Häkkinen ([1997: 121](#)) taas on kuvaillut kontaminaatiota tilanteeksi, jossa kaksi yhtä aikaa mieleen tulevaa sanaa sulatetaan yhteen ottamalla sopivia aineksia molemmista, ja todennut, että kontaminoituminen on mahdollista etenkin merkitykseltään läheisten ja usein samoissa käyttöyhteyksissä esiintyvien sanojen kesken. Kontaminaatio voi olla sekä tietoista että (ilmeisesti termin alkuperäisessä merkityksessä) vahingossa tapahtuvaa. Tietoisien kontaminaation motiiveja ovat muun muassa tiiviin ilmaisun hakeminen ja humoristisuus ([Veale ja Butnariu 2010: 399–405](#)). Kontaminaatiota lievempi ilmiö on sellainen assosiaatio, jossa saman semanttisen kentän sanat myös äänteellisesti muistuttavat toisiaan ([Kulonen 1996: 29–30](#)).

Lyhentämistä ja yhdistämistä yhdistävä kontaminaatio on myös nimenmuodostuskeino, ja myös nimistöissä osasten äänteellinen yhteensopivuus ja semanttinen läheisyys ovat ilmeisesti tärkeitä, vaikka asiaa ei liene tutkittukaan. Tyyppi on vanha, muttei erityisen yleinen (ks. [Nissilä 1962: 90–91](#)). Kontaminaatiota esiintyy myös etunimissä. Yritysnimissä kontaminaatio on yleisempää. Koska kontaminaatioon osallistuvat ainekset ovat tunnistettavissa kannasta, kontaminaationimillä katsotaan olevan pakattu

suhde (ks. [F:2](#)) tarkoitteeseensa. ([Sjöblom 2006: 220–221, 252](#), ks. myös [Veale ja Butnariu 2010: 403](#).) Esimerkkinä mainittakoon tatuointiliike *Skink* (← *Skin* 'iho' + *ink* 'muste') ja varustamo *Tallink* (← *Tallinn* (virol. pn.) + eng. *link* 'connection'). Samanlainen kahden muodon ja merkityksen yhtyminen on tyypillistä myös kulkineennimille, ks. aineistoa käsittelevää lukua ([D:4.5 Kontaminaatio](#)).

Kontaminaation eräänlainen peilikuva on kahden muodoltaan eli formatiiviltaan samantapaisen sanan merkitysten sekoittuminen. Nahkola ([1999b :619–623](#)) kutsuu tätä paronymiaksi (*sissi* 'sisko' ja *öljy* (← *ööli*) 'olut'), mutta Larjavaara ([2007: 145](#)) haluaa varata termin sellaisille kohyponyymeille, joilla ei varsinaisesti ole hyperonyymiä. Tällöin paronyymit olisivat siis toistensa rinnalla käsittehierarkiassa olevia sanoja kuten veitsi ja lusikka.

Tavallinen samantarkoitteisten sanojen kontaminaatio, paronymia ja yritysnimille ominainen merkityksen pakkaaminen kontaminaatiomaisesti voitaisiin myös määritelmällisesti yhdistää kontaminaation käsitteen alle. Voitaisiin siis puhua **merkityslähtöisestä muotojen kontaminaatiosta** ja paronymian sijasta **muotolähtöisestä merkitysten kontaminaatiosta**. Kolmatta tyyppiä voidaan näin nimittää **molempilähtöiseksi tai kaksilähtöiseksi kontaminaatioksi**, sillä niin muodostetussa uudessa kompleksisessa ilmauksessa yhtyvät sekä kahden ilmauksen muotoelementit että ainakin osia niiden merkityskentistä. Ensimmäisessä tapauksessa siis sekoittuvat eli kontaminoituvat muodot, toisessa merkitykset ja kolmannessa molemmat.

C:1.5 Lainaaminen

C:1.5.1 Lainaamisen lajit

Mikäli otetaan huomioon sekä saamelaisten, suomalaisten ja skandinaavien muuttoliikkeet että hypoteesi Suomen alueella asuneesta kadonnutta kieltä puhuneesta kansasta, voidaan havaita oikeastaan koko Suomen alueen olleen jossakin vaiheessa kieliraja-alueita. Näin lainaaminen on ollut niin nimiä kuin sanoja koskien hyvin tärkeä tapa hankkia uutta sanastoa ja nimestöä. Eri-ikäisiä sanalainoja on tutkittu paljonkin, joskin etymologinen tutkimus on usein painottunut vanhempiin lainakerrostumiin. Lainanimistöntutkimuksella sitä vastoin tarkoitetaan Suomessa kuitenkin lähinnä lainapaikannimien tutkimusta, vaikka nimielementtien lainaamista kielestä toiseen on kaikissa nimilajeissa, paikannimien lisäksi erityisen näkyvästi henkilönnimistössä ja kaupallisessa nimistössä ([NP 2008: 67–70](#)).

Lainasanaston ja -nimistön tutkimuksessa on joitakin terminologisia eroja. Sekä sanaston että nimistön lainat voidaan kirjallisuuden ([Häkkinen 1997: 155](#), VISK [§ 146](#), [§ 150](#), [Nissilä 1962: 103](#), [NT 1974 s.v. lainanimi](#), [Nuutinen 1989](#), [Sajavaara 1989: 64–72, 96–97](#).) pohjalta ryhmitellä "lainan asteen" mukaan seuraaviin ryhmiin (ryhmitys ja kirjaimet minun):

- a) Suora lainaaminen: sana tai nimi lainataan vieraasta kielestä ja otetaan käyttöön sellaisenaan. Nimitetään sanaston yhteydessä vanhastaan **sitaattilainaksi**, nimistössä termiä ei käytetä.
- b) Suora lainaaminen ja lainan äänteellinen mukauttaminen suomeen. Nimitetään sanastossa vanhastaan **erikois- tai yleislainaksi** mukautumisen asteen mukaan, nimistössä taas **mukaelmaksi**. Mukautumista säätelevät sanan käyttöiheys, levikki, lainaustapa (puhe/kirjoitus), käyttötilanteen tyyli- ym. vaatimukset ja lainaamisen tarkoitus.
- Kokonaan mukautumattomista lainoista ryhmissä a) ja osin b) käytetään yhdessä termiä **vierassanat**.

- b2) Suora lainaaminen ja lainan äänteellinen mukauttaminen suomeen voimallisemmin, siten, että sana näyttäisi koostuvan ainakin lähes kokonaan suomenkielisistä aineksista. Nimitetään **kansanetymologiaksi**, Nissilä myös **kansanjohdokseksi**.
- c) **Kääntäminen**: nimi tai sana käännetään suomeksi joko tarkasti tai vapaammin.
- Kaikista edellä mainituista (a–c) voidaan muodostaa kombinaatioita, esimerkiksi osamukaelma *Halsvik* → *Halslahti* on suoran lainaamisen ja kääntämisen yhdistelmä. **Käännöslainat** (*bodybuilding* → *kehonrakennus*) ovat yleensä tyyppiä c+c. Lievempään eli vapaampaan kääntämiseen liittyy myös mahdollisuus siihen, että vieraasta kielimuodosta lainataan vain nimi-idea.
- d) **Merkityslainat**: oman kielen sanan merkitystä muutetaan vieraan esikuvan mukaisesti (tietokoneen *hiiri*). Ei juuri esiintyne nimistössä.

Myöhemmin (luvussa [C:3.2](#)) kritisoitavaa kansanetymologiaa lukuun ottamatta tässä esitetyt termit ovat luontevia.

C:1.5.2 Muuta lainaamiseen liittyvää

Eri-ikäiset lainat ovat usein erilaisia. Vanhemmat sanalainat ovat yleisemmin kaksitavuisia ja paremmin kieleen mukautuneita kuin nuoremmat. Uudemmat originaaliltaan konsonanttiloppuiset lainasanat mukautetaan suomeen pääosin *-i*-loppuisina (ns. epenteettinen *i*), mutta vanhemmat ovat usein ohjautuneet johonkin suomen kielen johdostyyppiin tai muottiin (*urakka*, *humala*). Epenteettistä *-i*:tä edeltävä klusiili tai *s* yleensä geminoituu, muutkin konsonantit joskus. (VISK § 28, § 150 – 153.) Suomen ja ruotsin välillä paikannimilainojen todettiin toteutuneen enimmäkseen mukaelmina **käännösten** jäädessä harvinaisiksi. (NP 2008: 67–70). Paikannimien mukauttamisesta on pyritty maailmanlaajuisesti luopumaan ([mts. 87–88](#)). Sukunimien suomalaistamisallaan yhteydessä käytettiin sekä kääntämistä että mukailua. Kielikontaktien yhteydessä on todettu, että lainanimistön omaksumiseen joko mukauttaen tai kääntäen liittyy kielitaidon, kielikontaktien laadun ja määrän ja kontaktikielten rakenteiden lisäksi myös asenteita. Käytetyin menetelmä ei olekaan kaikkialla sama. ([Pedersen 2010.](#))

Lainaan liittyä myös "lieveilmiöitä". Vieraat sanat ovat tuoneet suomeen joitakin vieraita konsonantteja ja tavutyyppisiä (mm. *b*, *g* ja konsonanttiyhtymällä alkavat tavut), joskin lainaperäisten konsonanttien ääntämisessä on kuitenkin edelleen häilyvyyttä. On myös havaittu tendenssi tuottaa joko hyperkorrektisti tai tahattomasti vierassanoissa soinnillisia klusiileja soinnittomien sijaan. Osin soinnillistamista tapahtuu myös leikkisästi tai ironisesti. Soinnillisten klusiilien vierautta on pidetty myös slangille affektisuutta tuovana keinona. Vierassanoissa ja nimissä on lisäksi myös kirjoitusasuun verrattuna eroja joidenkin äänteiden kestoasteissa. (VISK § 6–12, 28, [Suomi 2006: 171](#)). Joistakin vierassanoista on myös abstrahoitu uusia johtimia tai yhdyssanaloja (suklaa*holisti*, *junttifobia*) (VISK § 152).

C:1.5.3 Toisenlaista lainaamista

Eräänlaista lainaamista on myös lainaaminen kielen sisällä. Nimiä ja sanoja voidaan lainata eri kielimuodoista (esim. murteesta yleiskieleen). Toisenlaista kielen sisäistä lainaamista on myös metaforisuus. Metaforisuutta käsitellään tarkemmin seuraavassa semantiikkaa käsittelevässä alaluvussa. Metaforassa puhuteltavaa kohdetta nimitetään toisen asian nimellä ja näin "lainataan merkitystä". Vertailevien siirrynnäisnimien (*Amerikka*, *Petsamo*) kutsumista lainanimiksi ei kuitenkaan suositeltu ([NT 1974 s.v. lainanimi](#)). Tämä terminologinen ratkaisu on kyseenalaistettavissakin; toisaalta kyseenalaistus johtaisi helposti siihen, että peräti kaikki epäuniikit nimet voidaan tulkita lainanimiksi.

C:1.6 Merkitysalan muuttaminen

Eräs sananmuodostuskeino on merkitysalan muuttaminen. Samaa sanaa voidaan ryhtyä käyttämään uudesta asiasta. Merkitysalan muuttaminen on sananmuodostuskeinona hieman epämääräinen monestakin syystä. Ensinnäkin sanoja voidaan käyttää metaforisesti myös jostain epätavallisesta tarkoitteesta, jonka jotain piirrettä halutaan metaforan avulla korostaa. Tällaisessa tilanteessa on hankalaa mitata, milloin kysymys on sanan tilapäisestä metaforisesta käytöstä ja milloin vakiintuneesta ilmauksesta, joka on muodostettu merkitysalaa muuttamalla. Samaan rajanveto-ongelmaan törmätään myös muussa kielen kuvallisessa käytössä. Toisaalta rajanveto-ongelma syntyy myös silloin, kun tarkoite muuttuu toisenlaiseksi ja sana tai nimi siitä huolimatta pysyy käytössä. Merkitykset ovat toki joustavia. Sitä vastoin voi olla hankalaa osoittaa, että jokin selvästi erillinen uudissana olisi aktinomaisesti muodostettu merkitystä muuttamalla. Pidän siis merkitysten joustavuutta ja kielen kuvallista käyttöä normaalina, mutta en koe, että siinä välttämättä syntyy uudissanoja. Selkeimpiä muutoksia ovat ehkä propriutuminen ja appellativisaatio. Kulkineennimiin liittyvistä merkityksenmuutoksista kirjoitetaan luvussa [D:7](#) ja merkityksenmuutosten syihin liittyvästä affektisuudesta alaluvussa [B:4](#).

C:1.7 Sepittäminen, äännesymboliikka ja deskriptiivisyys

Sepittäminen on sananmuodostuskeinona lähinnä olematon. Uusia sanoja ei muodosteta tyhjästä. Osa sanoista on kuitenkin syntynyt tavoilla, joita ei voida suoraan kytkeä mihinkään edellä mainituista sananmuodostuskeinoista (yhdistäminen, johtaminen, kontaminaatio, lainaaminen, merkitysalan muuttaminen). Tällaisia ovat esimerkiksi erilaiset onomatopoeettiset interjektiot. Erilaisia onomatopoeettisia ja deskriptiivisiä sanoja voi toki muodostaa myös "johtamalla", eli vaihtamalla deskriptiivisestä sanarungosta äänneitä toisiin tai lisäämällä fonesteemin jälkeen johdinmaista ainesta (tästä ks. [Kulonen 2010](#)). Kysymys ei siis ole "tyhjästä nyhjäisemisestä" äänneellisesti kuvailevalta tai imitoivalta pohjalta. Hyvin lähellä tätä deskriptiivisanojen muodostamista on myös äännesymboliikka, josta ei valitettavasti ole saatavilla suomenkielisiä yleisesityksiä.

C:1.7.1 Äännesymboliikka

Deskriptiivi- eli ekspressiivisävyisessä sanastossa fonologinen napa saa sanastonlajille ominaisen lisäkytköksen, kun äänneasu tuntuu jollain tavalla kuvailevan tarkoitetta. Samat äänneet voivat esiintyä normaalisoissa ja ilmiö on osin sumea, mutta samoja äänneitä sisältävät sarjat eivät ole lainkaan sattumaa. Ilmiönä äännesymboliikka on universaali, mutta sen tarkempi luonne on kielikohtainen. Yksittäisten äänneiden lisäksi voidaan erottaa tiettyntyyppisiin merkityksiin liittyviä äänneyhdistelmiä eli fonesteemeja. ([Onikki-Rantajääskö 2001: 153–169](#).) Äänneelliset ja semanttiset assosiaatiot ovat usein hankalasti jäljitettävissä ja ne sekaantuvat toisiinsa ja kielenulkoisiin assosiaatioihin. Äänneiden akustisen ominaislaadun lisäksi kyse on myös niiden tuottamistavan symbolisesta merkityksestä. Vaikka suomen äännesymboliikasta ei tarkkoja tietoja olekaan, monien nimien ero voidaan selittää niiden äänneelliselle ytimelle tyypillisen äännesymboliikan pohjalta. ([Kiviniemi 1982: 15–16](#).)

Äänne- ja muotohahmoa on pohdiskellut osaltaan myös Eero Kiviniemi, lähinnä henkilönnimien yhteydessä, vaikka on oletettavaa, että paikannimistöissäkin sen perusteella on tehty nimenvaihtoja. Samat asiat näkyvät osaltaan myös siinä, millaisia kadunnimiä ja alueennimiä ihmiset haluavat nimistösuunnittelun tuottavan (ks. esim. [Yli-Kojola 2005: 180, 199–200](#)). Eero Kiviniemi (1982: 15–16) on kirjoittanut:

"Äänteellisten ja semanttisten assosiaatioiden osuus nimiin liittyvissä sivumielteisissä on usein vaikeasti jäljitettävissä, varsinkin kun ne todennäköisesti sekaantuvat helposti toisiinsa tai kielenulkoisiin assosiaatioihin. Lisäksi tavurakenteeltaan samanlaiset ja äänteellisesti läheiset nimet kytkeytyvät monesti yhteen. Niinpä etunimien suosionmuutokset koskevat usein tällä tavoin yhtenäistä nimityyppiä eivätkä vain yksittäisiä nimiä. Pelkällä äännesymboliikalla on varmasti melkoinen osuus etunimien sävyttäjänä, mutta kun eri äänteiden erilaista ilmeikkyyttä (ekspressiivistä ominaislaatua) ei ole suomen kielen osalta paljonkaan selvitetty, tämä vaikeasti toteen näytettävä asia on jätettävä nimenantajien ja -käyttäjien oman intuition varaan. Luultavasti äännesymboliikka ei kuitenkaan perustu vain eri äänteiden akustiseen ominaislaatuun vaan pikemminkin jo niiden tuottamistavan symboliseen merkitykseen. Länsi-Saksassa eri äänteiden luonteenomaisinta ilmettä on selvitetty eräässä laajassa testissä ns. polariteettiprofiilin avulla. Tulokset lienevät osin yleisemminkin päteviä. Esimerkiksi eniten toisistaan eroaville vokaaleille *i* ja *u* ovat testin mukaan tyypillisimpiä seuraavat piirteet: (*i*) korkea, kirkas, aktiivinen, jännittynyt, raikas, kylmä, kulmikas; (*u*) matala, syvä, surullinen, vanha, pyöreä, etäinen täysi, lämmin, samea. Samaan tapaan ovat luonnehdittavissa muutkin äänteet. Tästä ei kuitenkaan vielä seuraa, että edes tavanomaista merkitystä vailla olevien sanojen (kuten nimien) ilme olisi niissä esiintyvien äänteiden ilmeiden summa. Asia on paljon mutkikkaampi. Silti uskaltaisn sanoa, että jos eri nimillä on äänteellisistä syistä erilainen ilme, ero voidaan monta kertaa selittää niiden äänteelliselle ytimelle tyypillisen äännesymboliikan pohjalta."

Eero Kiviniemen ajatukset äännesymboliikasta ovat helposti allekirjoitettavissa, mutta laajaa systemaattista tutkimusta aiheesta ei edelleenkään tietääkseni ole tehty. Hieman tuoreempaa äännesymboliikkaa sivuavaa tutkimusta on maininnut mm. Kulonen ([2010: 94–97](#)). Yksittäisten äänteiden lisäksi myös äänteiden keskinäinen sijoittuminen on merkityksellistä.

Vokaaleista *ö*:tä on pidetty affektiivisena, ja sen sisältäviä sanoja usein merkitykseltään jossain määrin erikoisina ja negatiivista tunnelatausta sisältävinä, esimerkiksi *hölmö, törppö, töllöttää* ([Suomi 2006: 154](#)). *i*-äännettä on pidetty pienuutta, tiukkuutta ja sukkeluutta kuvaavana, ja *O*-äänteitä taas pulleutta, pyöreyttä ja tyhmyyttä kuvaavina (Rytkönen 1935:92-93). Samaan ilmiökenttään liittyy myös se Kulosen ([1996: 29–30](#)) mainitsema tendenssi, että saman semanttisen kentän sanat myös äänteellisesti muistuttavat toisiaan niiden laina- tai kotoperäisyydestä riippumatta.

Käytännössä siis äänneisiin liitettyjen merkitysten ja sävyjen ja deskriptiivissävytteisten sanojen välinen suhde on vuorovaikutteinen. Äänteet saavat sävyjä sen mukaan, millaisissa sanoissa ne esiintyvät, ja toisaalta sellaisia sanoja muodostetaan, lainataan ja käytetään toisissa tarkoituksissa, jotka sisältävät haluttuja äänteitä. Tutkimusaineiston perusteella näyttäisi, että sävyjä sisältyisi ainakin likvidoihin (*Laiva, lehmä, lotja, loota, lulla, lahna; romu, ritsa, rieska, Ronttomi*). Samanlaisia hankalasti mitattavia sävyjä liittyyne joihinkin suffikseihinkin.

C:1.7.2 Tutkimusaineiston vähälukuiset uudismuodosteet

Uudismuodosteina voidaan pitää erityisesti sellaisia appellatiiveja, joilla ei ole mitään tunnettua originaalia. Tällaisia appellatiiveja ovat onomatopoeettis-deskriptiiviset *prätkä* ja *pärrä* 'moottoripyörä', *tööt-tööt* 'auto' (nimitys voi tosin oikeastaan olla myös ruotsalainen laina, vrt. ruots. *töff-töff*) ja virolainen *vörr* 'moottoripyörä'. Lasten muodostamia appellatiiveja taas ovat mm. *hökö* 'puimuri' ja *kinnikampa* 'traktori'. Lentävästä lauseesta *nys se tulee* on abstrahoitu lähinnä "tampereenkielinen" *nysse* 'linja-auto', jonka näkeminen johdoksena on ehkä myös hiukan kaukaa haettua. Mahdollisesti onomatopoeettis-deskriptiivistä sävyä on myös nimityksissä *loukutaritsa* 'mikä tahansa pahaääninen kone' ja jonkinlaiseen suurehkoon amerikanrautaan viittaava *ronttomi*.

Lisäksi ääntä ilmaisevissa nimissä on joukko nimiä, jotka pyrkivät kuvaamaan kulkineen ääntä ([E:6.5](#)). Esimerkkejä tällaisista ovat mm. *Putputin, Potpotin, kikotin, Mopodopoulos, Platku, Diisseliprutku, Ontsi-dyn-dyn* ja *Päkätti*. Yleistäen voidaan todeta, että äännesymboliikka ja deskriptiivisyys ovat kyllä läsnä kulkineennimistöissä,

mutta erityisen leimallisia ne eivät ole. Kulkineennimet ovat ilmeisesti siinä määrin joko kuvailevia ja pitkiä tai sitten hypokoristisia, että äännesymboliikka ja deskriptiivisyys eivät ole kovin keskeisessä roolissa toisin kuin vaikkapa kissojen nimissä.

C:1.8 Nimenosa ja nimielementti

Nimen rakenteen analyysi eroaa sanan rakenneanalyysistä siten, että ainakin paikannimien rakenteen erittelyssä erotetaan käsitteet **nimielementti** ja **nimenosa**. Nimielementiksi kutsutaan kaikkia nimeen sisältyviä erillisiä aineksia: sanoja, johtimia ja päätteitä (*Mattilantie* → *Matti* + *la* + GEN + *tie*). Nimenosa taas on nimen osa, jolla on nimenmuodostuksen kannalta paikkaa luonnehtiva tai yksilöivä tehtävä. Nimenosat voivat olla paikan lajia ilmaisevia, nimittäviä tai paikan erityispiirrettä ilmaisevia. Syntaktisia nimenosia on paikannimissä yleensä kaksi, nimen rakenteellinen **perusosa (edusosa)** ja sen edellä oleva **määriteosa**. (NP 2008: 20–21, 39–42, Kiviniemi 1975: 17, Kiviniemi 1990: 90–98.) Jako yksi- ja useampiosaisiin paikannimiin toteutui samanlaisin syntaktis-semanttisin perustein jo Nissilällä (1962: 57, termit yhdistämätön paikannimi ja yhdyspaikannimi), joskin erityisesti yksiosaisien nimien tulkinta oli Kiviniemen mielestä ollut vailla riittävää typologista perustaa ja yksiosaisuuden syyt eivät olleet tulleet tarpeeksi hyvin esiin (1975: 16, 61). Yritysnimissä nimenosia on enemmän eikä määrite- ja perusosaa voida samalla tavoin erottaa, sillä nimenosien järjestys vaihtelee. Yritysnimistä on erotettu **yritysmuodon ilmaiseva osa, liikeidea ilmaiseva osa, yksilöivä nimenosa** ja **selventävä täydennysosa**. (Sjöblom 2006: 149–191, NP 2008: 302–303.) Nimistöissä sanaliiton muotoinenkin ilmaus voi siis olla yksi nimi (em. Sjöblomin yritysnimet ja esim. Kiviniemi 1990: 88–89 ja Nissilä 1962: 61). Vaikuttaa siltä, että kussakin nimilajissa nimenosien luokittelussa voidaan joutua kehittämään malli, joka lähtee nimilajin omista lähtökohdista, toki muut nimilajit ja niiden aiempi tutkimus huomioiden. Alaluvussa C:4.3 kompleksisten rakennetyyppien yhteydessä osoitetaan, että funktionaalis-semanttisesti määritellyt nimenosat voivat nimittäin olla myös päällekkäisiä. Pitkän aikavälin tavoitteena olisi kuitenkin syytä lähentää eri nimilajien tutkimusta toisiinsa ja selvittää, löytyisikö myös nimenosien määrittelyyn jotakin yhteistä mallia.

Nimistöntutkimus eroaa sanastontutkimuksesta myös siinä mielessä, että nimistöntutkimuksessa kiinnitetään huomiota siihen, muodostetaanko uusia nimiä pelkästään sanaston aineksista vai käytetäänkö nimien muodostamiseen toisia nimiä. Toisista nimistä muodostettuja nimiä nimitetään sekundääreiksi sekä perinteisen nimistön (Nissilä 1962: 96–99) että epävirallisen kaupunkinimistön tutkimuksessa (Ainiala 2005: 15–16), vaikka muodostusmallit ovatkin hiukan toisistaan poikkeavat paikannimistön eri alalajeissa. Perinnäisten paikannimien tutkimuksessa nimeen sisältyvä toinen nimi luokitellaan aina kokonaisuutena yhdeksi osaksi sen leksikaalisesta rakenteesta huolimatta (esim. Kiviniemi 1990: 124 ss.), mikä ei kaikilta osin liene linjassa nimien viestinnällisten tavoitteiden kanssa. Kuten jo edellä on todettu, myös liitynnäisnimeen sisältyvät lekseemi saatetaan käytännössä noteerata nimeä katsottaessa.

C:2 Muodostusalkuperä

Niin epävirallisia kuin virallisiakin nimiä on ollut tapana analysoida jakamalla niitä osiin. Ennen osiin jakautumisen selvittelyä on kuitenkin tarpeen eritellä, mistä näitä osia saadaan. Näitä osia saadaan sekä samantarkoitteisista nimistä (sekundääri aines) että muualta (primääri aines). Ensimmäisen alaluvun [C:2.1](#) aiheena on juuri perusjako primääri–sekundääri. Tätä seuraa sekundäärien nimenosien tarkempi jaottelu puhtaisiin ja lisämerkityksisiin alaluvussa [C:2.2](#). Erilaiset nimenosien muodostusalkuperät kootaan yhteen alaluvussa [C:2.3](#), ja alaluvussa [C:2.4](#) muodostusalkuperää tarkastellaan kokonaisen nimen tasolla. Vaikka tutkimuksessa puhutaankin yleensä primääreistä ja sekundääreistä nimistä, useampiosaisten nimien tapauksessa primääriys ja sekundääriys voi siis vaihdella myös nimenosittain.

C:2.1 Perusjako primääri–sekundääri

Tutkimuksen kohteena ovat siis epäviralliset kulkineennimet. Nimen epävirallisuuden ja virallisuuden määrittämistä ruodittiin luvussa [A:1.6](#), eikä siihen ole enää tarpeen palata. Epävirallisia nimiä voidaan ryhmitellä monin eri tavoin, ja eräs käyttökelpoinen tapa ryhmitellä niitä perustuu nimen muodostusalkuperään, siis siihen, mistä nimen osat ovat muodostuksellisessa mielessä peräisin.

Epävirallisten paikannimien tutkimuksessa 2000-luvulla on vakiinnutettu jako primääreihin ja sekundääreihin nimiin (esim. [Ainiala 2003:211–217](#)), minkä esikuvana on ollut epävirallisten henkilönnimien analyysiin käytetty McCluren malli (ks. [McClure 1981: 65–67](#) ja [Paalanen 1992:22–24](#)). McCluren malli esitellään tarkemmin vasta alaluvussa [D:2.4](#). Ainiala ([mp.](#)) jakaa epäviralliset paikannimet kahtia: paikan virallisesta nimestä muodostettuja nimiä kutsutaan sekundäärinimiksi ja muita, paikan viralliseen nimeen liittymättömiä nimiä primäärinimiksi. Koska primäärin ja sekundäärin käsitteitä on käytetty näin kahden eri nimilajin nimien tutkimuksessa (sekä epävirallisten paikannimien että epävirallisten henkilönnimien), on myös varsin järkevää turvautua samantapaiseen jakoon epävirallisten kulkineennimien tutkimuksessa.

Epävirallisten paikannimien tutkimuksessa käytetty tapa käyttää primäärin ja sekundäärin käsitteitä ei ole kuitenkaan ainoa nimistöntutkimuksessa. Terminologiselle pohdiskelulle on siis tarvetta. Pohdiskelun jälkeen esitän, millä tavoin tässä tutkimuksessa termejä primääri ja sekundääri käytetään toisin kuin aiemmin.

Primääristä ja sekundääristä nimistöntutkimuksen terminä

Nimistöntutkimuksen terminologia ([1974](#) s.v. primaari ja sekundaari) määrittelee primäärin sanoin "synnyltään varhemmasta nimestä tai nimiasusta, myös nimirypään kantanimestä" ja sekundäärin "kronologisesti myöhemmästä nimestä tai nimiasusta". Vältettäväksi on merkitty termin sekundääri käyttö "nimestä, joka on muodostettu aiemmin olemassa olleesta nimestä". Suositeltavan ja vältettävän määritelmän lähiluku saattaa tuottaa vaikutelman paradoksisista: aiemman nimen pohjalta muodostetut nimet kun väistämättä ovat myös ajallisesti tätä "kantanimeä" myöhempiä. Näin ollen kaikki vältettävän määritelmän mukaiset nimet oikeastaan täyttävät suositeltavan määritelmän asettamat ehdot. Käytännössä NT on ilmeisesti lähinnä halunnut irtisanoutua Nissilän ([1962: 96–99](#)) käyttämästä toisin rajatusta sekundääriyden käsitteestä, jossa sekundääreihin nimiin luetaan myös sellaisia ryhmiä, joita nykyisin kutsutaan liittynnäisiksi ja siirrynnäisiksi, huolimatta siitä, että NT:n määritelmä ei ole

onnistunut. Nimistöntutkimuksen perusteet -teoksessa (2008) primääriyttä ja sekundääriyttä ei täsmällisesti määritellä ja sen eri kirjoittajat käyttävät näitä käsitteitä eri tavoin eri yhteyksissä. Kriitikistä primääri- ja sekundääri-sanojen inkonsekventista käytöstä ks. myös [Zilliacus 1966: 63–64](#).

Kronologisen primääri–sekundääri-näkemyksen – erosi se sitten nimenmuodostusteknisestä primääriydestä ja sekundääriydestä tai ei – lisäksi on kolmaskin peruste jakaa nimet primääreiksi ja sekundääreiksi. Epävirallisia henkilönnimiä tutkinut Koski (2004: 40) nimittäin määrittelee virallisen nimen primäärinimeksi ja pitää kaikkia muita toissijaisia henkilöstä käytettyjä nimiä sekundääreinä perustaen jaottelunsa [henkilön]nimijärjestelmän statusasetelmiin. Koskenkin valitsemalla käytöllä on toki omat luontevat perusteensa, mutta varaisin silti termit primääri ja sekundääri muuhun käyttöön. Kosken luokittelu voidaan nimittäin aivan yhtä hyvin kielentää termeillä virallinen nimi vs epävirallinen nimi.

Nimenmuodostustekninen näkökulma primääriyteen ja sekundääriyteen on toisaalta hyvin luonteva, toisaalta johtaa loputtomiin ketjuihin ja ongelmiin. Nimi on siis sekundääri, jos se on muodostettu toisesta nimestä. *Wartburgista Warren* ja *Varpusen* kautta *Pihalintuun* johtavan ketjun jokainen jäsen on siis tavallaan sekundääri (toissijainen tai toisarvoinen) edelliseen nähden. Näiden erilaisten johdosten lisäksi myös yhdistämällä ja kontaminoimalla muodostettuja nimiä, joissa toinen nimi on osasena, tulisi nimenmuodostusteknisestä näkökulmasta pitää sekundääriniminä tai ainakin sekundääriosan sisältävinä niminä. Sekundäärinimien lisäksi pitäisi oikeastaan puhua myös tertiääri-, kvartääri- jne. nimistä. Tämä ei kuitenkaan yleensä ole välttämätöntä, sillä esimerkiksi tertiäärinimi on sekundääri kantanimeensä nähden ja kantanimi vain sattuu olemaan sekundääri. Termi, joka korostaisi nimen sijaa ("plaseerausta") muodostusketjussa voisi olla tarpeellinen, jos voitaisiin osoittaa, että jollain tietyllä sijalla olevat muodostusketjun jäsenet olisivat säännöllisesti tietynlaisia. Käytössäni olleessa kulkineennimimateriaalissa en juuri ole moista johdonmukaisuutta havainnut. Lisäksi ketjumuodostelmat ovat käytännössä usein haarautuvia, johtosuhteet epäselviä ja epekegeettisten, elliptisten ja vapaassa vaihtelussa olevien nimimuotojen ensisijaisuuden todistaminen on usein kyseenalaista. Määrittelyongelmaan kytkeytyy myös se, että sekundäärimuodosteita voidaan muodostaa myös epävirallisista nimistä ja että virallisten nimien pohjalta voidaan toisaalta muodostaa myös toisia virallisia nimiä. Vielä monimutkaisemmaksi tilanne tulee, jos sen lisäksi, että nimestä tehdään johdos tai tyypiste tai sitä käytetään kontaminaation komponenttina tai useampiosaisen nimen osana, otetaan vielä huomioon muut tavat muodostaa nimiä toisien nimien avulla, esimerkiksi vertailunimet ja nimimallit.

Synteesinä edellä sanotusta väitän, että yhtäältä primääriyttä ja sekundäärisyyttä ei ole ekonomista ainakaan suoraan sitoa nimen virallisuuteen ja toisaalta kronologista ja nimenmuodostusteknistä sekundääriyttä ei voida erottaa toisistaan luontevasti. Primääriyden ja sekundääriyden yleiskielisen merkityksen huomioon ottaen esittäisin, että sekundääriys ja primääriys olisi syytä nähdä lähinnä kattokäsitteinä.

Primääri ja sekundääri tässä tutkimuksessa

Tässä tutkimuksessa nimenosat (ja myöhemmin luvussa [C:2.4](#) esitettävällä tavalla kokonaiset nimet) jaotellaan primääreihin ja sekundääreihin pääpiirteittäin samoin kuin epävirallisen kaupunkinimistön tutkimuksessa. Kuten äsken todettiin, jako ei ole lainkaan ongelmaton, ei täysin onnistunut eikä termivalinta välttämättä palvele yleisen onomastisen teorian muodostamista. Koska tässä tutkitaan epävirallista nimistöä, tuohon jaotteluun voidaan silti turvautua. Erona kaupunkinimistön tutkimuksessa käytettyyn jakoon on kuitenkin se, että pidän myös sellaisia nimiä sekundääreinä, jotka pohjautuvat toiseen epäviralliseen nimeen. **Sekundäärejä ovat nimet tai nimenosat, jotka on saatu toisista samantarkoitteisista nimistä muotoa muuttamalla.** Näitä erilaisia muodon muuttamismenetelmiä käsitellään laajasti osiossa [D](#).

Havainnollistan tätä jakoa vielä muutamalla esimerkillä tutkimusaineistosta. Erilaisten Volkswagenien primäärinimiä ovat esimerkiksi *Natsipaise* ja *Hippipaku*, sillä näissä virallinen nimi ei ole näkyvässä eikä aineistossa ole toista nimeä, josta nämä olisi selvästi johdettu. Tyypillisesti primäärinimet kuvaavat kulkineitten ominaisuuksia. Sekundäärinimiä taas ovat mm. *Volkkari*, *Volsu*, *Kansanauto* ja *Kupletti* (← *Kupla*). Kolme ensimmäistä pohjautuvat eri tavoin mallin viralliseen nimeen, ja neljännen taustalla on vakiintunut epävirallinen nimi *Kupla*. Tämä luokittelu on varsin helppokäyttöinen, muttei aivan ongelmaton.

Joskus voi olla hankala sanoa, milloin kyse on sekundäärinimestä eli milloin nimi pohjautuu toiseen samantarkoitteiseen nimeen. Virallisesta nimestä voi nimittäin jäädä jäljelle vain hyvin vähän. Paalasen (1992: 39) oopperajuhlakuoro-aineistoa ovat mm. *Jukka-Pekka Mäki-Luopa* → *Bobibobi* (vain neliosainen rakenne jäljellä) ja *Sari Salmenkivi* → *Siiri Savimuki*. Kulkineaineistossa hyvä ongelmatapaus on BMW:n nimitys *Buimuri*. Ilmaukseen on toki vaikuttanut myös vakiintunut merkin epävirallinen nimi *Bemari*, mutta voisi lähes sanoa, että tässä tapauksessa primääriä nimeä on pyritty sitomaan paremmin kohteeseensa poimimalla siihen virallisen nimen elementtejä eikä päinvastoin.

Seuraavassa luvussa sekundäärit nimet jaetaan kahteen eri ryhmään.

C:2.2 Sekundäärien nimenosien tarkempi jaottelu puhtaisiin ja lisämerkityksisiin

Edellisessä aluvussa nimet jaoteltiin primääriin tai sekundääriin sen mukaan, oliko niiden taustalla aiempi samantarkoitteinen nimi. Kun Ladaa kutsutaan *Hapankaalihakkuriksi*, kyse on primääristä kulkineen alkuperää ja käyntiääntä ilmentävästä nimestä. Samantarkoitteinen *Latukka* taas on selvästi sekundääri, eräänlainen kielellisen muuntelun neutraali tuotos. Samasta kannasta voidaan kuitenkin muotoilla myös *Laatokka*, jossa on nähtävissä paitsi automerkin itäinen alkuperä myös merkin virallinen merkinimi. Edellisen aluvun määritelmän mukaan *Laatokka* on siis sekundäärinimi. Sillä on kuitenkin primäärinimille tyypillisiä piirteitä, sillä se ilmaisee jotakin kulkineen ominaisuutta (toisin kuin *Latukka*). Kaikki sekundäärinimet eivät siis ole puhtaasti "vain" sekundäärejä, vaan niissä on lisäksi jotakin sellaista, jota olen päättänyt kutsua lisämerkitykseksi. Tämän lisämerkityksen muodostumiseen palataan tarkemmin lekseemihakuista muuntelua käsittelevässä luvussa [D:5](#).

Em. Kosken (2004), Ainialan (2003) ja Paalasen (1992) tutkimusten (ja monien muiden) perusteella voidaan pitää tosiona, että primäärien ja [puhtaasti] sekundäärien nimien rajamailla on joukko nimiä. Tämän rajamaan, tai pikemminkin yhteisalueen, kartoituksesta ja sen osa-alueitten nimeämisestä nimistöntutkimuksessa ei sitä vastoin ole vielä saavutettu vakiintunutta yhteistä näkemystä. Ylimalkainen "nimet primäärin ja sekundäärin välimaastossa" (Ainiala 2003:211–217) ei välttämättä ole riittävä kuvaus tai termi. Mistä siis on kyse, kun *Toyota Carinasta* saadaan *Narina* ja *Allis Chalmersista* *Kallis Jalmari*?

Rajamaata voidaan jakaa osiin niin puhtaasti muodollisin perustein kuin tähän semantiikkaakin yhdistellen. McCluren kehittämä epävirallisten henkilönnimien luokitus jakaa virallisista etu- ja sukunimistä muodostetut sekundäärimuodosteet fonologisiin, morfologisiin ja leksikaalisiin muunnoksiin (alteration). Fonologinen taso (yksittäisten äänteiden vaihdokset) ja morfologinen taso (erilaisten päätteiden lisäys ja ty pisteiden käyttö) liittyvät usein toisiinsa. Leksikaalisen tason muuntelussa taas on kyse muuntelusta, jossa tavoitellaan jotain tuttua sanaa tai nimeä. Leksikaalisen tason muunnos voidaan saavuttaa eri menetelmin: fonologisten, morfologisten ja leksikaalisten korvaamisten (substitutions) kautta. McCluren mukaan enimmäkseen leksikaaliset korvaamismenetelmät kuuluvat johonkin seuraavista neljästä ryhmästä: 1) vakiintuneitten kollokaatioiden hyödyntäminen, 2) synonymia, 3) antonymia ja 4) metonymia. (McClure 1981:65–67.) McCluren malli pohjautuu siis nimien muodostusmekanismeihin ja jättää nimeen sisältyvät merkitykset huomiotta. (McCluren malli on piirroksena aluvussa [D:2.4](#).)

Koska fonologisen ja morfologisen tason muuntelu erottuvat huonosti toisistaan, ne on yleensä niputettu suomalaisessa tutkimuksessa yhteen (*Chevrolet Camaro* → *Samaro* ja *Mercedes-Benz* → *Mersu*). Vastaavasti leksikaalisen tason muunnokset (siis *Carina* → *Narina*) tuottavat usein jonkin assosiaation, mikä piirre erottaa ne varsinkin selvästi fonologisen ja morfologisen tason muunnoksista. Tältä pohjalta Paalanen jakaa sekundäärinimet kahtia "sekundääreihin hypokoristisiin nimiin" ja "sekundääreihin leksikaalisesti muunneltuihin nimiin" (mts. 1992:48), Kemppainen taas (1981) "teknisiin hypokorismeihin" ja "assosiatiivisiin hypokorismeihin". Itse taas olen aiemmin ([Seppälä 2009](#)) käyttänyt vastaavista ryhmistä nimiä "puhtaat sekundäärinimet" ja "lisämerkityksiset sekundäärinimet".

Myös Koski (2004:66–69) tunnistaa rajamaan primäärien ja sekundäärien nimien välillä. Kosken ryhmittelyssä ilmauksen motivaatio (merkitys) on kuitenkin muodollisia perusteita tärkeämpi. Koski puhuu nimistä, jotka sisältävät elementin virallisesta nimestä (primäärinimen substanssi) ja henkilön luonnehdinnan (nimettävän deskriptio), ja toteaa, että tällaisilla nimillä voidaan katsoa olevan **kaksoismotivaatio**. Kaksoismotivaatiosta erillisenä ilmiönä Koski mainitsee **lekseemihakuisen muuntelun**. Lekseemihakuinen muuntelu tarkoittaa sitä, että muodostusmalliin valetulla epävirallisella nimellä on homonyymi, joka ei luonnehdi nimenkantajaa. Joskus on myös vain ikään kuin lainattu nimeksi jokin viralliseen nimeen sopiva konnektio, jota ei kuitenkaan voida pitää metaforisena (Kosken esimerkit *Hilikka* → *Punahilikka* ja *Risto* → *Risto Reipas*).

Kosken kaksoismotivoituidut nimet ja lekseemihakuisen muuntelun tuotteet muodostavat ryhmän, joka muodostustekniikaltaan pitkälti vastaa McCluren leksikaalisen tason muunnosta. Koski on täysin oikeassa siinä, että virallisesta nimestä muuntamalla syntyvät leksikaalisen tason muunnokset eivät ole ikään kuin samanarvoisia tai samaan ryhmään kuuluvia. Toisaalta kaksoismotivoitujen nimienkin muodostusmenetelmässä on kyse nimenomaan lekseemihakuisesta muuntelusta, olkoonkin, että ne lekseemit, joita kohti pyritään, ovat kohdeita mielekkäästi kuvaavia. Olisikin siis luontevaa pitää lekseemihakuisuutta kattokäsitteenä riippumatta siinä, ovatko muuntelun kohteena olevat lekseemit nimen viittauskohteen ominaisuuksiin nähden mielekkäitä tai ei. Erityisesti rajanvedon vaikeus Kosken ryhmien välillä korostuu, kun uusimman nimistöntutkimuksen tapaan ryhdytään tunnustamaan se, että nimen merkitys ei synny kokonaan nimenantajassa, vaan merkitystä syntyy huomattavasti myös vastaanottajassa (ks. alalukua [E:2.2.2](#)). Nimen kohteeseen siis pyritään liittämään ominaisuuksia nimen sisältämien lekseemien mukaisesti: *Mazdaa Maksalaatikoksi* kutsuttaessa autoon kytkeytyy kaikesta huolimatta jotakin *maksalaatikon* semanttisesta kentästä. Täysin assosiaatioita tuottamatonta ja neutraalia leksikaalista muunnosta on kulkineenniimiaineistosta hankala löytää.

Edellä esitetyn pohjalta jaan sekundäärit nimenosat seuraavasti:

1. **Puhtaasti sekundäärit nimenosat:** Virallisesta tai epävirallisesta nimestä muodostetut nimet, jotka eivät merkitse sen enempää kuin niitä edeltäneet originaalinimet (esim. em. *Latukka*).
 2. **Lisämerkityksiset sekundäärit nimenosat:** Virallisesta tai epävirallisesta muodostetut nimet, joissa lekseemihakuista muuntelua käyttäen on päädytty niin lähelle toista tunnistettavaa lekseemiä ja toisaalta niin kauas originaalinimestä, että jonkinlainen uusi assosiatiivinen lisämerkitys syntyy (esim. em. *Laatokka*).
- Ryhmän 2 nimet taas voidaan jakaa kahtia sen mukaan, kuvaako tämä assosiatiivinen lisämerkitys jotain kohteen ominaisuutta vai ei. Tämä oppositio ei kuitenkaan ole binäärinen vaan polaarinen: toisin sanoen ryhmien raja on liukuva ja jopa yksilöllinen henkilön maailmantiedon mukaan.

Tilanne 1. Esimerkkejä puhtaasti sekundääreistä nimenosista:

Aardwark = (kuorma-auto) Kenworth T600

Acco = (henkilöauto) Honda Accord

Aksoona = (henkilöauto) Opel Ascona

Alfa = (henkilöauto) Alfa Romeo

Ama = (henkilöauto) Volvo Amazon

Ame = (henkilöauto) Rambler American

Amerikaani = (henkilöauto) Rambler American

Amukka = (henkilöauto) Volvo Amazon

Askoda = (henkilöauto) Opel Ascona

Askonn = (henkilöauto) Opel Ascona

Avens = (henkilöauto) eräs Toyota Avensis

Bakkeri = (henkilöauto) Studebaker

Barokkibemari = (henkilöauto) BMW 502 1950-l. (kuvan [lähdeviite](#))

Beda = (henkilöauto) Pobeda

Beemeri = (henkilöauto) BMW

Beikkeri = (henkilöauto) Studebaker

Bekkeri = (henkilöauto) Studebaker

Bella = (traktori) MTZ

Belve = (henkilöauto) Plymouth Belvedere

Bemar = (henkilöauto) BMW

Bembe = (henkilöauto) BMW

Bemm = (henkilöauto) BMW

Bemmu = (henkilöauto) BMW
Bemu = (henkilöauto) BMW
Bemukka = (henkilöauto) BMW
Biimer = (moottoripyörä) BMW
Biimeri = (henkilöauto) BMW
Brokki = (paloauto) eräs Brockway
Budillakki = (henkilöauto) Buick
Buikki = (henkilöauto) Buick
Buumer = (henkilöauto) BMW
Bömm = (henkilöauto) BMW
Böödi = (henkilöauto) Pontiac Firebird
C = (henkilöauto) Vauxhall Chevette
C-Rekkula = (henkilöauto) Opel Rekord Coupé
Caddy = (henkilöauto) Cadillac
Lahnabirdi = (henkilöauto) Ford Thunderbird 1970-77 (kuvan [lähdeviite](#))
Pottubiili = (pakettiauto) eräs Citroen Jumper
Esitettyjen nimien lukumäärä: 38

Tilanne 2a. Esimerkkejä lisämerkityksisistä sekundääreistä nimenosista, jotka viittaavat myös kohteen ominaisuuksiin:

Arbuus = (henkilöauto) Subaru
Asteekki = (henkilöauto) eräs Lada
Baazka = (henkilöauto) eräs Lada
Baijerilainen Mutteri-Wiritys = (henkilöauto) BMW
Baskona = (henkilöauto) Opel Ascona B
Bayerische MoscoVitch = (henkilöauto) BMW
Fakta: Iskarit Aina Tärisee = (henkilöauto) Fiat
Falskillakin Ohjauksella Rullaat Diskoon = (henkilöauto) Ford
Fiasco = (henkilöauto) eräs Ford Fiesta mk 3
Fiasko = (henkilöauto) Ford Fiesta
Fix OR Die = (henkilöauto) Ford
Fix or repair daily = (henkilöauto) Ford
Folke West = (henkilöauto) eräs Volkswagen
Galvanoidut listat sivuilla = (henkilöauto) Skoda 120 GLS tai 130 GLS
(kuvan [lähdeviite](#))
Grantaunus = (henkilöauto) Ford Granada
Haisee = (pakettiauto) Toyota Hi-Ace
Haisu = (pakettiauto) Toyota Hi-Ace
Harvahampainen **antilooppi** = (henkilöauto) Volga v. 1962 asti
Helisijä = (henkilöauto) Skoda Felicia
Hiaste = (pakettiauto) Toyota Hi-Ace
Hiivatti = (henkilöauto) Fiat
Horisko = (henkilöauto) eräs Talbot Horizon
Huihai = (henkilöauto) Hyundai
Huimjaa = (henkilöauto) Hyundai

Huinjaa = (henkilöauto) Hyundai
Humma = (henkilöauto) Ford Mustang
Ikuinen Harmi = (traktori) IH 475 (International Harvester)
Inva = (henkilöauto) eräs Lada Niva
Isin FaneriAuto = (henkilöauto) IFA
Isännän Harmi = (traktori) IH
Jalkine = (henkilöauto) Saab
Jalkswagen = (henkilöauto) Volkswagen (jonka kuljettaja kävelee)
Junansulake = (henkilöauto) Datsun 100A (kuvan [lähdeviite](#))
Kakkakoppa = (henkilöauto) Volkswagen Golf 2 korimalli
Kaks seiska laiska = (henkilöauto) eräs Fiat 127
Kallis Jalmari = (traktori) Allis Chalmers
LepoAstma = (henkilöauto) Opel Astra
Pikku-Julumetti = (traktori) Valmet 502
Simca 1000 Erehdys = (henkilöauto) Simca 1000 E
Torvijolla = (henkilöauto) Toyota Corolla
Esitettyjen nimien lukumäärä: 40

Tilanne 2b. Esimerkkejä lisämerkityksisistä sekundääreistä nimenosista, joilla ei juuri ole luontevaa suhdetta kohteen ominaisuuksiin:

1,äkänen = (henkilöauto) Ford Escort 1,1 L
Aapinen = (henkilöauto) Datsun 100A
Agoonia = (henkilöauto) Opel Ascona
Aisa = (moottoripyörä) AJS
Akkutiikeri = (mopo) Tunturi Tiger Aqua
Almameera = (henkilöauto) Nissan Almera
Amalia = (henkilöauto) Volvo Amazon
Amazooni = (henkilöauto) Volvo Amazon
Anaconda = (henkilöauto) Opel Ascona
Anjovis = (henkilöauto) Toyota Avensis
Ankka = (henkilöauto) Ford Anglia
Anselika = (henkilöauto) Ford Anglia
Anus = (henkilöauto) Ford Taunus
Apina = (henkilöauto) Datsun 100A
Armi = (henkilöauto) Armstrong-Siddeley
Asco = (henkilöauto) Opel Ascona
Asteroid = (henkilöauto) Opel Astra
Aunus = (henkilöauto) Ford Taunus
Baieri MoosiWabrik = (henkilöauto) eräs BMW
Bii-Mari = (henkilöauto) BMW
Bob Marley and the Wailers = (henkilöauto) BMW
Bob Marley Wagon = (henkilöauto) BMW
Booah = (henkilöauto) eräs Lada (kuvan [lähdeviite](#))
Borat = (henkilöauto) Volkswagen Bora
Buimuri = (henkilöauto) BMW

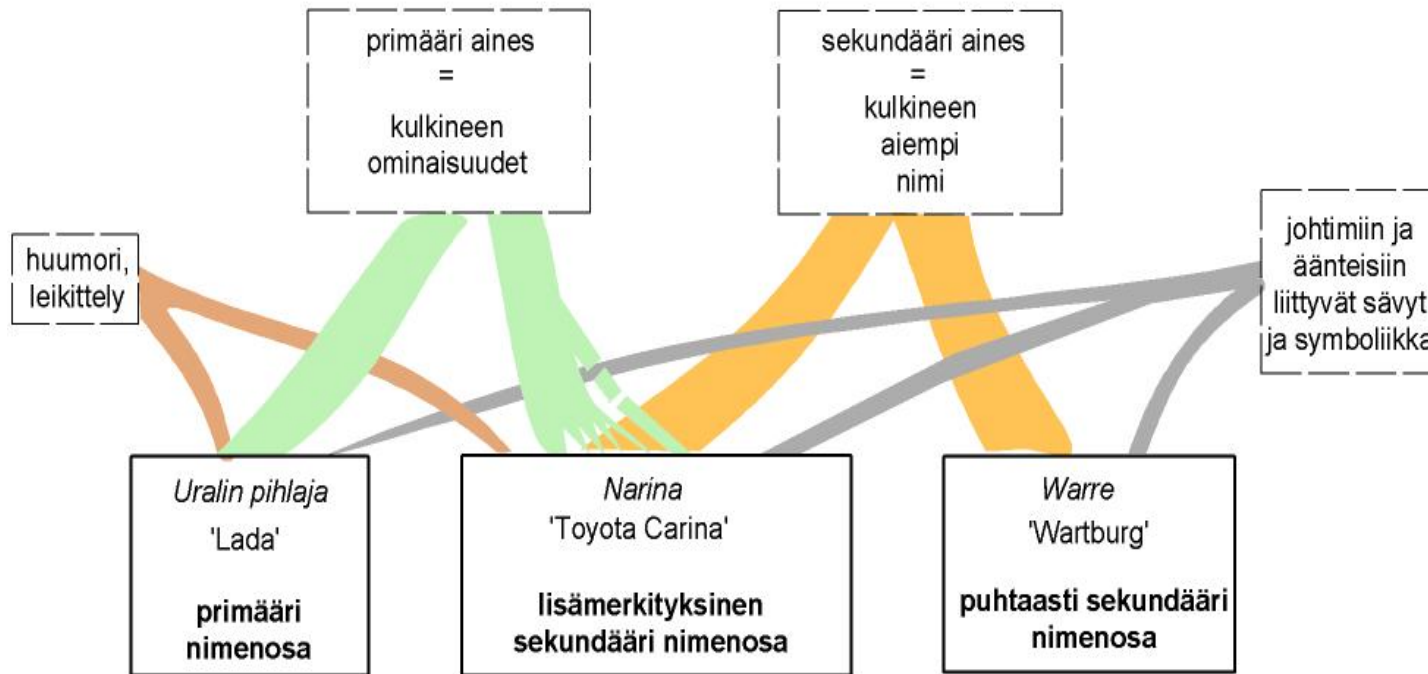
Bässi = (moottoripyörä) BSA
C-kasetti = (henkilöauto) Opel Kadett C
Cadillac = (henkilöauto) Volkswagen Caddy
Capri Se Klassik = (henkilöauto) eräs Ford Capri
Chevy = (henkilöauto) Datsun Cherry
Combitrans = (henkilöauto) eräs Lada Combi
Cordita = (henkilöauto) Ford Cortina
Cosander = (henkilöauto) Ford Cosworth-mallit
Coskinen = (henkilöauto) Ford Cosworth-mallit
Coskio = (henkilöauto) Ford Cosworth-mallit
Cossu = (henkilöauto) Ford Sierra, Escort Cosworth-mallit
Darra = (henkilöauto) Dodge Dart
Dartsi = (henkilöauto) Dodge Dart
Taunus **17-metrinen** = (henkilöauto) Ford Taunus 17M
Zetor **Antti** = (traktori) Zetor 25 A
Esitettyjen nimien lukumäärä: 40

Jako puhtaaseen ja lisämerkityksiseen sekundäärinimeen ei ole aivan yksiselitteinen, ja sen vuoksi olen käsitellyt joitakin nimiä molemmissa ryhmissä. Tällaisia rajatapauksia ovat esimerkiksi *Fire* 'Vauxhall Firenza', *Lude* 'Honda Prelude' ja *Ratsuni* 'Datsun'. *Fire* ja *Lude* ovat molemmat heittämällä syntyneitä, *Ratsuni* taas on tyypillinen esimerkki virallisen nimen suomalaistamisesta, jossa *d* on korvattu useiden länsimurteiden tapaan *r*:llä. *Fire* voi englannintaitoisen korvissa sisältää lisämerkityksiä, *Lude*-nimessä taas voidaan nähdä suomenkielinen hyönteisennimitys. *Luden* mieltämistä puhtaaksi sekundäärinimeksi puoltaa kuitenkin sen taivutus. Aineistoesiintymässä nimeä nimittäin taivutetaan juuri *Lude* : *Luden* eikä *Luteen*. *Ratsuni* taas on tyypillinen esimerkki suomalaistetusta nimestä, joka sattuu yhteen jonkin kielessä jo olevan ilmauksen kanssa. *Datsuni on mun ratsuni* (tai *Ratsuni*) lauloi Hausmylly-yhtyeekin aikoinaan. Prosodisilla tutkimuksilla olisi kuitenkin luultavasti mahdollista erottaa *ratsu + ni* ja *Ratsuni* toisistaan, eikä näitä luultavasti hahmotetakaan samaksi sanaksi normaalioloissa. (Musiikissa intonaatiota ja rytmiä säätelevät myös musiikilliset seikat.)

Primäärin ja sekundäärin aineksen yhdistämistä samaan nimeen mutta ei samaan nimenosaan käsitellään alaluvussa [C:2.4](#). Erilaisten sekundäärinimien muodostuskeinoja käsitellään [osiossa D](#).

C:2.3 Koonti epävirallisiin nimiin sisältyvien nimenosien lajeista ja aineksista

Epävirallisten nimenosien lajit ja ainekset



Keskeisimpiä aineksia ovat siis primääri aines eli kulkineen ominaisuudet ja sekundääri aines eli kulkineen aiempi nimi. Nämä eivät ole toisistaan täysin erilliset, sillä merkkien ja mallien nimet lukevat kulkineissa lähes säännönmukaisesti ja nimitekstit ovat siis myös kulkineen osia. Pelkästään kulkineen ominaisuuksia tähdentäviä nimenosia kutsun primääreiksi nimenosiksi. Virallisen nimen pohjalta muokattuja neutraalihkoja ja toisiin sanoihin assosioitumattomia nimenosia kutsun vastaavasti puhtaasti sekundääreiksi nimenosiksi. Neutraalihkoutta näissä rikkovat ainoastaan johtimiin ja äänteisiin liittyvät sävyt ja äännesymboliikka. Näiden kahden pääryhmän väliin jäävät lisämerkityksiset sekundäärit nimenosat. Lisämerkityksiset sekundäärit nimenosat on lähes aina muodostettu kulkineen aiemmasta nimestä lekseemihakuisen muuntelun avulla. Lisämerkityksisissä sekundääreissä nimenosissa voidaan kuvata kulkineen todellisia tai kuviteltuja ominaisuuksia tai tyytyä vain huumoriin ja kielellä leikkittelyyn. Humoristisuus on myös yleistä primääreissä nimenosissa, mutta ex definitione mahdotonta puhtaasti sekundääreissä nimenosissa.

Näiden ryhmien rajoille jää lisäksi rajatapauksia, joiden luokittaminen vain jompaan kumpaan ryhmään on hankalaa. Esimerkiksi epäviralliset kulkineennimet *Buimuri* 'BMW' ja *Rauni* 'David Brown-traktori' ovat rajatapauksia. *Buimuri*-nimen linkki viralliseen nimeen on se, että nimen alussa on *p*:n sijasta *b*. Ei siis kovin luontevasti voida

ajatella, että olisi lähdetty liikkeelle virallisesta merkkimestä ja tätä lekseemihakuisesti muuntelemalla saatu uusi nimi. Pikemminkin voidaan ajatella, että metaforista primäärinimeä on muunneltu kohti virallista nimeä. Koska nimi on kuitenkin lisämerkityksisten sekundäärinimien tapaan kaksoismotivoitu, eli siihen sisältyy lisämerkitys – eräällä tavalla takaperoinen sellainen –, se on syytä lukea paitsi primäärinimien myös lisämerkityksisten sekundäärinimien ryhmään. Toinen esimerkinimi *Rauni* taas on puhtaiden ja lisämerkityksisten sekundäärinimien rajapinnassa. David Brown -traktoria *Rauniksi* nimittävä tuskin huomaa, että *Raunilla* on homonyyminään harvinaisehko naisennimi *Rauni*. Koska henkilönnimen kaltaisia kulkineennimiä kuitenkin on paljon, kulkineennimi *Rauni* kuuluu myös tähän lisämerkityksisten sekundäärinimien alaryhmään, sillä se voi joissakin ihmisissä ja tilanteissa herättää tämänkin assosiaation.

C:2.4 Nimen primääriys ja sekundääriys

Kokonaisen nimen luokittaminen primäärinimeksi tai sekundäärinimeksi on luonnollisesti johdettava nimeen kuuluvien nimenosien muodostusalkuperästä. Kun kyseessä on yksiosainen eli yhdistämätön nimi, nimenosan muodostusalkuperä on samalla myös koko nimen muodostusalkuperä. *Warre* on siis yhdestä sekundääriosasta koostuva puhdas sekundäärinimi. Vastaavalla tavalla voidaan puhua yksiosaisista primäärinimistä ja yksiosaisista lisämerkityksisistä sekundäärinimistä.

Osa kulkineennimistä on kuitenkin useampiosaisia. Ne voidaan nähdä eri nimenosista yhdisteltyinä kombinaatioina. Esitän seuraavassa taulukossa "matemaattiset kaavat", joilla erilaatuisista osista koostuvan kaksiosaisen nimen primääriyttä tai sekundääriyttä voidaan arvioida, ja perustelen ne sen jälkeen.

- pr = primääriosia
- msd = lisämerkityksinen sekundääriosia
- sd = puhdas sekundääriosia
- vir = virallinen nimi nimenosana
- osd = nimi, joka hahmottuu selvästi kaksiosaiseksi ja sisältää selvästi erillisen sekundääriosan

Nimenosien "risteytyskaavio"

	pr	msd	sd	vir
pr	pr	msd	osd	osd
msd	msd	msd	msd	msd/osd
sd	osd	msd	sd	sd/osd
vir	osd	msd/osd	sd/osd	vir

Useampiosaiset homogeeniset (samaa muodostusalkuperää olevista osista koostuvat) ovat ilman muuta kokonaan tätä laatua (taulukon keskellä oleva viisto rivi vasemmalta ylhäältä oikealle alas). Lisämerkityksisyys (msd) taas silmiinpistävä ominaisuus, joka leimaa helposti koko nimen. Selvästi kaksiosaiset, primääriosasta ja sekundääriosasta koostuvat osd-nimet (ks. [C:4.2.2–C:4.2.4](#)) taas ovat oma luonteva ryhmänsä (*Rättisitikka*, *Aurinko-Lada*, *Lapa-Valtteri*). Epämääräisemmiksi tapauksiksi jäävät useampiosaiset nimityypit, joissa nimenosat eivät ole homogeenisiä mutteivät selvästi heterogeenisiäkään (msd + vir, sd + vir) (ks. [C:4.3](#)).

C:3 Sekundäärinimien yhteydestä lainasanoihin

Määritelmänomaisesti sanoen sekundäärinimi on nimi, jonka aineksena on käytetty toista samantarkoitteista nimeä. Määritelmä voidaan hyvin yleistää sanoihinkin. Tämä määritelmä ei sano mitään aiemman nimen kielestä: aiemmat nimet voivat siis olla minkä kielisiä tahansa. Kulkineennimistössä tämä aiempi nimi on usein vieraskielinen, mistä seuraa se, että sekundäärien epävirallisten kulkineennimien luomisessa on usein kyse lainasanojen tai lainanimien käsittelystä. Lekseemin muodon muuttaminen merkitystä muuttamatta on tyypillistä myös erilaisille ns. slangijohdoksille. Vaikuttaisi siltä, että nämä kaikki kolme tilannetta tai ilmiötä, joissa lekseemin muotoa muutetaan sen merkitystä muuttamatta, kietoutuisivat yhteen.

C:3.1 Sekundäärinimien ja lainasanojen suhde

Lainat, slangijohdokset ja epävirallisen nimistön sekundäärinimet muistuttavat osittain toisiaan. Kaikissa tapauksissa lähdetään nimittäin liikkeelle valmiin leksikaalisen elementin mukauttamisesta tai muuntelusta. *Kannasta* (ruots.) saadaan *kannu*, *paperi* muuntuu *paperiksi* ja *Mercedeksestä* tulee *Mersu*. Kaikkia näitä tapauksia siis yhdistää se, että ilmauksen muoto muuttuu merkityksen muuttumatta. Jos viralliset kulkineitten merkki- ja mallinimet tulkitaan vieraskielisiksi (vähintään sitaattilainojahan ne ovat), ovat epäviralliset näiden pohjalta muodostetut sekundäärinimet tällöin erilaisia mukautuneita lainoja. Näin voitaneen hyvinkin ajatella, sillä viralliset kulkineennimet ovat valtaosaltaan vieraskielisiä tai ainakin vierasperäisiä. Nimeen sisältyvien leksikaalisten elementtien kieli riittänee vieraskielisyyden kriteeriksi; Sjöblom (2006: 113–145) on nimittäin selvittänyt suomalaisten yritysnimien kielisyyttä näin. Tässä rinnastuksessa on merkittävää se, että näin ollen edellä luvussa [C:1.5](#) esitettyjen mukailuun ja lainasanojen äänteelliseen adaptaatioon liittyvien termien pitäisi olla käyviä. Kääntäen myös sekundäärinimien analyysiin käytettävät välineet ovat käyttökelpoisia lainasanoihin.

Vanhaa (usein vieraskielistä) lekseemiaineista mukaillen syntyvät sekundäärinimet voivat olla johdoksia, neutraalihkoja äänteellisiä mukaelmia tai "kansanetymologioita" tai perustua muuhun muunteluun, esimerkiksi kääntämiseen, synonymiaan tai assosiaatioihin. Muuntelussa käytettyjä mekanismeja ja muuntelun motiiveja pohditaan tarkemmin osiossa [D](#). Mukailua on siis kuitenkin niin nimistössä kuin sanastossakin kahta laatua: yhtäältä neutraalihkoa ja lähinnä ääntämisen helpottamiseen tähtäävää, toisaalta lekseemihakuista ja funktioltaan moninaisempaa. Vakiintuneet termit **mukaelma** ja **kansanetymologia** eivät kuitenkaan kuvaa koko ilmiötä, sillä **lekseemihakuisen muuntelun** funktioihin kuuluu paitsi pyrkimys lainailmauksen selventämiseen (enemmän tai vähemmän virheellisesti) myös huumori ja leikittely, eivätkä nämä funktiot aina ole erilliset. Lekseemihakuisen muuntelun ideaa ja sitä vastaamaan valittua termiä **lisämerkityksiset sekundäärinimet** pohditaan syvemmin hetken kuluttua.

Primääriys ja sekundääriys sellaisena, kuin ne tässä luvussa esitetään, kuuluvat nimistöntutkimuksessa käytettyihin termeihin. Tämä ei silti estä tarkastelemasta niiden avulla myös appellatiivisia nimiä tai nimityksiä. Primääri aines kuvaa siis ilmauksen kohdetta, kun taas sekundääri aines on peräisin samantarkoitteisesta aiemmasta nimestä. Kansanetymologisesti tai humoristisesti käsitelty sekundääriaines (eli lekseemihakuisesti muunneltu) on samaan tapaan lisämerkityksistä kuin nimistössäänkin. Primäärinimityyppisiä appellatiiveja ovat esimerkiksi yhdistämällä muodostettu *jumputtijumputtiauto* ja merkityksen laajenemiseen tai siirtymiseen perustuva *kiesi*. Puhtaasti sekundäärien nimien kaltaisia appellatiiveja ovat tyypillisimmin erilaiset ns. slangijohdokset (mm. *motskari*), ty pisteet ja ellipsit (*pyörä* ← *polkupyörä*, *pillari* ← *katepillari*) ja neutraalit mukaelmat (*pikappi* 'pick up'). Lekseemihakuista muuntelua taas edustaa esimerkiksi *ambulanssista* saatu kulkineen ääntä kuvaava *pimpulanssi*.

C:3.2 Lisämerkityksisten sekundäärien nimenosien suhteesta kansanetymologian käsitteeseen

"Kansanetymologioita"

Lekseemihakuinen muuntelu eli se, että jotakin lekseemiä muunnellaan siten, että se näyttää joltakin toiselta kieleen vakiintuneelta lekseemiltä, ei ole vain epäviralliselle nimistölle ominainen ilmiö. Itkonen (1966: 131) nimittää **kansanetymologiaksi** sitä taipumusta, että oudonasuinen lainasana mukautuu äänteellisesti läheisiin tuttuihin sanoihin, joiden avulla hänen mukaansa yritetään selittää vieraan sanan merkitystä. Esimerkkeinä Itkonen mainitsee sanat *herrastuomari*, *papukaija*, *piinhuusi* 'entisaikainen naisvankila' ja toteaa ilmiön esiintyvän saamessakin. Murteissa esiintyvän piinhuusin originaalina on ruotsin *spinnhus* 'kehruhuone', mutta nimitys liittyyne käyttäjänsä mielessä usein myös *piina*-sanueeseen. Kansanetymologiasta käy myös vaikkapa Häkkisen (2004, s.v. *raadollinen*) mainitsema sana *raadollinen*, jossa vanha *radoillinen* 'maankiertäjä' (← *rata*) ja *raato* 'kuollut eläin' yhtyvät eikä venäläisperäinen *raataa*-verbikään jää semanttisesti kovin kauas. Kihlakunnantuomarit (*häradsdomare*) olivat aikoinaan suuria *herroja* ja *papukaijakin* saattoi syödä *papuja* ainakin ihmisten mielikuvissa. Myyrä taas on päässyt ahkeran eläimen vertauskuvaksi yhdyssanassa *työmyyrä*, koska se muistuttaa ruotsin vastaavan yhdyssanan *arbetsmyra* jälkiosaa (Häkkinen 1997:46–47).

Myös amerikansuomessa on samantapaisia sanoja (esimerkit Virtaranta 1992): englanninkielisistä sadatteluista *son of a gun* ja *son of a bitch* amerikansuomeen on saatu sanat *sanomakonna* 'peijakas, roisto, ryökäle' ja *sanomapitsi* 'paskiainen, sika'. *Konna*-sana on tunnettu suomessa kelmin merkityksessä jo 1600-luvulla (Häkkinen 2004 s.v. *konna*), eikä *pitsiksi* nimittäminenkään miestä ylennä. Suomen ja englannin sanat ovat käyneet yksiin myös sanoissa *sekuliryhmä* 'tunnustukseton puolueyritys' ja *telefoonipaalu* 'puhelinpylväs'. *Sekulissa* yhtyvät amerikanenglannin sana *secular* ja suomen *seka*-aines, englannin *pole* taas on samastettu suomen *paaluun*. **Kaksoismotivoituja** murre sanoja (mm. *tyyteni* → *tytinä* 'lihahyytelö') taas on tutkinut mm. Vesa Jarva (2001: 30–35 sekä 2003).

Ylipäättään lainasanan yhdennäköisyys jonkin vanhemman sanan kanssa voi vaikuttaa lainasanan merkitykseen. Ranskassa anomuskirjaa merkitsevän *supplique*-sanan suomalainen vastine *supliikki* merkitsee hyviä puheenlahjoja ilmeisesti *suu*-sanan takia (Häkkinen mts. 37, 46). Ääriesimerkin laina-aineksen alistamisesta suomen kielen tarpeisiin mainitsee Kulonen (1996: 30): uusia deskriptiivisen tuntuisia sanoja on saatu lainaamalla valikoiden siten, että ne ovat sopineet omassa kielessä olevaan äänteellisen ja semanttisen rakenteen yhdistelmään. Toisaalta taas vieraan kielen sana on saattanut vaikuttaa suomen kielen sanan merkitykseen (*kaasu*, *kontti*) (Häkkinen mts. 48–49).

Samanlaisesta "suomentamisesta" on ollut myös kyse, kun kristillisiä henkilönnimiä on sovitettu yhteen pakanallisten nimien kanssa (ks. Kiviniemi 1982: 41) ja kun sukunimien suomalaistamisen aikaan nimiä on mukailtu suomenkieliseksi. Näistä kuitenkin kansanetymologia-termiä ei ole yleensä käytetty, vaikka muodostusmekanismi on tietysti aivan sama. Oikeammin pitäisi tosin puhua lekseemihakuisesta muuntelusta, minkä seuraavaksi perustelen.

Miksi lekseemihakuinen muuntelu on parempi termi?

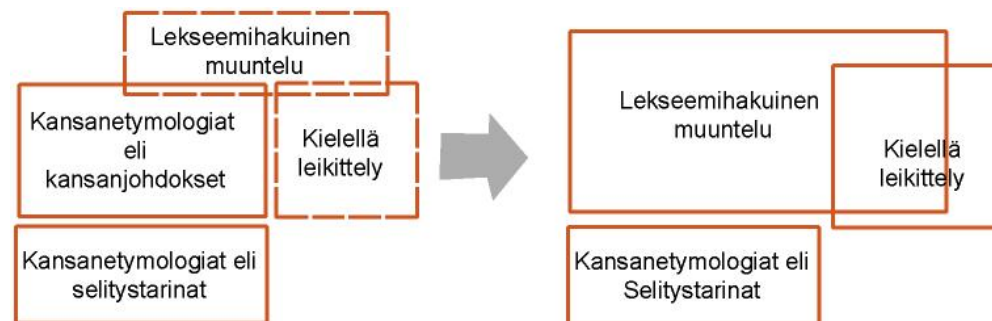
Käsitteet lekseemihakuinen muuntelu ja kansanetymologia voitaisiin tarkemmin pohtimatta samastaakin. Molemmissa lähtölekseemiä muunnellaan siten, että tuloslekseemi muistuttaa jotakin kielessä jo olemassa olevaa sanaa ja saa tältä merkitystä. Termit lekseemihakuinen muuntelu ja kansanetymologia eivät kuitenkaan ole

täysin samantarkoitteiset. Lekseemihakuinen muuntelu on teknisen tason käsite (lekseemiä muunnellaan niin, että se näyttää toiselta lekseemiltä), kun taas kansanetymologia lienee merkitysaltaan laajempi termi (kansan tulkinta lekseemin merkityksestä ja mahdollisesti tähän liittyvä lekseemin muokkaus) ja viittaa usein kansan ymmärtämättömyyteen. Toisaalta taas lekseemihakuinen muuntelu kattaa selvästi myös sellaista muuntelua, jossa kysymys ei ole kansanetymologiasta.

Otan yhden käytännön esimerkin havainnollistaakseni lekseemihakuisen muuntelun ja kansanetymologian suhdetta: Isäni käyttää usein raskaana olemisesta ilmausta *olla rastaana*. Ilmaus on muodostettu äännettä vaihtamalla (fonologinen korvaus eli substituuutio) tavoitteena toinen sana (lekseemihakuinen muuntelu). Syntyvät assosiaatiot ovat luontevat, koska ne yhdistävät raskauteen liittyvän pyöreän mahan ja pikkulinnulle ominaisen kupumaisen vatsan. Näin on syntynyt lisämerkityksistä sekundäärinimeä rakenteeltaan vastaava appellatiivinen ilmaus. Kansanetymologiasta missään nimessä ei kuitenkaan ole kysymys, koska kyse on suomen kielessä jo olevan sanan muuntelusta ja koska on käytännössä varmaa, että muuntelija ei ole muunnellut sanaa kyvyttömyyttään vaan humoristisessa mielessä.

Vaikka useissa kohdin tarve mukailla lekseemiä syntyy lainaamisen ja kielikontaktin yhteydessä (ks. edellisten lisäksi lukua [C:1.5](#)) ja vaikka viralliset kulkineennimet ovatkin enimmäkseen vieraslähtöisiä, nimen vieraskielisyys ei siis ole lekseemihakuisen muuntelun edellytys. Kuorma-automerkestä *Vanaja* saadaan siis *Vainaja* ja *Mercedes-Benzistä* muokatusta selvästi suomenkielisestä *Mersusta* voidaan edelleen fonologisen substituution avulla tehdä lisämerkityksinen sekundäärinimi *Marsu*.

Näkemykseni mukaan termi kansanetymologia on negatiivisesti väritynyt ja kansan harhakuvitelmiin tai ymmärtämättömyyteen viittaava. Koska nimien ja sanojen suhteen meillä ei juuri koskaan ole pääsyä nimenmuokkaan tai lainaajan motiiveihin, emme pysty arvioimaan sitä, onko lekseemihakuisen muuntelun motiivi kyvyttömyys, humoristisuus vai peräti halu yksinkertaistaa asioita tai tehdä sanasta tarkoitetaan paremmin kuvaava. Termi kansanetymologia tulisikin johdonmukaisuuden vuoksi vastedes varata vain selityksille tai selitystarinoille (näin esim. [NP 2008: 35](#) sekä [Nissilä 1962:99 ss.](#) ja [Nissilä 1975:287–290](#)). Onkin viisainta tyytyä puhumaan lekseemihakuisesta mukailusta tai muuntelusta niin *rastaana olemisen* kuin kulkineennimienkin muuntelun suhteen. Näin päästään eroon myös siitä seikasta, että kansanetymologia merkitsee oikeastaan kahta eri asiaa: sekä selitystarinaa että sellaisia sana- tai nimimuotoja, joita Nissilä nimitti kansanjohdoksiksi. Näkemykseni mukaan terminologinen kenttä tulisi jäsentää seuraavalla tavalla uudelleen:



C:3.1 Sekundäärinimien ja lainasanojen suhde

Lainat, slangijohdokset ja epävirallisen nimistön sekundäärinimet muistuttavat osittain toisiaan. Kaikissa tapauksissa lähdetään nimittäin liikkeelle valmiin leksikaalisen elementin mukauttamisesta tai muuntelusta. *Kannasta* (ruots.) saadaan *kannu*, *paperi* muuntuu *papruksi* ja *Mercedeksestä* tulee *Mersu*. Kaikkia näitä tapauksia siis yhdistää se, että ilmauksen muoto muuttuu merkityksen muuttumatta. Jos viralliset kulkineitten merkki- ja mallinimet tulkitaan vieraskielisiksi (vähintään sitaattilainojahan ne ovat), ovat epäviralliset näiden pohjalta muodostetut sekundäärinimet tällöin erilaisia mukautuneita lainoja. Näin voitaneen hyvinkin ajatella, sillä viralliset kulkineennimet ovat valtaosaltaan vieraskielisiä tai ainakin vierasperäisiä. Nimeen sisältyvien leksikaalisten elementtien kieli riittänee vieraskielisyyden kriteeriksi; Sjöblom (2006: 113–145) on nimittäin selvittänyt suomalaisten yritysnimien kielisyyttä näin. Tässä rinnastuksessa on merkittävää se, että näin ollen edellä luvussa [C:1.5](#) esitettyjen mukailuun ja lainasanojen äänteelliseen adaptaatioon liittyvien termien pitäisi olla käyviä. Kääntäen myös sekundäärinimien analyysiin käytettävät välineet ovat käyttökelpoisia lainasanoihin.

Vanhaa (usein vieraskielistä) lekseemiaineista mukailen syntyvät sekundäärinimet voivat olla johdoksia, neutraalihkoja äänteellisiä mukaelmia tai "kansanetymologioita" tai perustua muuhun muunteluun, esimerkiksi kääntämiseen, synonymiaan tai assosiaatioihin. Muuntelussa käytettyjä mekanismeja ja muuntelun motiiveja pohditaan tarkemmin osiossa [D](#). Mukailua on siis kuitenkin niin nimistössä kuin sanastossakin kahta laatua: yhtäältä neutraalihkoa ja lähinnä ääntämisen helpottamiseen tähtäävää, toisaalta lekseemihakuista ja funktioltaan moninaisempaa. Vakiintuneet termit **mukaelma** ja **kansanetymologia** eivät kuitenkaan kuvaa koko ilmiötä, sillä **lekseemihakuisten muuntelun** funktioihin kuuluu paitsi pyrkimys lainailmauksen selventämiseen (enemmän tai vähemmän virheellisesti) myös huumori ja leikittely, eivätkä nämä funktiot aina ole erilliset. Lekseemihakuisten muuntelun ideaa ja sitä vastaamaan valittua termiä **lisämerkityksiset sekundäärinimet** pohditaan syvemmin hetken kuluttua.

Primääriys ja sekundääriys sellaisena, kuin ne tässä luvussa esitetään, kuuluvat nimistöntutkimuksessa käytettyihin termeihin. Tämä ei silti estä tarkastelemasta niiden avulla myös appellatiivisia nimiä tai nimityksiä. Primääri aines kuvaa siis ilmauksen kohdetta, kun taas sekundääri aines on peräisin samantarkoitteisesta aiemmasta nimestä. Kansanetymologisesti tai humoristisesti käsitelty sekundääriaines (eli lekseemihakuisesti muunneltu) on samaan tapaan lisämerkityksistä kuin nimistössäänkin. Primäärinimityyppisiä appellatiiveja ovat esimerkiksi yhdistämällä muodostettu *jumputigumpuauto* ja merkityksen laajenemiseen tai siirtymiseen perustuva *kiesi*. Puhtaasti sekundäärien nimien kaltaisia appellatiiveja ovat tyypillisimmin erilaiset ns. slangijohdokset (mm. *motskari*), typisteet ja ellipsit (*pyörä* ← *polkupyörä*, *pillari* ← *katepillari*) ja neutraalit mukaelmat (*pikappi* 'pick up'). Lekseemihakuista muuntelua taas edustaa esimerkiksi *ambulanssista* saatu kulkineen ääntä kuvaava *pimpulanssi*.

C:3.2 Lisämerkityksisten sekundäärien nimenosien suhteesta kansanetymologian käsitteeseen

"Kansanetymologioita"

Lekseemihakuinen muuntelu eli se, että jotakin lekseemiä muunnellaan siten, että se näyttää joltakin toiselta kieleen vakiintuneelta lekseemiltä, ei ole vain epäviralliselle nimistölle ominainen ilmiö. Itkonen (1966: 131) nimittää **kansanetymologiaksi** sitä taipumusta, että oudonasuinen lainasana mukautuu äänteellisesti läheisiin tuttuihin

sanoihin, joiden avulla hänen mukaansa yritetään selittää vieraan sanan merkitystä. Esimerkkeinä Itkonen mainitsee sanat *herrastuomari*, *papukaija*, *piinhuusi* 'entisaikainen naisvankila' ja toteaa ilmiön esiintyvän saamessakin. Murteissa esiintyvän piinhuusin originaalina on ruotsin *spinnhus* 'kehruhuone', mutta nimitys liittyyne käyttäjänsä mielessä usein myös *piina*-sanueeseen. Kansanetymologiasta käy myös vaikkapa Häkkisen (2004, s.v. *raadollinen*) mainitsema sana *raadollinen*, jossa vanha *radoillinen* 'maankiertäjä' (← *rata*) ja *raato* 'kuollut eläin' yhtyvät eikä venäläisperäinen *raataa*-verbikään jää semanttisesti kovin kauas. Kihlakunnantuomarit (*häradsdomare*) olivat aikoinaan suuria *herroja* ja *papukaijakin* saattoi syödä *papuja* ainakin ihmisten mielikuvissa. Myyrä taas on päässyt ahkeran eläimen vertauskuvaksi yhdyssanassa *työmyyrä*, koska se muistuttaa ruotsin vastaavan yhdyssanan *arbetsmyra* jälkiosaa (Häkkinen 1997:46–47).

Myös amerikansuomessa on samantapaisia sanoja (esimerkit Virtaranta 1992): englanninkielisistä sadatteluista *son of a gun* ja *son of a bitch* amerikansuomeen on saatu sanat *sanomakonna* 'peijakas, roisto, ryökäle' ja *sanomapitsi* 'paskiainen, sika'. *Konna*-sana on tunnettu suomessa kelmin merkityksessä jo 1600-luvulla (Häkkinen 2004 s.v. *konna*), eikä *pitsiksi* nimittäminenkään miestä ylennä. Suomen ja englannin sanat ovat käyneet yksiin myös sanoissa *sekuliryhmä* 'tunnustukseton puolueyritys' ja *telefoonipaalu* 'puhelinpylväs'. *Sekulissa* yhtyvät amerikanenglannin sana *secular* ja suomen *seka*-aines, englannin *pole* taas on samastettu suomen *paaluun*. **Kaksoismotivoituja** murre sanoja (mm. *tyyteni* → *tytinä* 'lihahyytelö') taas on tutkinut mm. Vesa Jarva (2001: 30–35 sekä 2003).

Ylipäätään lainasanan yhdennäköisyys jonkin vanhemman sanan kanssa voi vaikuttaa lainasanan merkitykseen. Ranskassa anomuskirjaa merkitsevän *supplique*-sanan suomalainen vastine *supliikki* merkitsee hyviä puheenlahjoja ilmeisesti *suu*-sanan takia (Häkkinen mts. 37, 46). Ääriesimerkin laina-aineksen alistamisesta suomen kielen tarpeisiin mainitsee Kulonen (1996: 30): uusia deskriptiivisen tuntuisia sanoja on saatu lainaamalla valikoiden siten, että ne ovat sopineet omassa kielessä olevaan äänne- ja semanttisen rakenteen yhdistelmään. Toisaalta taas vieraan kielen sana on saattanut vaikuttaa suomen kielen sanan merkitykseen (*kaasu*, *kontti*) (Häkkinen mts. 48–49).

Samanlaisesta "suomentamisesta" on ollut myös kyse, kun kristillisiä henkilönnimiä on sovitettu yhteen pakanallisten nimien kanssa (ks. Kiviniemi 1982: 41) ja kun sukunimien suomalaistamisen aikaan nimiä on mukailtu suomenkieliseksi. Näistä kuitenkin kansanetymologia-termiä ei ole yleensä käytetty, vaikka muodostusmekanismi on tietysti aivan sama. Oikeammin pitäisi tosin puhua lekseemihakuisesta muuntelusta, minkä seuraavaksi perustelen.

Miksi lekseemihakuinen muuntelu on parempi termi?

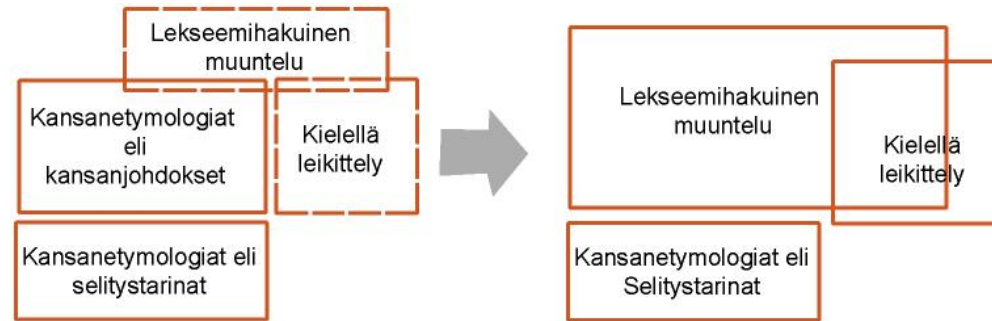
Käsitteet lekseemihakuinen muuntelu ja kansanetymologia voitaisiin tarkemmin pohtimatta samastaakin. Molemmissa lähtölekseemiä muunnellaan siten, että tuloslekseemi muistuttaa jotakin kielessä jo olemassa olevaa sanaa ja saa tältä merkitystä. Termit lekseemihakuinen muuntelu ja kansanetymologia eivät kuitenkaan ole täysin samantarkoitteiset. Lekseemihakuinen muuntelu on teknisen tason käsite (lekseemiä muunnellaan niin, että se näyttää toiselta lekseemiltä), kun taas kansanetymologia lienee merkitysaltaan laajempi termi (kansan tulkinta lekseemin merkityksestä ja mahdollisesti tähän liittyvä lekseemin muokkaus) ja viittaa usein kansan ymmärtämättömyyteen. Toisaalta taas lekseemihakuinen muuntelu kattaa selvästi myös sellaista muuntelua, jossa kysymys ei ole kansanetymologiasta.

Otan yhden käytännön esimerkin havainnollistaakseni lekseemihakuisen muuntelun ja kansanetymologian suhdetta: Isäni käyttää usein raskaana olemisesta ilmausta *olla rastaana*. Ilmaus on muodostettu äännettä vaihtamalla (fonologinen korvaus eli substituutio) tavoitteena toinen sana (lekseemihakuinen muuntelu). Syntyvät assosiaatiot ovat luontevat, koska ne yhdistävät raskauteen liittyvän pyöreän mahan ja pikkulinnulle ominaisen kupumaisen vatsan. Näin on syntynyt lisämerkityksistä

sekundäärinimeä rakenteeltaan vastaava appellatiivinen ilmaus. Kansanetymologiasta missään nimessä ei kuitenkaan ole kysymys, koska kyse on suomen kielessä jo olevan sanan muuntelusta ja koska on käytännössä varmaa, että muuntelija ei ole muunnellut sanaa kyvyttömyyttään vaan humoristisessa mielessä.

Vaikka useissa kohdin tarve mukailla lekseemiä syntyy lainaamisen ja kielikontaktin yhteydessä (ks. edellisten lisäksi lukua [C:1.5](#)) ja vaikka viralliset kulkineennimet ovatkin enimmäkseen vieraslähtöisiä, nimen vieraskielisyys ei siis ole lekseemihakuisen muuntelun edellytys. Kuorma-automerkestä *Vanaja* saadaan siis *Vainaja* ja *Mercedes-Benzistä* muokatusta selvästi suomenkielisestä *Mersusta* voidaan edelleen fonologisen substituution avulla tehdä lisämerkityksinen sekundäärinimi *Marsu*.

Näkemykseni mukaan termi kansanetymologia on negatiivisesti väritynyt ja kansan harhakuvitelmiin tai ymmärtämättömyyteen viittaava. Koska nimien ja sanojen suhteen meillä ei juuri koskaan ole pääsyä nimenmuokkaajan tai lainaajan motiiveihin, emme pysty arvioimaan sitä, onko lekseemihakuisen muuntelun motiivi kyvyttömyys, humoristisuus vai peräti halu yksinkertaistaa asioita tai tehdä sanasta tarkoitettaan paremmin kuvaava. Termi kansanetymologia tulisikin johdonmukaisuuden vuoksi vastedes varata vain selityksille tai selitystarinoille (näin esim. [NP 2008: 35](#) sekä [Nissilä 1962:99 ss.](#) ja [Nissilä 1975:287–290](#)). Onkin viisainta tyytyä puhumaan lekseemihakuisesta mukailusta tai muuntelusta niin *rastaana olemisen* kuin kulkineennimienkin muuntelun suhteen. Näin päästään eroon myös siitä seikasta, että kansanetymologia merkitsee oikeastaan kahta eri asiaa: sekä selitystarinaa että sellaisia sana- tai nimimuotoja, joita Nissilä nimitti kansanjohdoksi. Näkemykseni mukaan terminologinen kenttä tulisi jäsentää seuraavalla tavalla uudelleen:



C:3.2 Lisämerkityksisten sekundäärien nimenosien suhteesta kansanetymologian käsitteeseen

"Kansanetymologioita"

Lekseemihakuinen muuntelu (se, että jotakin lekseemiä muunnellaan siten, että se näyttää joltakin toiselta kieleen vakiintuneelta lekseemiltä) ei ole vain epäviralliselle nimistölle ominainen ilmiö. Itkonen (1966: 131) nimittää **kansanetymologiaksi** sitä taipumusta, että oudonasuinen lainasana mukautuu äänteellisesti läheisiin tuttuihin sanoihin, joiden avulla hänen mukaansa yritetään selittää vieraan sanan merkitystä. Esimerkkeinä Itkonen mainitsee sanat *herrastuomari*, *papukaija*, *piinhuusi* 'entisaikainen naisvankila' ja toteaa ilmiön esiintyvän saamessakin. Murteissa esiintyvän piinhuusin originaalina on ruotsin *spinnhus* 'kehruhuone', mutta nimitys liittyy

käyttäjensä mielessä usein myös *piina*-sanueeseen. Kansanetymologiasta käy myös vaikkapa Häkkisen (2004, s.v. *raadollinen*) mainitsema sana *raadollinen*, jossa vanha *radoillinen* 'maankiertäjä' (← *rata*) ja *raato* 'kuollut eläin' yhtyvät eikä venäläisperäinen *raataa*-verbikään jää semanttisesti kovin kauas. Kihlakunnantuomarit (*häradsdomare*) olivat aikoinaan suuria *herroja* ja *papukaijakin* saattoi syödä *papuja* ainakin ihmisten mielikuvissa. Myyrä taas on päässyt ahkeran eläimen vertauskuvaksi yhdyssanassa *työmyyrä*, koska se muistuttaa ruotsin vastaavan yhdyssanan *arbetsmyra* jälkiosaa (Häkkinen 1997:46–47).

Myös amerikansuomessa on samantapaisia sanoja (esimerkit Virtaranta 1992): englanninkielisistä sadatteluista *son of a gun* ja *son of a bitch* amerikansuomeen on saatu sanat *sanomakonna* 'peijakas, roisto, ryökäle' ja *sanomapitsi* 'paskiainen, sika'. *Konna*-sana on tunnettu suomessa kelmin merkityksessä jo 1600-luvulla (Häkkinen 2004 s.v. *konna*), eikä *pitsiksi* nimittäminenkään miestä ylennä. Suomen ja englannin sanat ovat käyneet yksiin myös sanoissa *sekuliryhmä* 'tunnustukseton puolue ryhmä' ja *telefoonipaalu* 'puhelinpylväs'. *Sekulissa* yhtyvät amerikanenglannin sana *secular* ja suomen *seka*-aines, englannin *pole* taas on samastettu suomen *paaluun*.

Kaksoismotivoituja murre sanoja (mm. *tyyteni* → *tytinä* 'lihahyytelö') taas on tutkinut mm. Vesa Jarva (2001: 30–35 sekä 2003).

Ylipäättään lainasanan yhdennäköisyys jonkin vanhemman sanan kanssa voi vaikuttaa lainasanan merkitykseen. Ranskassa anomuskirjaa merkitsevän *supplique*-sanan suomalainen vastine *supliikki* merkitsee hyviä puheenlahjoja ilmeisesti *suu*-sanan takia (Häkkinen mts. 37, 46). Ääriesimerkin laina-aineksen alistamisesta suomen kielen tarpeisiin mainitsee (Kulonen 1996: 30): uusia deskriptiivisen tuntuista sanoja on saatu lainaamalla valikoiden siten, että ne ovat sopineet omassa kielessä olevaan äänteellisen ja semanttisen rakenteen yhdistelmään. Toisaalta taas vieraan kielen sana on saattanut vaikuttaa suomen kielen sanan merkitykseen (*kaasu*, *kontti*) (Häkkinen mts. 48–49).

Samanlaisesta "suomentamisesta" on ollut myös kyse, kun kristillisiä henkilönnimiä on sovitettu yhteen pakanallisten nimien kanssa (ks. Kiviniemi 1982: 41) ja kun sukunimien suomalaistamisen aikaan nimiä on mukailtu suomenkieliseksi. Näistä kuitenkin kansanetymologia-termiä ei ole yleensä käytetty, vaikka muodostusmekanismi on tietysti aivan sama. Oikeammin pitäisi tosin puhua lekseemihakuisesta muuntelusta, minkä seuraavaksi perustelen.

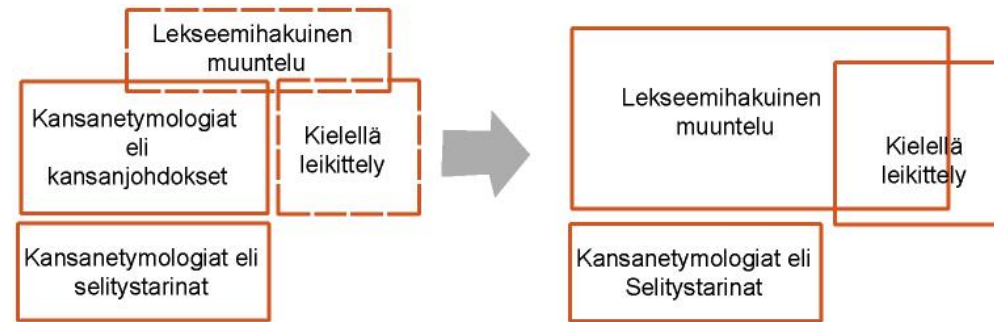
Miksi lekseemihakuinen muuntelu on parempi termi

Käsitteet lekseemihakuinen muuntelu ja kansanetymologia voitaisiin tarkemmin pohtimatta samastaakin. Molemmissa lähtölekseemiä muunnellaan siten, että tuloslekseemi muistuttaa jotakin kielessä jo olemassa olevaa sanaa ja saa tältä merkitystä. Termit lekseemihakuinen muuntelu ja kansanetymologia eivät kuitenkaan ole täysin samantarkoitteiset. Lekseemihakuinen muuntelu on teknisen tason käsite (lekseemiä muunnellaan niin, että se näyttää toiselta lekseemiltä), kun taas kansanetymologia lienee merkitysaltaan laajempi termi (kansan tulkinta lekseemin merkityksestä ja mahdollisesti tähän liittyvä lekseemin muokkaus) ja viittaa usein kansan ymmärtämättömyyteen. Toisaalta taas lekseemihakuinen muuntelu kattaa selvästi myös sellaista muuntelua, jossa kysymys ei ole kansanetymologiasta.

Otan yhden käytännön esimerkin havainnollistaakseni lekseemihakuisen muuntelun ja kansanetymologian suhdetta: Isäni käyttää usein raskaana olemisesta ilmausta *olla rastaana*. Ilmaus on muodostettu äännettä vaihtamalla (fonologinen korvaus eli substituuutio) tavoitteena toinen sana (lekseemihakuinen muuntelu). Syntyvät assosiaatiot ovat luontevat, koska ne yhdistävät raskauteen liittyvän pyöreän mahan ja pikkulinnulle ominaisen kupumaisen vatsan. Näin on syntynyt lisämerkityksistä sekundäärinimeä rakenteeltaan vastaava appellatiivinen ilmaus. Kansanetymologiasta missään nimessä ei kuitenkaan ole kysymys, koska kyse on suomen kielessä jo olevan sanan muuntelusta ja koska on käytännössä varmaa, että muuntelija ei ole muunnellut sanaa kyvyttömyyttään vaan humoristisessa mielessä.

Vaikka useissa kohdin tarve mukailta lekseemiä syntyy lainaamisen ja kielikontaktin yhteydessä (ks. edellisten lisäksi lukua [C:1.5](#)) ja vaikka viralliset kulkineennimet ovatkin enimmäkseen vieraslähtöisiä, nimen vieraskielisyys ei siis tosiaan ole lekseemihakuisen muuntelun edellytys. Kuorma-automerkillä *Vanaja* saadaan siis *Vainaja* ja *Mercedes-Benzistä* muokatusta selvästi suomenkielisestä *Mersusta* voidaan edelleen fonologisen substituution avulla tehdä lisämerkityksinen sekundäärinimi *Marsu*.

Näkemykseni mukaan termi kansanetymologia on negatiivisesti väritynyt ja kansan harhakuvitelmiin tai ymmärtämättömyyteen viittaava. Koska nimien ja sanojen suhteen meillä ei juuri koskaan ole pääsyä nimenmuokkaajan tai lainaajan motiiveihin, emme pysty arvioimaan sitä, onko lekseemihakuisen muuntelun motiivi kyvyttömyys tai humoristisuus tai peräti halu yksinkertaistaa asioita tai tehdä sanasta tarkoitettaan paremmin kuvaava. Termi kansanetymologia tulisikin johdonmukaisuuden vuoksi vastedes varata vain selityksille tai selitystarinoille (näin esim. [NP 2008: 35](#) sekä [Nissilä 1962:99 ss.](#) ja [Nissilä 1975:287–290](#)). Onkin viisainta tyytyä puhumaan lekseemihakuisesta mukailusta tai muuntelusta niin *rastaana olemisen* kuin kulkineennimienkin muuntelun suhteen. Näin päästään eroon myös siitä seikasta, että kansanetymologia merkitsee oikeastaan kahta eri asiaa, sekä selitystarinaa että sellaisia sana- tai nimimuotoja, joita Nissilä nimitti kansanjohdoksiksi. Näkemykseni mukaan terminologinen kenttä tulisi jäsentää seuraavalla tavalla uudelleen:



C:4 Kulkeennimistön rakennetyypit ja nimenosan käsitteen ongelmallisuus

Luvussa [C:2.4](#) esitettiin, miten nimen koostuminen muodostusalkuperältään vaihtelevista osista vaikuttaa siihen, millainen vaikutelma kokonaisen nimen muodostusalkuperästä ja rakenteesta syntyy. Tässä pääluvussa tämä tuodaan konkreetian tasolle ja eri rakennetyypit esitellään. Epävirallinen kulkeennimistö on rakenteeltaan moninaista. Jotkut tyypit toistuvat usein, toiset taas ovat harvinaisempia. Käsittelen seuraavassa ensin "helpot perustapaukset" ja pohdin sen jälkeen monimutkaisempia ja harvinaisempia rakennetyyppejä. Näiden tyyppien yleisyydestä kerrotaan tarkemmin vasta pääluvussa [C:5](#).

C:4.1 Yksiosaisia rakennetyyppejä

Yksiosainen nimi voi lähtökohtaisesti olla primäärinimi, puhdas sekundäärinimi tai lisämerkityksinen sekundäärinimi.

C:4.1.1 Yksiosainen primäärinimi

C:4.1.1.1 Leksikaalisesti ja onomastisesti yksiosaiset primäärinimet

Yksiosaiseksi luettavia primäärinimiä on muutamaa eri tyyppiä. Yksiosaisia nimiä ovat ensinnäkin sellaiset nimet, jotka ovat myös leksikaalisesti yksiosaisia eli koostuvat yhdestä sanasta. Nämä ovat usein metaforisia, esim. *Palme* 'Volvo', *Masurkka* 'Lada'. Myös monet rekisteritunnuksista juonnetut nimet tai muuten yksilönimeksi annetut henkilön- tai eläintennimet ovat yksiosaisia, kuten *Raisa* 'eräs Lada', *Helmi* 'eräs helmenharmaa Mazda 626' ja *Irma* 'eräs Volvo Amazon, jonka rekisteritunnus IRM-4XX'.

Osalla leksikaalisesti yksiosaisista primäärinimistä on useampiosainen pari, jossa sekundääriosia on mukana. Nämä parit lienevät vapaassa tilanteisessa vaihtelussa keskenään, esimerkiksi *Kupla* ~ *Kuplavolkari*, *Maapallo* ~ *Maapallo-Taunus*. Varhaisessa paikannimistöntutkimuksessa on puhuttu (näkökulmasta riippuen) joko elliptisistä nimiasuista tai muutamissa tilanteissa epeksegeettisistä nimistä, joskin nämä "vajaata" ja "täydennettyä" nimimuotoa tarkoittavat termit on rajattu usein ahtaastikin. Myöhemmässä paikannimistön tutkimuksessa on yleensä lähdetty ajatuksesta, että nimiasut ovat "vapaassa" vaihtelussa (ks. [Ainiala 1997:32 ja 168–](#)). Näistä pareista on useimmiten hankalaa tai mahdotonta osoittaa, kumpi nimistä on varhempi.

C:4.1.1.2 Leksikaalisesti useampiosaiset mutta onomastisesti yksiosaiset primäärinimet

Useammasta lekseemistä koostuvat yksiosaisia nimityyppejä ovat bahuviinihinimet ja jakamattomat metaforanimet.

Bahuvriihit viittaavat useimmiten kulkineen johonkin osaan ja tämän ominaisuuteen (*Ryppykylki* 'Buick 1960-l.', *Nikkelinokka* 'Chevrolet-ka. vm. 1946'), ja koko auton kuvaamista niiden avulla voidaankin pitää metonymisenä. Myös näitä nimiä voitaneen käyttää "epeksegeettisesti" virallisella nimellä tai sen muunnoksella täydennettyinä.

Jakamattomat metaforat saattavat myös koostua useammasta lekseemistä. Konneksio saattaa olla vakiintunut yhdyssana tai hetkellisempi muodoste, josta osat eivät kuitenkaan ole erotettavissa. Vakiintuneesta yhdyssanasta metaforana esimerkkejä ovat mm. muotoon viittaava *Juustohöylä* 'Ford Anglia' ja materiaaliin viittaava *Kovalevy* 'Trabant'.

Huomattavasti monitulkitaisempia sen sijaan ovat sellaiset nimet, joissa metaforisen yhdyssanan osilla tuntuisi olevan jokin erillinenkin merkitystehtävä, kuten nimissä *Aikapommi* 'Saab 96' ja *Evakkoreki* 'Lada'. Erillisellä merkitystehtävällä tarkoitan esimerkiksi sitä, että mainituissa nimissä *pommi* ja *reki* viittaavat myös autojen muotoihin. Tällaisia monikerroksisia, kompleksisia nimiä käsittelen alaluvussa [C:4.3](#).

C:4.1.2 Yksiosainen puhdas sekundäärinimi

C:4.1.2.1 Leksikaalisesti ja onomastisesti yksiosaiset puhtaat sekundäärinimet

Yksiosaiset puhtaat sekundäärinimet jakautuvat muutamiin tyyppeihin. Kohtalainen osa yksiosaisista sekundäärinimistä on virallisten nimien neutraaleja tai varsin neutraaleja mukaelmia, esim. *Porsse* 'Porsche' ja *Matspa* 'Mazda'. Tyypillisiä ovat myös *-i*-suffiksilla suomen fonotaksiin mukautetut nimet, kuten *Fiiatti* 'Fiat' tai *Talpotti* 'Talbot'.

Yksiosaisia ovat myös suffiksin sisältävään muottiin valetut nimet (muottiteoriasta ks. lukua [C:1.2](#)). Muottiin sovitettaessa virallista nimeä on usein jouduttu muokkaamaan eri tavoin. Joissain tapauksissa nimi on suoraan tyypistettävissä muottiin sopivaksi lopusta (*Mitsubishi* → *Mitsu*) tai alusta tyypistäen (*Plymouth Barracuda* → *Cuda*). Näissä tilanteissa siis tyypisteen ja muotin loput ovat yhtenevät ja sulautuvat toisiinsa. Usein nimi kuitenkin katkaistaan katkaisukohtasta (tavallisimmin 2. tavun alun konsonanttiaineksen jäljestä) ja jäljelle jäänyt kanta sijoitetaan suffiksin sisältävään muottiin joko täydentäen tai erilaisia väistymäsääntöjä noudattaen. Suffiksillinen nimi on esimerkiksi *Mercedes-Benz* → *Mersu*.

Osaisuudeltaan hankalammin määriteltäviä ovat numeroilmaukseen pohjautuvat puhtaat sekundäärinimet, esim. *Viistonninen* 'Ford 5000' ja *Kasipuolikas* 'Fiat 850'. Tulkitsen nämä onomastisesti yksiosaisiksi sen vuoksi, että nämä viittaavat mallinumeroon, joka itsessään on yksiosainen. Tästä sinänsä loogisesta ja oikeastaan ainoasta mielekkäästä valinnasta seuraa ongelmia numeroilmaukseen pohjautuvien lisämerkityksisten sekundäärinimien kanssa (*Fiat 127* → *Satakakslaiska*), mihin palataan kompleksisten nimityyppien esittelyn yhteydessä luvussa [C:4.3](#).

Yksiosaisina sekundääriniminä olen pitänyt myös yhteen nimeen sisältyviä aineksia sekoittamalla (metateesi, spoonerismi, anagrammi) tehtyjä puhtaita sekundäärinimiä, esimerkiksi *Glof* 'Volkswagen Golf', *Aksoona* 'Opel Ascona', *Dorf* 'Ford' ja *Koliväppä* 'Ford Escort mk2 (← *Välikoppa*)'. *Välikoppa*-tyypin kohdalla tulkintaa voisi kritisoidakin, sillä spoonerismitse syntynyt mekaaninen sananmuunnos (tai sanakieppi) on kuitenkin vain eräänlainen avain oikeaan ilmaukseen, jolloin myös oikean (kaksiosaisen) ilmauksen merkitysisältö tulee sen kautta ilmi.

C:4.1.2.2 Leksikaalisesti useampiosaiset mutta onomastisesti yksiosaiset puhtaat sekundäärinimet

Propriisista aineksista syntyneet kontaminaatiot (*Lada + Corvette* → *Larvette*) eivät edellisen ryhmän nimistä poiketen ole selvästi yksiosaisia. Ne käsitelläänkin kompleksisten nimityyppien kanssa luvussa [C:4.3](#).

Koska suurin osa puhtaista sekundäärinimistä perustuu originaaliin, joka on leksikaalisesti vieraskielinen (poikkeuksina virallisista nimistä lähinnä *Vanaja*, *Sisu* sekä tietyt epäviralliset nimet), pohdinnan arvoiseksi kysymykseksi muodostuu se, miten suhtaudutaan sellaisiin nimiin, jotka alkukielessään ovat useampiosaisia. *Ranssami* (← *Trans Am*) hahmottuu kolmitavuisena varmasti yksiosaiseksi, mutta *Der Panzerwagen* 'Mercedes-Benz 140' mitä luultavimmin ei. Tätäkin ongelmaa pohditaan tarkemmin kompleksisten nimityyppien kanssa luvussa [C:4.3](#).

C:4.1.3 Yksiosainen lisämerkityksinen sekundäärinimi

C:4.1.3.1 Leksikaalisesti ja onomastisesti yksiosaiset lisämerkityksiset sekundäärinimet

Selvästi yksiosaisia lisämerkityksisiä sekundäärinimiä ovat nimet, joissa sekä varhempi nimiasu (yleensä virallinen nimi) että lekseemihakuisen muuntelun lopputuote ovat leksikaalisesti yksiosaiset. Tällaisia ovat vaikkapa *Skeida* 'Skoda' ja *Valtteri* 'Plymouth Valiant'.

C:4.1.3.2 Leksikaalisesti useampiosaiset mutta onomastisesti yksiosaiset lisämerkityksiset sekundäärinimet

Lekseemihakuisessa muuntelussa lähtölekseemi voi siis olla leksikaalisesti yksi- tai useampiosainen ja tämä ei sido tuloksen hahmottumista osiin. Hyviä esimerkkejä ovat *Lada* → *Ladugård*, *Bedford* → *Petteri*, *Thunderbird* → *Tunturipirtti* ja *Allis Chalmers* → *Kallis Jalmari*. Ongelmaan palataan kompleksisten nimityyppien käsittelyssä luvussa [C:4.3](#).

C:4.2 Useampiosaisia yksinkertaisia rakennetyyppejä

Yhdistämistä sanan- ja nimenmuodostuskeinona käsiteltiin niin muodon kuin semantiikankin kannalta luvussa [C:1.3](#). Kuten todettu edellä luvussa [C:2.4](#), useampiosaisia nimiä muodostettaessa kaikenlaiset kombinaatiot primäärien, sekundäärien ja virallisten nimenosien välillä ovat sinänsä mahdollisia. Näiden luontevuudessa ja sitä kautta yleisyydessä (ks. lukua [C:5](#)) on toki eroja.

C:4.2.1 Kaksi primääriä osaa sisältävät ei-kompleksiset nimet (pr + pr)

Nimenosan primäärisyys määriteltiin jo edellä. Ei-kompleksisuus tarkoittaa sitä, että nimenosat hahmottuvat erillisinä. Erillisyyttä pohditaan tarkemmin kompleksisia nimiä käsiteltäessä.

Kaksi primääriä osaa sisältävät ei-kompleksiset nimet rakentuvat samalla tavoin kuin tavalliset kaksiosaiset paikannimet (*Kivimäki* jne.). Edusosa määrittelee kohteen lajin joko suorasanaisesti tai metaforisemmin, ja määriteosa liittää tähän jonkin ominaisuuden eli kuvaa tätä tarkemmin. Esimerkkejä tällaisesta ovat *Härmäauto* 'Toyota Corolla DX' ja *Paavinpulkka* 'Fiat'.

C:4.2.2 Primääriosan ja puhtaan sekundääriosan sisältävät nimet (pr + sd ja sd + pr)

Tyypillisin kaksiosainen primääriyden ja sekundääriyden suhteen heterogeeninen nimitystyyppi on sellainen, jossa määriteosa on primääri ja edusosa sekundääri, esimerkiksi *Rättisitikka* 'Citroen 2CV'. Muutamissa nimissä osat ovat myös eri järjestyksessä. Tällainen on esimerkiksi *Volsupaketti* 'Volkswagen-pakettiauto'. Nimityyppistä olen edellä käyttänyt lyhennettä *osd*, joka tarkoittaa osittain sekundääriä nimeä tai sekundääriosan sisältävää nimeä erotuksena lisämerkityksisestä sekundäärinimestä, jossa primääri ja sekundääri aines voivat sekoittua.

C:4.2.3 Primääriosan ja virallisen nimen sisältävät nimet (pr + vir)

Edusosa voi myös olla virallinen nimi kuten nimessä *Aurinko-Lada* 'eräs keltainen Lada'. Joissain tapauksissa myös määriteosa voi olla propriperäinen (*Pobeda-Volvo* 'Volvo PV'). Näissä tapauksessa määriteosana oleva toinen nimi toimii yleensä joko muotoa kuvaavana metaforana tai ilmaisee jotain kulkineitten valmistuksellisesta alkuperästä tai keskinäisistä suhteista. Nimeämisperusteisiin palataan kuitenkin tarkemmin vasta osiossa [E](#).

C:4.2.4 Primääriosan ja lisämerkityksisen sekundääriosan sisältävät nimet (pr + msd)

Primääriosan ja lisämerkityksisen sekundääriosan sisältämät nimet eivät ole erityisen tavallisia, mutta tyyppi on mahdollinen (esim. *Lapa-Valtteri* 'Plymouth Valiant' ja *Mahasitruuna* 'Citroën ID tai DS').

C:4.2.5 Useampiossaisten ei-kompleksisten nimien olemassaolosta

Tämän rakennetyypin esiintyvyys epävirallisessa kulkineennimistöissä ei ole erityisen tavatonta. Määritysyhdyssanat ovat suomen kielessä huomattavasti summayhdyssanoja tavallisempia, ja sama pätee nimistöissäkin (*Kivimäki*, *Kylä-Kossa*, *Nätti-Jussi vs Nummi-Pusula*, *Anna-Kaisa*). Kaksiosaisissa nimissä – myös kulkineennimissä – viralliseen nimeen pohjautuva edusosa siis useimmiten määrittää, mikä kohde on, ja määriteosa kuvaa kohdetta jossakin suhteessa. Kun paikannimistö tutkimuksessa on haluttu erotella appellatiiviset ja propriiset edusosat, on ollut tapana puhua lajia ilmaisevista nimenosista ja nimittävistä nimenosista. Voidaan kuitenkin toisaalta ajatella, että *Kossat* (*Kylä-* ja *Mäki-Kossa*) olisivat olleet eräänlainen Kossien laji ja että propriisuuden ja appellatiivisuuden ero viime kädessä riippuisi siitä, paljonko kielenkäyttäjän tuntemalla lajilla edustajia olisi. Näin siis kaikki rakenteeltaan määritysyhdyssanaa muistuttavat nimet, eli nimet, joissa osien välillä on determinatiivinen suhde, hahmottuvat oikeastaan yhdeksi ja samaksi ryhmäksi. Primääri–sekundääri-opposition suhteen tällaiset propriedusosaiset nimet toki muodostavat *osd*-nimityypin appellatiiviedusosaisten jäädessä *pr + pr*-tyyppiä. Rakennetyyppi (määritysyhdyssana ja tätä vastaava tyyppi, jossa edusosana on propri) on

joka tapauksessa vanha, ja se on omaksuttu myös kulkineiden nimeämiseen ilmeisesti jo varsin varhaisessa vaiheessa. Yhdysnimessä virallisen nimen johdannaiset toimivat yleensä edusosina.

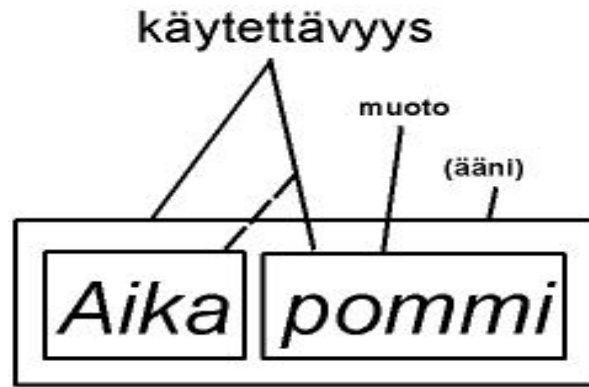
C:4.3 Useampiosaisia kompleksisia rakennetyyppejä

Edeltävästä käsittelystä jäivät vielä puuttumaan rakennetyypit $sd + sd$, $msd + msd$, $msd + sd$, $sd + vir$, $msd + vir$ ja kompleksinen $pr + pr$, sillä niihin sisältyy laajempaa pohdinnan aihetta, joka ei edeltävään tiiviiseen esittelyyn olisi sopinut. Näihin liittyy lähinnä kaksi ongelmaa: Ensiksi on kysymys siitä, miten sekundäärinimen jakautuminen osiin on määriteltävissä, eli katsotaanko asiaa lähtönimen vai lopputuloksen näkökulmasta. Toinen epävarmuustekijä taas on epävirallisiin kulkineennimiin kytkeytyvä kerroksellisuus ja metaforisuus. Käsittelen ensin primäärinimien ja tämän jälkeen sekundäärinimien ongelmat.

C:4.3.1 Nimenosien peräkkäisyys ja kerroksellisuus primäärinimissä

Perinnäisessä nimistössä on tyydytty yleensä näkemään nimenosat peräkkäin sijoitettavina entiteetteinä, joilla on jokin suhde (esim. siis *Kivi + niemi*). Tällainen yksiulotteinen tarkastelu vaikuttaa olevan riittämätön epävirallisten kulkineennimien analyysimetodiksi. Perinnäisen nimistönkin tutkimuksessa on kuriositeettina mainittu sanaleikkinimet. Tällaisia ovat esimerkiksi huvilannimet *Niittyvilla* (vrt. kasvi *niittyvilla* ja *villa* 'huvila') ja Kiviniemen (1990: 214) *Kaskettu* (vrt. *Kas*, *kettu!*, verbi *kasketa* ja -*ttu*-partisiippinimet). Sanaleikkinimien frekvenssi on perinnäisessä nimistössä ilmeisesti ollut varsin pieni, eikä ryhmää liene tarkemmin tutkittu tai edes rajattu (NT 1974 tosin sisältää artikkelit sana-assosiaatio ja sanaleikkinimi). On hankalaa sanoa, tekeekö nimeen sisältyvä moniluentaisuus ja kerroksellisuus nimestä sanaleikkinimen vai ei. Sanaleikkinimeä parempi termi näissä tapauksissa lieneekin Benczesin yhdyssanoista käyttämä termi monimotivoitu kompositio (multiple motivation, 2010: 232–233) tai Androutsopoulosin käyttämä moniviitteisyys eli monimielisyys (multiple references, 2000:4). Benczes (mp.) käyttää esimerkkinä Harry Potter -kirja-addiktista käytettyä sanaa *Potterhead*, joka vertautuu myös kannabiksenkäyttäjistä käytettyyn *pothead*-sanaan, Androutsopoulos (mp.) taas mainitsee mm. itäksalaisen rockyhtyeennimen *Hardzrock*, jossa yhtyvät käsite *hard rock* ja yhtyeen kotipaikka *Hartz*. Alaluvussa C:1.3 esitelty syntagma voi siis kahden (tai useamman) aineksen kombinaation sijasta sisältää myös kokonaisuutena viittauksen jonnekin, jos kombinoitavat osaset on valittu sopivasti. Kokonaisuus voi siis olla sekä osiansa summa että osansa. Tästä seuraa välttämättä se, että jos nimenosa määritellään semanttisin perustein, nimenosista syntyy päällekkäisiäkin rakenteita. Kuvaan ilmiötä seuraavassa neljän primäärinimen avulla.

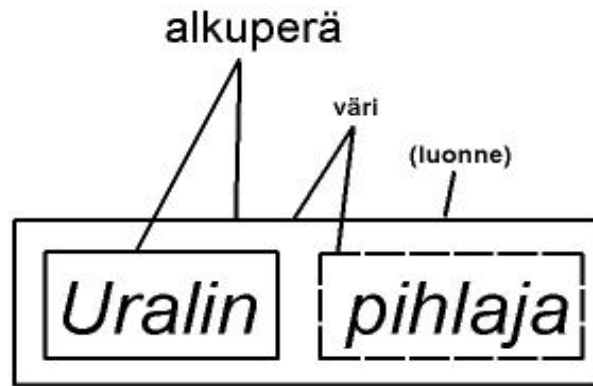
Ensimmäinen esimerkinimi on *Aikapommi*, eräs Saab 96 -mallin monista epävirallisista nimistä. Koko nimi viitanee mallin käytettävyyteen räjähdyskeeman kautta: Saab 96 on siis kuin aikapommi, ja on vain ajan kysymys, milloin sen aika on täynnä ja se laukeaa. *Aikapommi* voidaan nähdä myös viittauksena auton nakuttavaan tai tikittävään käyntiääneen, mutta ääni ei liene kovin realistinen nimeämisperuste. Kun tarkastellaan nimeen sisältyviä osia *aika* ja *pommi*, analyysi tarkentuu. *Pommi* voi nimittäin myös viitata automallin pyöreään muotoiluun. Tämän puolesta puhuisi samasta mallista käytetty nimi *Pomminpuolikas*. Toisaalta taas *pommi* yksinäänkin riittää viittaamaan laukeamiseen ja hajoamiseen, ja näin saadaan myös tulkinta *aika* 'varsinainen' *pommi*.



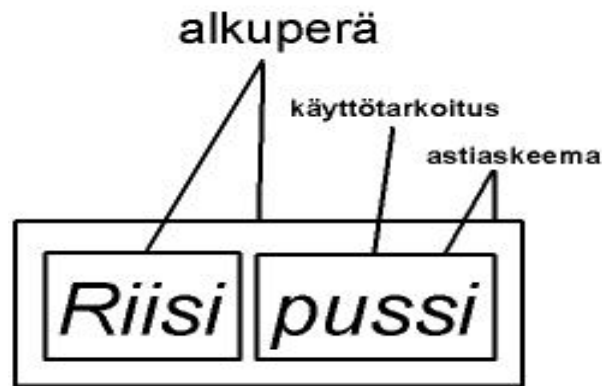
Ladaa tarkoittava *Evakkoreki* sisältää *Aikapommin* tapaan tutun konneksion. *Evakko* yksinäänkin tai *Evakkoreki* kokonaisuutena viittaavat kulkineen itäiseen alkuperään. Metaforiseen *reki*-osaan taas voidaan liittää monenlaisia käsityksiä auton kulmikkaasta muotoilusta, ohjattavuudesta, alkeellisuudesta ja käyttämisestä liikkumiseen.



Uralin pihlaja on yksi monista Lada-merkkisistä autoista käytetyistä nimistä. Mikäli nimeä tarkastellaan kokonaisuutena, *Uralin pihlaja* -konneksio viittaa samannimiseen haikeaan laulelmaan. Lienee tunnettua, että *Uralin pihlaja* on venäläinen sävelmä ja että nimi näin viittaa auton alkuperään. Laulussakin mainitut pihlajankukat voidaan assosoida Ladojen kermanvaaleaan väriin ja laulun kaihoisasta tunnelmasta ja morsiamen kaipuusta voidaan jopa johtaa jotakin auton luonteeseen liitettävissä olevaa. Valmis konneksio on kuitenkin sellaisenaan lainattu auton nimeksi. *Uralin pihlajan* tulkitseminen puhtaasti yksiosaiseksi metaforiseksi primäärinimeksi ei kuitenkaan ole täysin selvää. Jo alkuosa *Uralin* riittää nimittäin viittaamaan auton alkuperään. Näin on tehtykin samantarkoitteisessa nimessä *Uralin Mersu*. Samoin pihlajankukat ja monet Ladat ovat samanvärisiä, vaikkei laulussa *valkolatvuksesta* puhuttaisikaan.



Neljäs esimerkki kerroksellisuudesta on Datsun 100A:sta ja muistakin japanilaisautoista käytetty *Riisipussi* (Google-haku löytää myös asun *riisibussi*). Niin pelkkä *riisi* kuin kokonainen pakkauskin eli *riisipussi* viittaavat auton itämaiseen alkuperään. Toisaalta *pussi*-aines on kaksitulkintainen ja voi viitata joko linja-autoon (~ *bussi*) tai kulkineeseen pienenä pehmeäseinämäisenä astiana (KULKINE ON SÄILIÖ-metaforaskeemasta ks. [F:3.3](#)).



Edellä esitellyt esimerkkinimet valottanevat hyvin monimielisiin nimiin liittyviä viittauksia ja tähän liittyvää ongelmaa siitä, mikä nimenosa itse asiassa on. Joissakin tällaisissa nimissä kokonaiseen nimeen sisältyvä viittaus vaikuttaa voimakkaamalta kuin osiin sisältyvät viittaukset, joissakin taas tilanne on päinvastainen. Tämän takia en pidä mielekkäänä ryhtyä määrittelemään sentyyppisiä käsitteitä kuin päänimenosa ja sivunimenosat tai ylänimenosa ja alanimenosat. Nimenosien kerroksellisuus ilmiön nimenä ja monimielisyys tai monimotivaatioisuus nimen ominaisuuksina riittävät ilmiön kuvaamiseen yleisemmällä tasolla. Seuraava laatikko sisältää tutkimusaineiston kerrokselliset primäärinimet:

Esimerkkejä nimistä, joissa on päällekkäisiä tai sisäkkäisiä nimenosia:

Aasinkoppi = (kuorma-auto) Scania 3-sarjan topline --- Koppi-osa viitanee mallisarjalle luonteenomaiseen kulmikkuuteen. Mallin ohjaamot taas ovat suuria ja aasit ovat varsin korkeita eläimiä. Toki voidaan ajatella humoristisesti, että kuljettaja olisi aasi.

Amisbiili = (henkilöauto) eräs Lada 1500 S -88 --- Huolimatta siitä, että nimi on luokiteltu käyttäjän viittaavaksi, se todennäköisimmin kuitenkin ilmaisee

sitä, että auto muistuttaa tyyppillistä amisautoa (vrt. Amisauto).

Aropupu = (henkilöauto) Pobeda --- Aropupu viittaa yleensäkin nopeasti vipeltävään olentoon, mutta tässä nimessä aro-osa kuvaa myös auton alkuperää. Pobedat valmistettiin Gorkissa, nykyisessä Nizni Novgorodissa, Etelä-Venäjällä.

Asteekki-jumala = (henkilöauto) eräs Lada --- Nimi viittaa Axtec-kaasutinjärjestelmään. Jumala-osa ilmeisesti täydentää tätä lähinnä leikillisesti korostaen yhteyttä muinaisiin asteekkeihin.

Bluebird = (henkilöauto) eräs Ford Thunderbird vm. 1959 --- Auto oli sininen ja Thunderbird eli lyhyemmin vain bird. Bluebird eli Sinikka taas on amerikkalainen lintulaji.

Cokiscorvette = (henkilöauto) Chevrolet Corvette 1968-83 --- Malli tunnetaan muotoilunsa mukaan englanniksi nimellä Coke Bottle Corvette. (kuvan [lähdeviite](#))

Eerliböördi = (henkilöauto) Ford Thunderbird vm 1955-57 --- Nimi viittaa siihen, että nämä olivat ensimmäinen mallikerta Thunderbirdejä, siis "aikaisia lintuja". Ainakin alkukielessään nimeen sisältyy myös sanaleikki tai viittaus sanontaan "The early bird catches the worm", ts. "Aikainen lintu madon nappaa".

Euroopan Vette = (henkilöauto) Opel GT --- Euroopan Vette on samansisältöinen nimi kuin Euroopan Corvette.

Evakkoreki = (henkilöauto) eräs Lada --- Evakkoreki on viittaa karjalaisten evakoinnin kautta Karjalaan ja koko Neuvostoliittoon; toisaalta taas reki-osa yhdistää nimen kulkuvälineisiin.

Evakkoreki = (henkilöauto) Lada --- Evakkoreki on kokonaismetafora, jossa itäiseen alkuperään viitataan Karjalan ja evakoitten kautta. Toisaalta reki-osa korostaa, että kyseessä on liikkumisväline.

Gängsteri Sitikas = (henkilöauto) Citroen Traction Avant --- Mallin nimi "Gangsterlimousine" tunnetaan ainakin saksassa. Autoa käytettiin elokuvissa usein pakoautona, ja eteenpäin avautuvat ovet mahdollistivat eteenpäin ampumisen ja ihmisten kaappaamisen kyytiin. Ilmaus saattaa olla lainaa suomesta, ks. Gangsterisitikka (kuvan [lähdeviite](#))

Hopeanuoli = (henkilöauto) eräs Saab --- Hopeanuoli-konneksiolla on monia eri merkityksiä. Hopeanuolia ovat eräs Villiin länteen sijoittuva sarjakuvajulkaisu 1970- ja 1980-luvuilta, animesarja 1990-luvulta, Mercedes-Benzin kilpa-autot 1930-luvulta ja McLarenin formula-autot vuodesta 2003 alkaen. Saabfoorumilaisen mukaan nimitys on hänen vaimonsa antama ja perustuu väriin. Vaikka siis nimi koostuu väriä ilmaisevasta hopea-osasta ja mahdollisesti nopeutta ilmaisevasta nuoli-osasta, siihen kuitenkin sisältyy kokonaisuutena joukko intertekstuaalisia viittauksia, jotka rouva on voinut tuntea tai olla tuntematta.

Härkävaunu = (henkilöauto) Citroen 1950-luvulta ehkä --- Nimi viittaa autoon, jolla naapurikylän pojat kävivät tanssireissuillaan 1950-luvulla. Auton nimittäminen vaunuksi korostaa osin sen käyttöä liikkumiseen, nuoria

miehiä taas lienee voitu kutsua sonnien lisäksi härniksin. Toisaalta härkävaunu-sana kokonaisuutena on tarkoittanut mm. junanvaunuja, joissa kuljetettiin karjaa Ruotsiin. Härkävaunu-nimi voidaan siis yhdistää myös auton karuun varustelutasoon tai "kolhouteen", jos auto oli jo vähän vanhempaa mallia.

Itä-Saksanseisoja = (henkilöauto) IFA --- Paunosen mukaan nimeä on käytetty 1950-luvulta 1960-luvulle. Esimerkkilause: Ei kehtaa näyttäytyä Itä-saksanseisojan kanssa tai slobokatiskalla. Nimeä on käytetty myös monista muista kaksitahtisista autoista, erään lähteen mukaan taas nimenomaan Ifan F8-mallista.

Kiertotähti = (henkilöauto) Mercedes-Benz W123 --- Mercedes-Benz W123 on tunnettu erittäin kestävästä auton. Kiertotähti-nimi kuuluu muiden ensisijaisesti keulamerkkiin viittaavien tähti-nimien sarjaan.

Kyrpäjyrä = (henkilöauto) eräs Saab --- Saab 96:n nimityksillä Kyrpäjyrä ja Kyrpätynnyri on vahva onomatopoeettinen sävy (vrt. myös Kuurakyttyrä). Jyrä-osaa voidaan pitää ääneen viittaavana, kyrpä-osaa taas muotoassosiatiivisena. Tynnyri-osa liittyy yleisemmin auto säiliönä -skeemaan. Nimet ovat hankalasti osiin jaettavia.

Kyrpätynnyri = (henkilöauto) eräs Saab 96 --- Saab 96:n nimityksillä Kyrpäjyrä ja Kyrpätynnyri on vahva onomatopoeettinen sävy (vrt. myös Kuurakyttyrä). Jyrä-osaa voidaan pitää ääneen viittaavana, kyrpä-osaa taas muotoassosiatiivisena. Tynnyri-osa liittyy yleisemmin auto säiliönä -skeemaan. Nimet ovat hankalasti osiin jaettavia.

Lentävä hollantilainen = (henkilöauto) Volvo 300-sarja --- Wagnerin Oopperan nimi.

MaTolaatikko = (henkilöauto) eräs Lada --- MaTo-nimisen käyttäjän omistama Lada.

Mikkolan Esko = (henkilöauto) Ford Escort --- Esko väännös Escortsta, Mikkola taas viittaa samalla automallilla rallia ajaneeseen Hannu Mikkolaan

Pahviloota = (henkilöauto) Trabant --- Trabant-autojen pintamateriaalina käytettiin pellin sijasta pahvimaista Duroplast-muovia.

Pakettipäkätti = (henkilöauto) Saab 95 tai 96 --- TuKa:n mukaan malli on 95, OD:n mukaan 96. Mallit eivät ole lainkaan laatikkomaisia, joten paketti-osa lienee eräänlaista sanaleikkiä. Voidaan toki ajatella, että autoa liikuttava päkätti (pässä) on ikäänkuin paketoituna konepellin alle. (äänen [lähdeviite](#))

Pikkumusta = (henkilöauto) eräs Nissan Micra vm. 1998 --- Informantin mukaan auto oli pieni, sievä ja musta, kuten omistajansa (pieni, sievä ja tummahiuksinen).

Punainen paholainen = (henkilöauto) eräs Saab 99GL vm. 1982 --- Punainen paholainen (Red devil) on hyvin yleisesti eri tarkoituksissa käytetty konneksio, jolla voidaan viitata esim. Ferrariin. Nimi ilmaisee auton väriä ja luonnetta.

Punainen paholainen = (henkilöauto) eräs Volkswagen Golf vm. -89 --- Informantin mukaan Punainen paholainen oli pieni, punainen auto, jolla

hänen kaverinsa ajoi aina ylinopeutta ja muutenkin holtittomasti. Nimeä käytettiin kaveripiirissä.

Punainen paholainen = (maastoauto) eräs Ford F350 4x4 7.3 Powerstroke -99 --- Informantin mukaan kyseessä on punainen, korotettu pitkä jenkkipickup isoilla renkailla ja nimeä käytetään tuttavapiirissä yleisesti.

Punainen paholainen (Red devil) on hyvin yleisesti eri tarkoituksissa käytetty konnektio, jolla voidaan viitata esim. Ferrariin.

Riisikippo = (henkilöauto) Nissan --- Kippo kuvaa auton pienuutta astiametaforan avulla, riisi taas vie ajatukset itäisille maille. Toki pienet saviset riisikupit ovat myös kokonaismetafora.

Riisikuppi = (henkilöauto) Datsun 100A --- ks. Riisikippo.

riisikuppi = (henkilöauto) japanilaisvalmisteinen auto --- Ks. Riisikippo.

Riisipussi = (henkilöauto) Datsun 100A --- Nimi on kerroksellinen ja monitulkintainen: riisipussi on toisaalta riisipakkaus, toisaalta taas pussi voidaan tulkita bussiksikin, jolloin nimen merkitys on ikään kuin "riisimaan bussi".

Saksanseisoja = (henkilöauto) IFA myös Wartburg --- Nimeä on käytetty Paunosen mukaan ensin IFasta 1950-luvulla, sitten Wartburgista 1960-luvulla. Nimi matkii koirarodun nimeä. Auton nimittäminen seisojaksi viittaa siihen, että se ei liiku eli on toisin sanoen rikki. Ks. myös nimeä Itä-Saksanseisoja.

Saksantalousihme = (henkilöauto) Opel --- Paunosen mukaan ilmausta on käytetty 1970-luvulla. Saksan talousihme eli Wirtschaftswunder viittaa yleensä Saksan nopeaan vaurastumiseen II maailmansodan jälkeen. Tämän yhteys Opeliin on epäselvä ja kysymys saattaa olla pelkästä sarkasmistakin.

Savupommi = (henkilöauto) kaikki itäsaksalaisvalmisteiset autot --- Itäsaksalaiset autot ilmeisesti tuottivat yhtä paljon savua kuin savupommi. Pommi-osa voidaan yhdistää myös yleisemmin epäluotettavuuteen.

Sernopiili = (henkilöauto) Lada --- Nimi viittaa Tshernobylin kaupungissa tapahtuneen ydinvoimaonnettomuuden kautta Ladan saastuttavuuteen. Samaan aikaan piili-osa liittyy autoa merkitsevään piili-sanaan, jonka originaali on ruotsin bil.

Sinihelmi = (henkilöauto) eräs Lada 2107 --- Auto oli sininen ja vähän kuin helmi, mikä oli myös entisen omistajan etunimi (Helmi). Sinihelmi-konnektiota käytetään monissa eri yhteyksissä.

sininen huvimaja = (poliisiauto) --- Sininen huvimaja (Blauer Pavillon) on tunnettu haikea sävelmä. Nimi viittaa ensisijaisesti poliisin pakettiautoon, jonka kyytiin kerättiin ihmisiä.

Sininenkeli = (henkilöauto) eräs Saab --- Auto oli yhtä vaaleansininen kuin drinkkikin.

Sätkäkone = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla" --- Tervolalaisen informantin mukaan Volkswageneita nimitettiin 1960-70-luvulla paitsi Säksättäjiksi myös Sätkäkoneeksi. Sätkäkone tunnetaan tosin yleensä enemmänkin Citroën

2CV:n nimenä.

Vihreä paholainen = (henkilöauto) eräs Saab 99 vm. 1973 --- Vihreä paholainen -nimi vertautuu monimerkityksiseen konneksioon Punainen paholainen. Punainen paholainen tarkoittaa mm. Ferraria.

Visa Sidrun = (henkilöauto) Citroen Visa II --- visa sidrun = 'sisukas sitruuna'

Esitettyjen nimien lukumäärä: 40

C:4.3.2 Sekundäärinimen osaisuuden ja originaalin osaisuuden ongelmallinen suhde

Edellä todettiin, että *Ranssami* ← *Trans Am* hahmottunee tavulukunsakin puolesta yksiosaiseksi, kun taas *Kallis Jalmari* ← *Allis Chalmers* voidaan hyvin nähdä kaksiosaisenakin. Perusongelma on siis se, otetaanko sekundäärinimen rakennetta analysoitaessa huomioon originaalinimen rakenne. Sekundäärit epäviralliset kulkineennimet pohjautuvat pääosin sellaisiin originaaleihin, jotka koostuvat leksikaalisesti vieraskielisistä aineksista. Paikannimistö tutkimuksessa on perinteisesti katsottu, että *Rönsskeri*-tyyppiset mukaelmalainanimet ovat suomen kielen osana ollessaan yksiosaisia, vaikka ne lähtökielellään olisivatkin useampiosaisia (*Rönn/skär*). Esimerkiksi Kiviniemen ([1975: 54](#)) mukaan "suomenkieliset ovat lainanneet ilmauksen omaan nimistöönensä *Rönsskeri*-asuisena ja vain tiettyä paikkaa tarkoittavana; heille *Rönsskeri* ei voi ilmaista paikasta mitään, se vain nimittää saaren. Voidaan siis sanoa, että jos alun perin kaksiosainen nimi lainautuu toiseen kieleen samaa paikkaa tarkoittavana kokomukaelmana, se on tulkittava lainaajien kannalta yksiosaiseksi. – –. Kaksiosainen nimi voidaan tietysti lainata myös kokonaan tai osaksi (tavallisesti perusosaltaan) käännettynä. Nämäkin (*Pihlaja/saari*, **Rönssi/saari* ← *Rönn/skär*) ovat eri nimiä, mutta tietysti kaksiosaisia, koska niistä voidaan erottaa perus- ja määriteosa."

Kiviniemen ajatus on toisaalta selvä, toisaalta jättää tilaa kriittiselle tarkastelulle. Tarkoittaako suomenkielinen ihmistä, joka on täysin yksikielinen eikä osaa sanaakaan mitään muuta kieltä? Muistan jo vanhempieni muistelleen yksinkertaista kylänmiestä, joka öljysi toimimattoman ovikellon, koska siinä "luki öljystä jottain", siis *Do not oil*. Hänkään ei siis ollut täysin kielitaidoton. Etenkin kielirajoilla ihmiset ovat varmastikin tunnistaneet myös vieraan kielen frekventimpiä ilmauksia ja nimenosia. Luonteva todiste tällaisesta ovat esimerkiksi vieraista kielistä ilmeisesti juuri paikannimien kautta opitut maastoappellatiivit ja formantit. Neljäkymmenen vuoden takainen tarina *oilista* yhdistettynä sen jälkeiseen yhteiskunnalliseen kehitykseen ja koulutuspoliittisiin valintoihin tarkoittaa käytännössä sitä, että tietty määrä vieraitten kielten yleisintä sanastoa kuuluu suomalaisten yhteiseen kielelliseen pääomaan. Tämän sanaston lisäksi on toki käytettävissä myös sellaista "universaalia" tunnistettavan kielisyytensä menettänyttä ainesta, jota Sjöblom nimittää kansainväliseksi ([2006: 114](#)), esim. *forum*, *express*, *film*, *kebab* ja *laser*.

Toinen pohdinnanarvoinen kysymys on Kiviniemen ([mp.](#)) käyttämä passiivi kohdassa "– – kaksiosaisia, koska niistä voidaan erottaa perus- ja määriteosa". Kenen tehtävä on erottaa edus- ja määriteosa? Kenen erotuskyvyn mukaisesti raja yksiosaisien kokomukaelmien ja kaksiosaisien osamukaelmien välille vedetään: kielitieteilijän, sivistyneen maallikon vai sivistymättömän maallikon? Jos "yleissuomalaisen" maallikon erotuskykyä pidetään kriteerinä, myös nykykielille vieraista lekseemeistä koostuvat nimet – esimerkiksi *Lakaluoma* – joudutaan vähitellen tulkitsemaan yksiosaisiksi. (Tämä ei tietenkään koske sellaisia murteenpuhujia, joilla maastotermi *luoma* on käytössä. Suomalaisten enemmistö he eivät kuitenkaan ole.) Erillisten osien tunnistamiseen vaikuttaa käytännössä myös nimen pituus (nelitavuiset ja pidemmät hahmottuvat herkästi kahdeksi sanaksi) ja se, sisältääkö nimi jonkin tunnistettavan lekseemin. Kiviniemen esimerkissä **Rönssi/saari* oikeastaan tunnistetaan edusosan tuttu maastoappellatiivi ja jäännös tulkitaan määriteosaksi. Epävirallisessa kulkineennimistöissä osien hahmottumisen ongelma on tuntuvin sellaisissa lisämerkityksissä

sekundäärinimissä, joissa lekseemihakuinen muuntelu ei ole "täysin onnistunutta". Esimerkkejä tästä ovat mm. *Peukoputki* (← *Peukeotti*) 'Peugeot', *Mitsubitch* 'Mitsubishi', *Mätädor* 'AMC Matador', *Bajjerilainen Mutteri-Wiritys* 'BMW' (← *Bayerische Motoren-Werke*) ja *Nopeasti takaapäin* 'Ford Mustang Fastback'. Montako osaa näissä tunnistettaviakin lekseemijä sisältävissä nimissä oikeastaan on?

Jos siis lähdemme siitä, että nimen osaisuus määritellään muuntelun lopputuloksena syntyneestä nimestä itsestään lähtien, äsken mainitut esimerkit voitaisiin analysoida seuraavasti:

- *Peuko/putki* koostuu mitään merkitsemättömästä msd-osasta *peuko* ja *putki*-sanalla homonyymisestä msd-osasta *putki*.
- *Mitsu/bitch* koostuu sd-määriteosasta *mitsu* ja suomen kielessä mitään tarkoittamattomasta msd-osasta *bitch*, ellei tulkita, että *bitch* on suomen puhekielen sanastoa.
- *Mätä/dor* koostuu msd-määriteosasta *mätä* ja sd-edusosasta *dor*.
- *Bajjerilainen/Mutteri-Wiritys* koostuu kahdesta msd-osasta.
- *Nopeasti/takaapäin* koostuu kääntämällä tehdystä msd-määriteosasta *nopeasti* ja vapaasti kääntäen tehdystä msd-edusosasta *takaapäin*. Mahdollisesti myös osa *takaapäin* voitaisiin edelleen jakaa lekseemeittain.

Analyysitapa on teknisesti täysin mahdollinen, joskaan tulokset eivät välttämättä ole aina luontevia. Esimerkiksi *dor* tuskin hahmottuu erilliseksi nimenosaksi. Pikemminkin nimessä *Mätädor* voitaisiin nähdä nimenosat *Mätä* ja *Matador* eräällä tapaa päällekkäin.

Jos taas lähdetään siitä ajatuksesta, että sekundäärit kulkineennimet ovat eräänlaisia vitsejä tai arvoituksia, ikään kuin kaksinkertaisia päälleliimattuja nimilappuja, avaimia "oikeaan nimeen", analyysissä pitäisi ottaa huomioon myös alkuperäinen nimi ja sen jakautuminen osiin joko alkukielessään tai ennemmin nykysuomalaisin silmin katsottuna. Näin siis

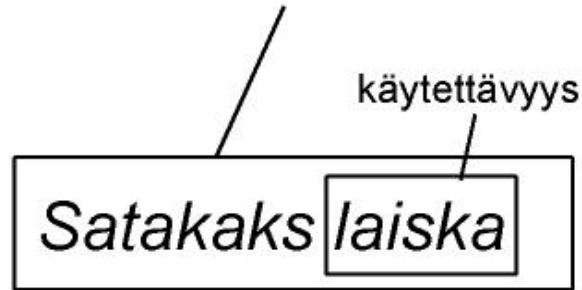
- *Peugeot*-nimeen pohjautuva *Peukoputki* olisi yksiosainen msd-nimi.
- *Mitsubitch* olisi yksiosainen msd-nimi.
- *Mätädor* olisi yksiosainen msd-nimi.
- *Bajjerilainen Mutteri-Wiritys* olisi yksiosainen msd-nimi, joskaan ei välttämättä yhtä yksiosainen kuin edelliset, sillä alkunimi *BMW* on oikeastikin lyhenne sanoista *Bayerischen Motoren Werke*.
- *Nopeasti takaapäin* olisi kaksiosainen msd-nimi, sillä *fast/back* ilmeisesti näyttyy nykysuomalaisille kaksilekseemisenä. Tämän todistaa jo oikeastaan se, että epävirallinen kulkineennimi on muodostettu kääntämällä osissa.

Mitään kaikista näkökulmista tyydyttävää tapaa sekundäärinimien osaisuuden määrittelemiseen tuskin on löydettävissä. Olen kuitenkin katsonut, että jälkimmäinen vaihtoehto – originaalinimen huomioon ottaminen – on mielekkäämpi, ja olen nimianalyysissäni toiminut sen mukaan. Pelkkiä sekundääriosia sisältävä nimi on siis kaksiosainen vain, jos osat ovat erilaatuisia (msd, sd tai vir) tai jos originaalinimestä on hyödynnetty useita lähtönimen näkökulmasta erillisiä osia. Lisäksi olen tulkinnut kaikki pitkätkin bakronyyminimet yksiosaisiksi, sillä nimityypin nimien jakaminen osiin syntaktisin tai semanttisin perustein ei ole erityisen mielekäästä, sillä bakronyyminimi muodostaa aina yhden kokonaisuuden.

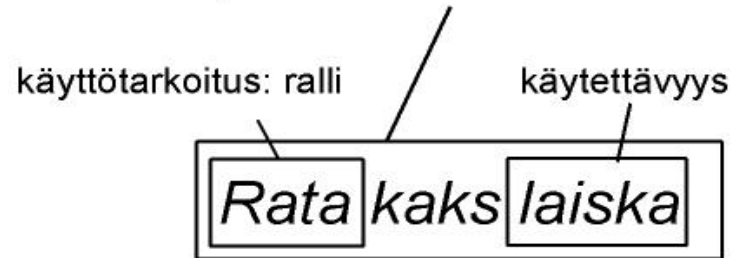
Edellä totesin, että numeroilmauksiin perustuvat puhtaat sekundäärinimet ovat yksiosaisia (*Viistonninen*, *Kasipuolikas*), koska mallinumerokin on yksiosainen. Koska kuitenkin katson, että nimenosan muodostusalkuperän muuttuminen aiheuttaa nimenosan katkeamisen, nimi *Satakakslaiska* onkin kaksiosainen. *Seiska*-aineksesta lekseemihakuisesti muunneltu *laiska* viittaa auton jaksamiseen eli käytettävyyteen muun nimen säilyessä puhtaasti sekundäärinä. Vaihtoehtoisesti voitaisiin piirroksen

tapaan ajatella, että koko nimi toimii linkkinä viralliseen nimeen tai edeltävän portaan epäviralliseen nimeen *Satakaksseiska*. Edelleenmuodosteiden *Ratakakslaiska* ja *Patakakslaiska* jakaminen nimenosiin on kuitenkin huomattavasti haastavampaa.

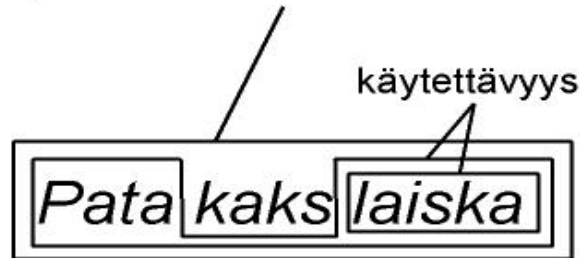
viittaus virallisesta mallinimestä 127 tehtyyn
"kansanasuun" Satakaksseiska



viittaus virallisesta mallinimestä 127 tehtyyn
"kansanasuun" Satakaksseiska
tai epävir. nimeen Satakakslaiska.



viittaus virallisesta mallinimestä 127 tehtyyn
"kansanasuun" Satakaksseiska
tai epävir. nimeen Satakakslaiska.

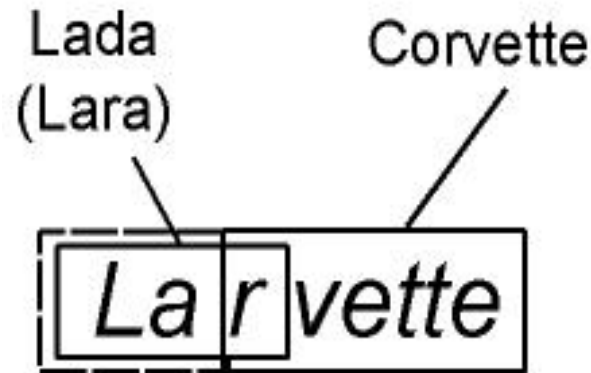


Ratakakslaiskassa nimen kokonaisuus viittaa edeltäviin nimimuotoihin, *rata* mallin käyttöön kilpa-ajossa ja *laiska* edelleen kulkineen voimattomuuteen. Jos nimenosia ei nähtäisi päällekkäisinä, nimen keskelle jäisi funktioltaan epämääräinen puhtaasti sekundääri osa *kaks*. *Patakakslaiska* taas sisältää konneksion *patalaiska* 'hyvin laiska', joskin konneksiota tuntematonkin ymmärtää viittauksen 'laiskuuteen' jo pelkän *laiska*-sanana kautta.

Kuten edellä esitetystä lienee käynyt ilmi, nimenosien kerroksellisuus on monimutkainen ilmiö ja sellaisena hyvin hankala vangita kvantitatiiviseen käsittelyyn. Ilmiön tarkempi selvittely vaatisi varta vasten tarkoitukseen kerättyä riittävän laajaa aineistoa ns. leikillisestä tai muuten monitulkintaisuuteen (esim. kaupallisista syistä) pyrkivästä kielestä. Kulktineennimistön osalta voidaan joka tapauksessa todeta, että monimieliisiä nimiä on selvästi vähää enemmän. Tilastolliseen käsittelyyn tai tarkempaan alatyypitykseen määrät eivät kuitenkaan riitä, ja tämän takia näiden sekundäärinimien analyysia onkin tilastollisessa tarkastelussa karkeistettu.

C:4.3.3 Proprikontaminaatioiden osaisuus

Edellä jätettiin käsittelemättä myös proprisista aineksista syntyneet kontaminaatiot (*Lada + Corvette* → *Larvette*), vaikka nimityypin mainitseminen otsikon "Leksikaalisesti useampiosaiset mutta onomastisesti yksiosaiset puhtaat sekundäärinimet" alla onkin jo kannanotto sinänsä. Kontaminaatio edellyttää yleensä sitä, että kontaminaatioon osallistuvat lekseemit sisältävät jonkin yhteisen osan. Nimen *Larvette* tapauksessa tämä on *r* (*Lada* → *Lara*), ks. kuva:



Kuvio osoittaa, että tarkasti ottaen proprikontaminaationimet koostuvat kahdesta eri suuntaan viittaavasta nimenosasta, jotka ovat rakenteellisesti päällekkäiset. Näin nimen jakaminen perättäisiin nimenosiin ei ole mahdollista. Seuraavassa laatikossa on lisää kaksi propria kontaminoimalla synnytettyjä nimiä.

Kahdesta proprista kontaminoimalla muodostettuja nimiä:

Askoda = (henkilöauto) Opel Ascona
Budillakki = (henkilöauto) Buick
Escorvette = (henkilöauto) Ford Escort
Grantaunus = (henkilöauto) Ford Granada
Holpotti = (henkilöauto) Talbot Horizon
Ladidas = (henkilöauto) Lada
Ladillac = (henkilöauto) Lada
Ladillak = (henkilöauto) Lada
Larsche = (henkilöauto) Lada
Larsse = (henkilöauto) Lada
Larvette = (henkilöauto) Lada
Mazskoda = (henkilöauto) Mazda
Mocus = (henkilöauto) Ford Mondeo

Nasu = (kuorma-auto) Sisu NA-110 tai NA-140BT

Natsun = (henkilöauto) Nissan tai Datsun

Raisu = (kuorma-auto) Sisu RA-140

Rasi = (kuorma-auto) Sisu SA-240

Resu = (kuorma-auto) Sisu 1997-

Serrari = (henkilöauto) eräs Ford Sierra

Sierraari = (henkilöauto) Ford Sierra

Skodilack = (henkilöauto) Skoda takavetoiset

Skodillac = (henkilöauto) Skoda

Skodillac = (henkilöauto) Skoda Octavia uudet mallit

Skorche = (henkilöauto) Skoda

Skorche = (henkilöauto) Skoda Coupé

Volssi = (henkilöauto) Volvo

Volvetti = (henkilöauto) eräs Volvo

Esitettyjen nimien lukumäärä: 27

Koska propreja kontaminoimalla syntyvät nimet koostuvat muista nimistä, ovat ne sekundäärejä ainakin silloin, kun aineksina olevat nimet ovat kulkineennimiä (*Larvette*).

Vähemmän selvää sekundääriys on, kun toinen aineksista ei ole kulkineennimi (*Ladidas*). Olen päätenyt luokittamaan kaikki propreja kontaminoimalla tehdyt nimet

puhtaiksi sekundäärinimiksi sillä perusteella, että nimessä ei synny alkuperäisille osille vierasta lisämerkitystä.

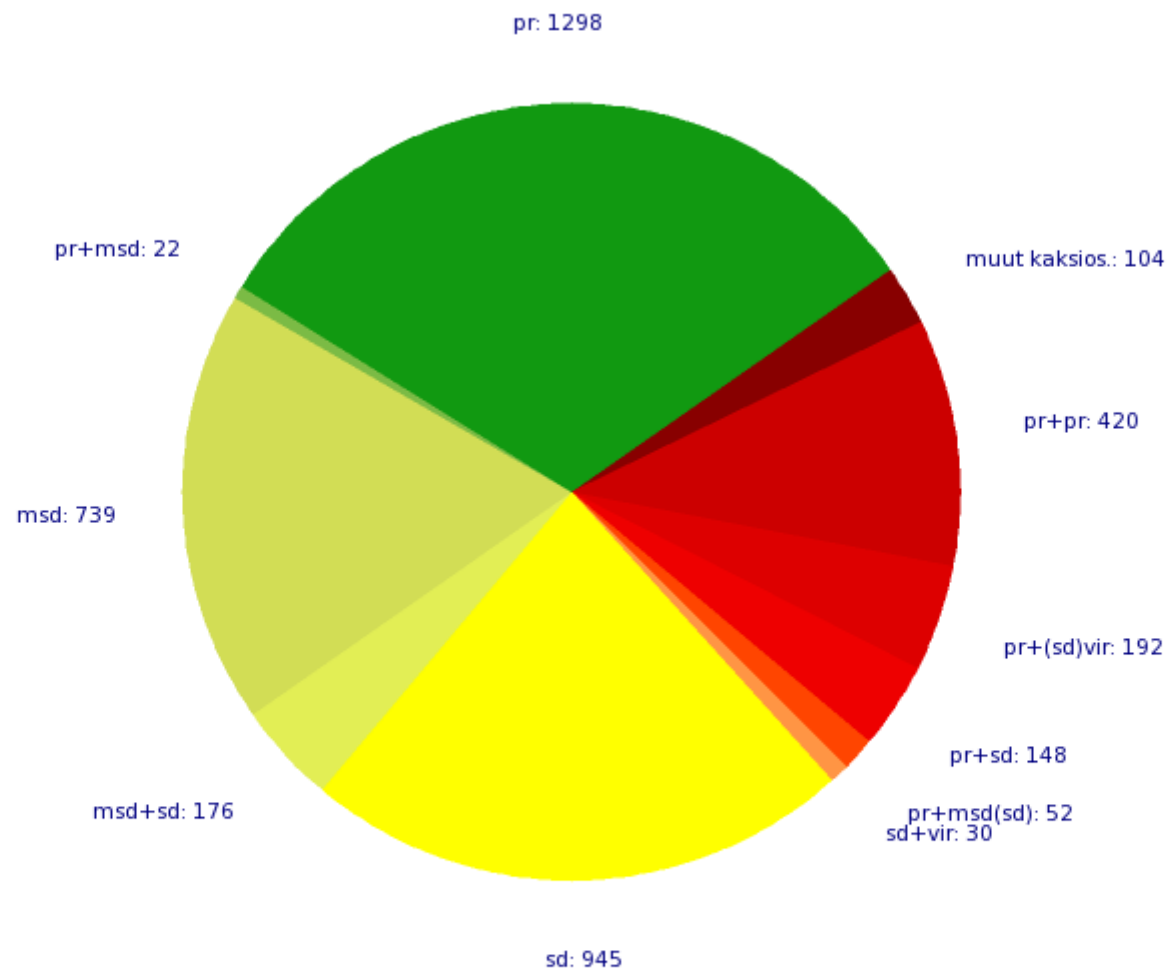
C:5 Erilaisten nimirakenteiden yleisyys epävirallisessa kulkineennimistössä

Tässä luvussa esitetään aluksi piirroksin erilaisten nimien rakennetyyppien yleisyys epävirallisessa kulkineennimistössä ja aihepiirin appellatiivistossa. Tuloksen arvioinnissa tulee kuitenkin muistaa, että merkki- ja mallinimiä käytetään usein myös yksilönniminä.

Lyhenteet seuraavissa graafeissa: pr = primäärinimi, sd = puhdas sekundäärinimi, msd = lisämerkityksinen sekundäärinimi. pr-msd on primäärinimi, joka häilyy lisämerkityksisyyden rajalla, msd-sd taas sekundäärinimi, joka häilyy lisämerkityksisyyden rajalla. Vihreys kuvaa siis tuttuun tapaan primääriyttä ja keltaisuus sekundääriyttä yksiosaisissa nimissä. Punaisen sävyillä graafeissa on merkitty kaksiosaisia nimiä. Kuten edellä luvussa [C:2.4](#) todettu, erilaisia kahden muodostusalkuperältään erilaisen nimenosan kombinaatioita on toistakymmentä. Harvinaisimmat näistä on niputettu ryhmään muut kaksiosaiset. Muissa ryhmissä komponentit on erotettu toisistaan plus-merkillä. Komponenttien järjestys kaksiosaisissa nimissä ei ole tässä yhteydessä merkitsevä, eli pr+sd sisältää myös harvinaisemmat sd + pr -rakenteiset nimet jne.

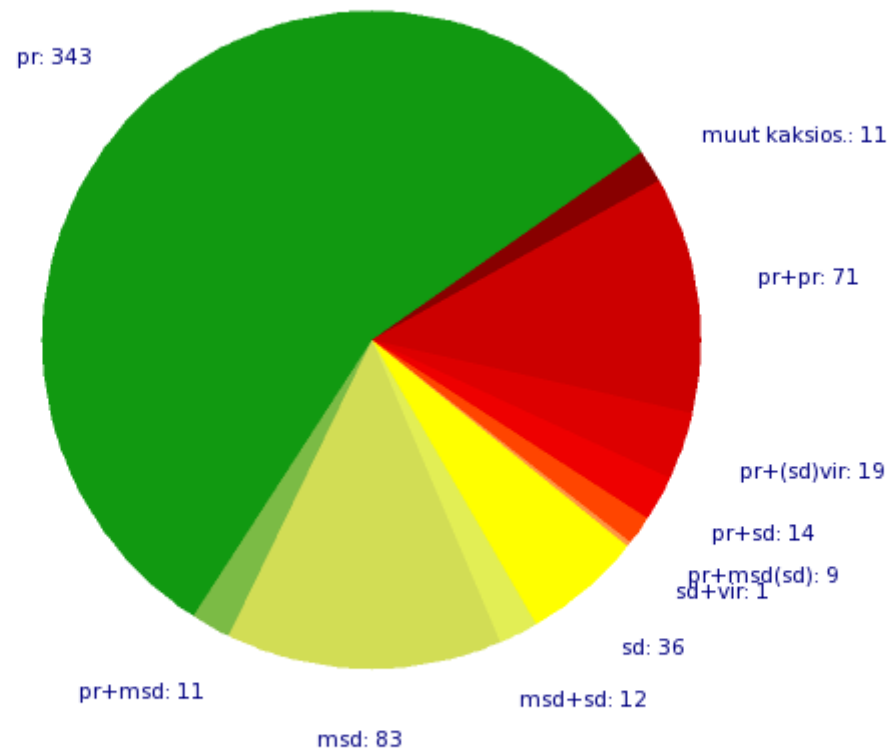
C:5.1 Rakenteiden yleisyys kulkineennimissä yleensä

Tässä ensimmäisessä graafissa esitetään koko aineiston jakauma rakennetyypeittäin. Rakennetyyppianalyysissä mukana ovat siis lajinimet, alalajinimet, merkkinit, mallinimet ja yksilönnimet. Koko aineiston tasolla noin neljännes nimistä on selvästi useampiosaisia. Yksiosaiset nimet taas ovat koko aineiston tasolla lähes yhtä usein primäärejä, puhtaasti sekundäärejä tai lisämerkityksisiä sekundäärejä. Kun otetaan huomioon koko aineisto ja kaikki nimenosat, voidaan karkeasti sanoa, että primääri ja sekundääri aines ovat tasavahvoja. Kuten seuraavassa esitetään, eri viittaustasojen nimet eivät kuitenkaan jakaudu samoin.



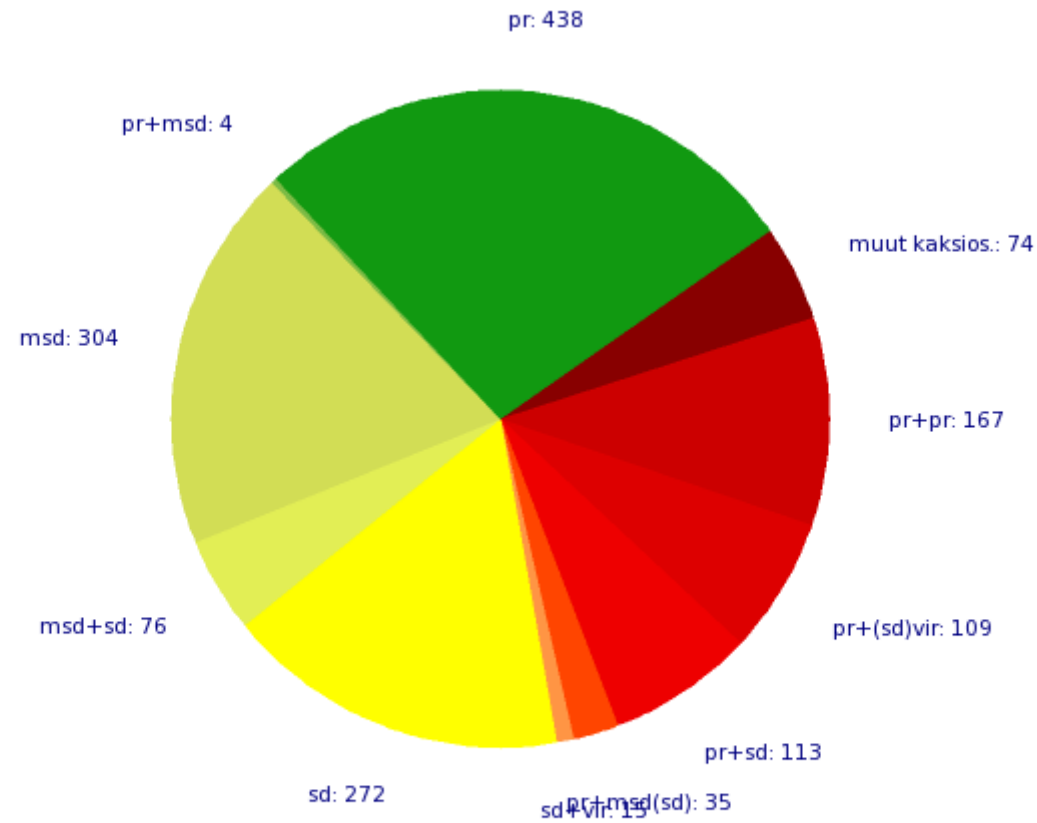
C:5.2 Rakenteiden yleisyys yksilönnimissä

Yksilönnimissä primääriaineksen osuus on huomattava suhteessa muuhun ainekseen, etenkin puhtaaseen sekundääriyteen. Tämä on täysin loogista, sillä virallisia kulkineitten yksilönnimiä ei juuri ole olemassa, eikä niistä näin ollen voida tehdä sekundäärimuodosteitakaan. Lisäksi monet yksilönnimien nimeämismallit, esimerkiksi nimi rekisteritunnuksen perusteella ja personifioivan henkilönnimen antaminen, tuottavat juuri primäärinimiä. Muodostusalkuperältään sekundäärit yksilönnimet pohjautuvat siis yleensä merkin tai mallin viralliseen nimeen. Tässä piilee kuitenkin sekaannuksen vaara. Kun virallisista merkki- ja mallinimistä tuotetaan erilaisten muuntelumekanismien kautta epävirallisia nimiä, loogisin odotus on, että epävirallisen sekundäärinimen viittaustaso on sama kuin virallisenkin nimen. Näin ollen syntyvät sekundäärinimet eivät välttämättä hahmotu yksilönniminä käytettäväksi. Tähän on kuitenkin kaksi selvää poikkeusta. Muutamissa tapauksissa muunneltu saattaa olla selvästi epätavallinen ja harvinainen ja näin se kelpaa yksilönnimenä käytettäväksi. Toinen "poikkeus" on yleinen tendenssi, jonka mukaan ylemmän viittaustason termiä voidaan käyttää alemmalla viittaustasolla, johon olen viitannut edellä ([A:1.5](#)). Näin on siis mahdollista käyttää virallisesta merkki- tai mallinimestä tuotettua epävirallista sekundäärinimeä yksilönnimenä.



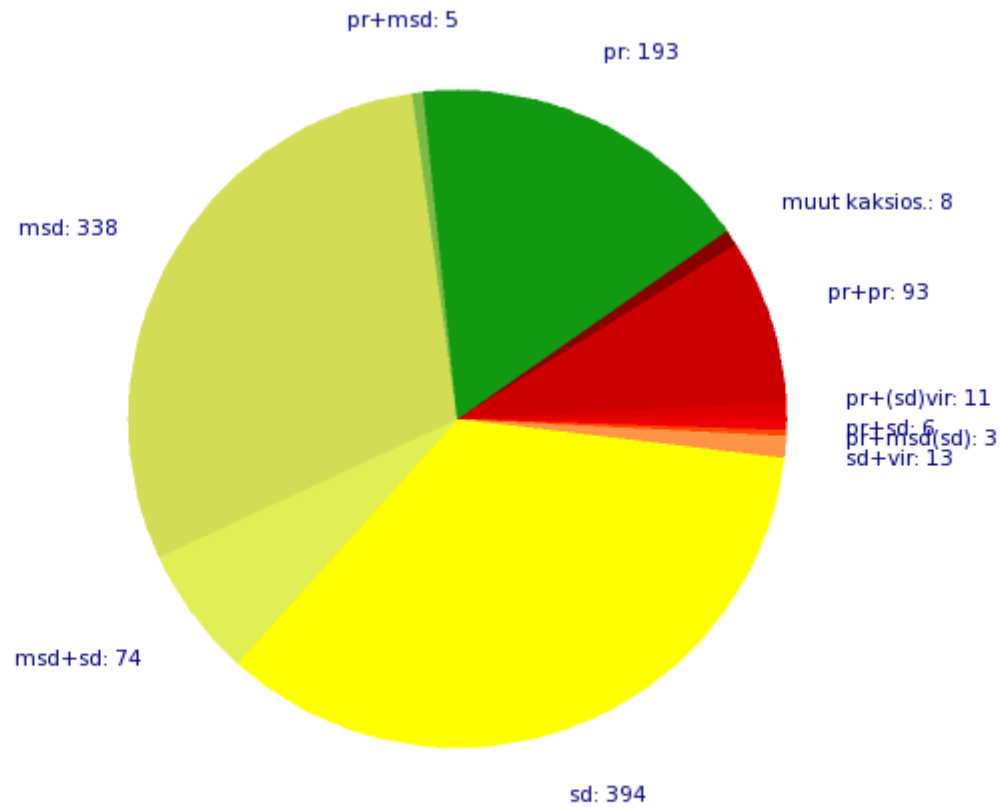
C:5.3 Rakenteiden yleisyys mallinimissä

Epävirallisia mallinimiä kuvaavassa graafissa huomio kiinnittyy ensiksi siihen, että kaksiossaisten nimien osuus on keskimääräistä suurempi. Tämä on kuitenkin varsin loogista siksi, että merkki- ja mallinimet ovat toisiinsa samantapaisessa suhteessa kuin etu- ja sukunimet tai esimerkiksi kasvien tieteellisten nimien suku- ja lajinimet. Kulkineitten taksonomiassa merkki ikään kuin kuvaa tarkoitteensa lajin, jota mallin ominaisuutta kuvaava primääriosa täydentää (esim. *Pikkumersu*). Yksiossaisten rakennetyyppien sekundäärit nimet pohjautuvat valtaosin mallin viralliseen nimeen (esim. *Corolla* → *Gorilla*) ja primäärinimet tietysti mallien ominaisuuksiin (*Sinisorsa* 'Renault Gordini 8 ja 12').



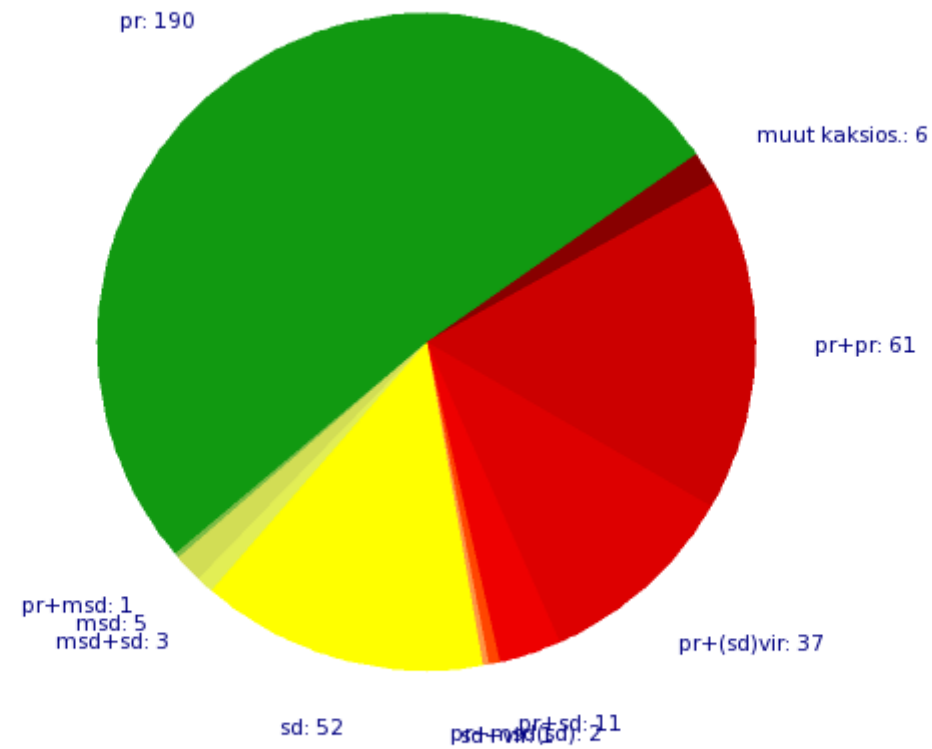
C:5.4 Rakenteiden yleisyys merkkiniimissä

Epävirallisten merkkiniimien joukossa sekundääri aines dominoi vahvasti primäärin ollessa vähemmistö. Tämä selittyy luontevasti sillä, että jonkin kulkinemerkin kulkiheet harvoin ovat keskenään niin samankaltaisia, että ne voisi nimetä jonkin yhteisen ominaisuuden perusteella. Monissa tapauksissa samanmerkkisiä kulkiineita yhdistää lähinnä nimi ja jossain määrin brändi. Merkkiniimet ovatkin tyypillisimmin virallisen nimen erilaisia muunnelmia, lisämerkitysten kanssa tai ilman (*Sitikka*, *Sitruuna* 'Citroen'). Joissain tapauksissa jollakin merkillä on vain hyvin vähän malleja tai brändi itsessään on hyvin vahva, jolloin primäärinimetkin ovat mahdollisia (esim. *Japanin Mersu* 'Lexus').



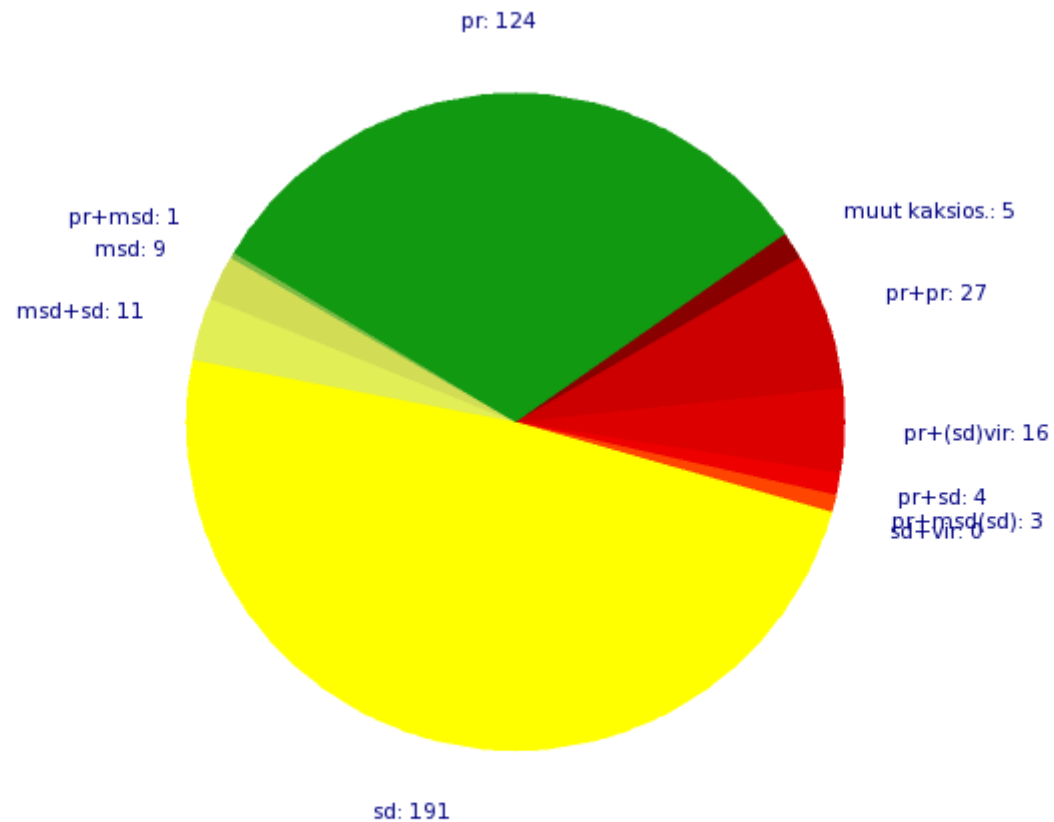
C:5.5 Rakenteiden yleisyys alajanimissä

Alajanimet jakautuvat muodostusalkuperältään siten, että primäärin aineksen määrä on huomattava. Sekundäärinimiä on jonkin verran, mutta erityisesti lisämerkityksisiä sekundäärinimiä on hyvin vähän. Primäärien nimien suuri osuus on sikäli ymmärrettävää, että alajanimet ovat pitkälti kansan luomaa täydennystä viralliseen taksonomiaan. Alajanimet ikään kuin osoittelevat tietynlaisia kulkineryhmiä tai alalajeja *häkäpönttöautoista kilpureihin* ja *rantakirpuista kyykkypyöriin*. Samasta syystä myös kaksiosaisia nimiä on enemmän kuin seuraavassa lajien ryhmässä.



C:5.6 Rakenteiden yleisyys lajiniimissä

Lajiniimissä on eniten puhtaita sekundäärinimiä. Nämä ovat siis vakiintuneitten lajiniimien pohjalta muodostettuja sekundäärejä asuja, esimerkiksi ns. slangijohdoksia (*motskari*, *motska*) ja ellipsejä (*polkupyörä* → *pyörä*). Primääriaines taas kuvaa kulkinelajia, esimerkiksi kaikkia polkupyöriä voidaan nimittää *munamankeleiksi* tai *hinkuveiveiksi*.



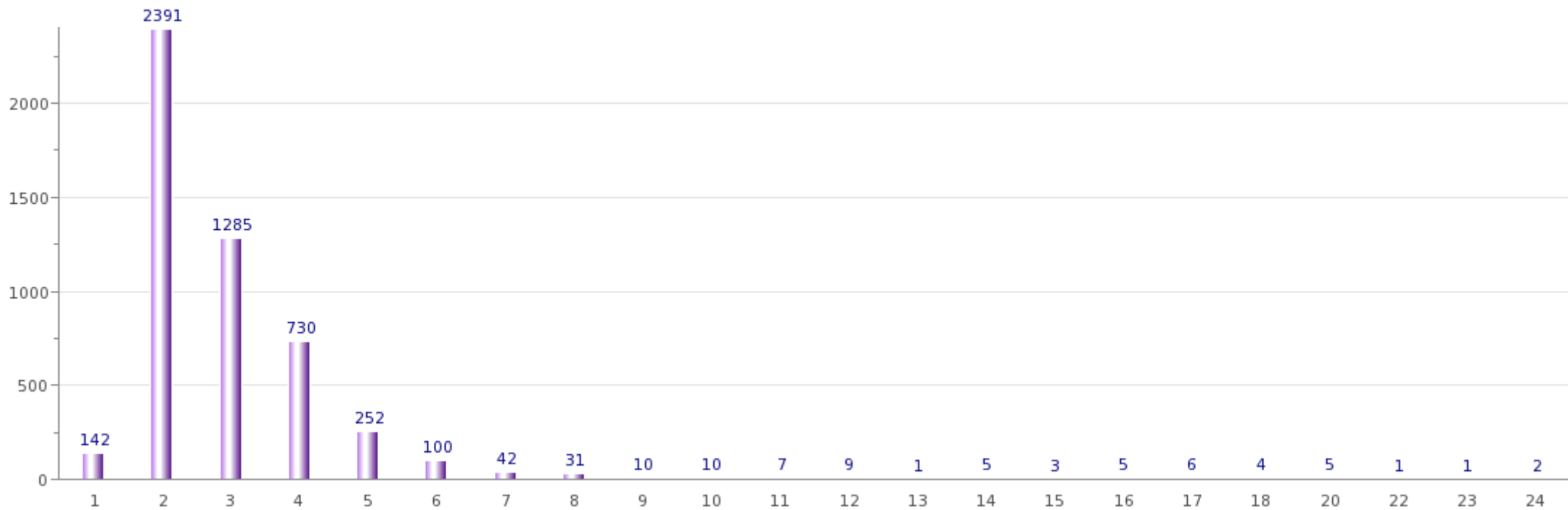
Kulkineennimistö on siis sikäli homogeenista, että kaikki rakennetyypit ovat kaikilla viittaustasoilla mahdollisia. Sitä vastoin rakennetyyppien yleisyys eri viittaustasoilla vaihtelee edellä esitetyn mukaisesti. Yleislinjana voidaan sanoa, että kaksiosaiset nimet ovat tyypillisiä joka toisella viittaustasolla (mallinimet, alalajinimet) ja että sekundääriys taas on tyypillisintä merkki- ja mallinimissä, eli sellaisilla viittaustasoilla, joissa virallisiakin nimiä lienee runsaiten saatavilla varioinnin lähteiksi.

C:6 Tilastotietoja nimenosien ja nimien pituudesta tavuina ja merkkeinä

Tässä luvussa esitetään tilastotietoja nimenosien ja nimien pituudesta tavuittain laskettuna.

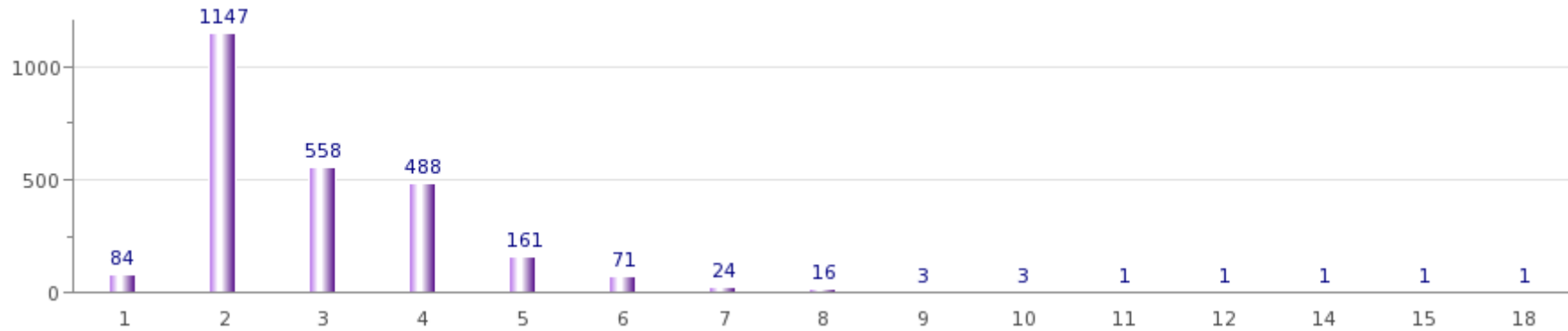
C:6.1 Tyypillisimmät tavuluvut nimenosille

Ensimmäisessä graafissa esitetään, montako minkäkin pituista nimenosaa aineistossa on. Noin puolet nimenosista on suomen kielelle ominaiseen tapaan kaksitavuisia, mutta kolmi- ja neliosaisiakin on jonkin verran. Erityisen pitkät nimenosat kuuluvat sellaisille bakronyymiminimille, jotka on yksiosaisen virallisen nimen johdannaisina luokiteltu yksiosaisiksi.

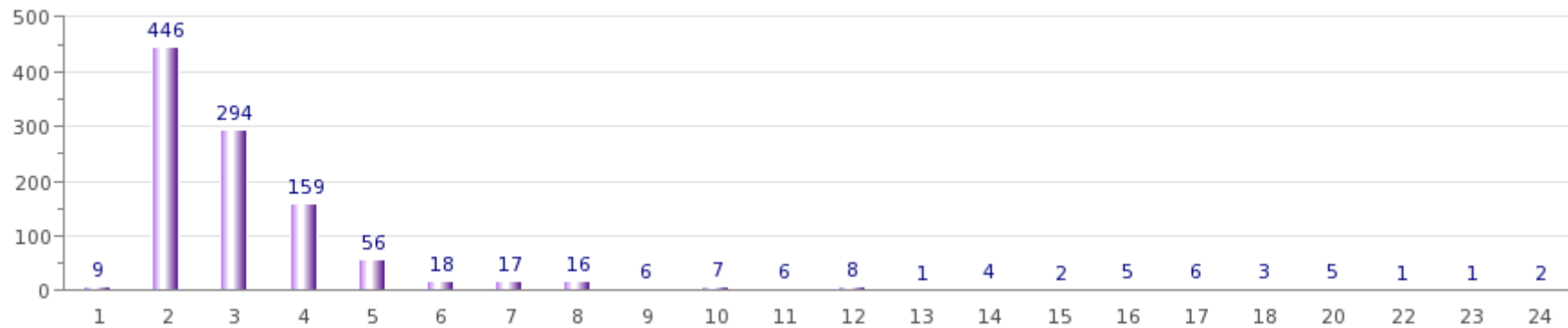


Seuraavissa neljässä graafissa esitetään edellisen kohdan tieto lajiteltuna nimenosan muodostusalkuperän mukaan. Ensimmäinen pylväikkö koskee pr-nimenosia, toinen msd-nimenosia (jossa bakronyymit mukana), kolmas sd-nimenosia ja neljäs nimeen osana sisältyviä virallisia nimenosia. Kaikissa muodostusalkuperien mukaisissa ryhmissä kaksitavuiset ovat enemmistössä ja yksitavuiset ja pitkät nimenosat ovat harvinaisia. Ainoa poikkeava löydös on nelitavuisten nimenosien runsaus primäärinimissä. Tämä selittyy sillä, että primäärien nimenosien joukkoon sisältyy suuri osa leksikaalisesti kaksiosaisia (yhdyssanamutoisia) metaforia (esim. *Pyhäkenkä*). Lienee niin, että nelitavuiset kokonaismetaforat ovat yleisiä muissakin nimistönlajeissa, ainakin paikannimistössä näin saattaisi olla (*Mullinsilmä*, *Katinhäntä*), mutta tätä ei ilmeisesti ole tutkittu.

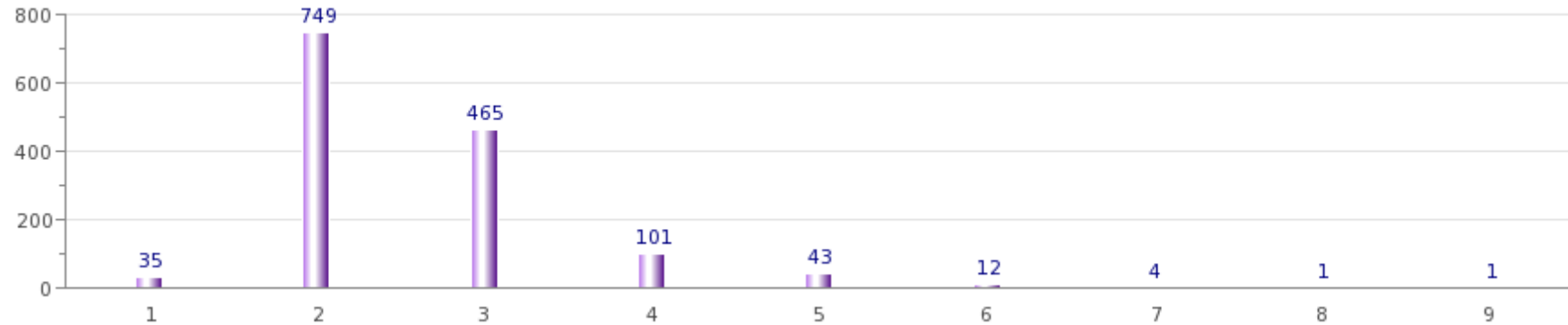
Primäärit nimenosat



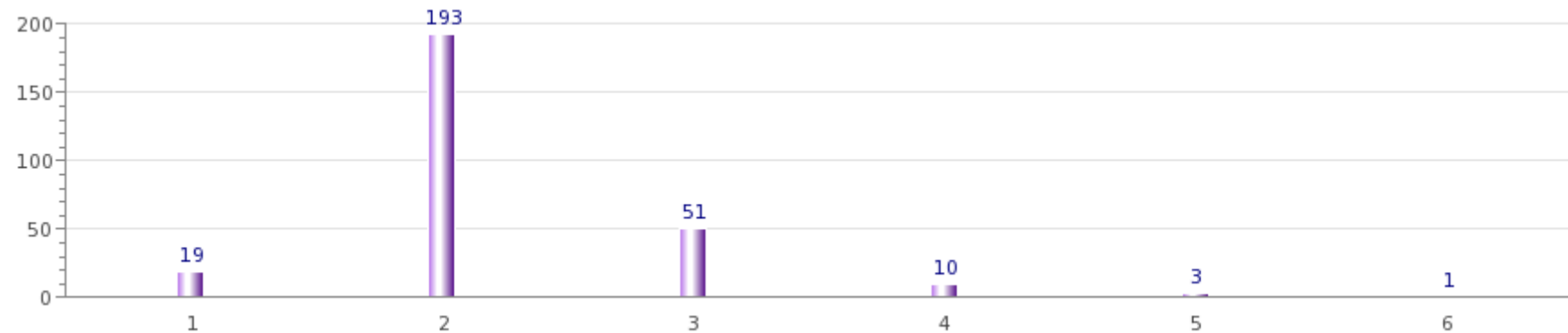
Lisämerkityksiset sekundäärit nimenosat



Puhtaat sekundäärit nimenosat



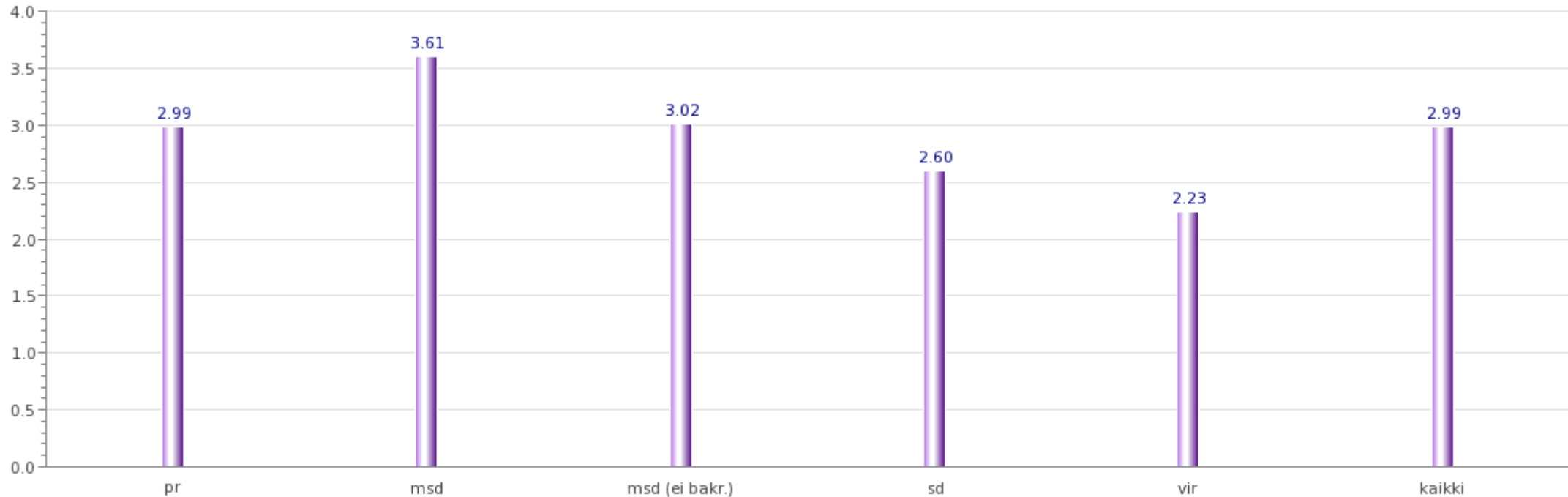
Viralliset nimenosat



C:6.2 Nimenosien keskipituus tavuina rakennetyypeittäin

Seuraavassa graafissa esitetään nimenosien keskipituudet tavuina rakennetyypeittäin. Kyseessä on siis eräänlainen koonti edellisistä graafeista. Tämän graafin mukaan lisämerkityksiset sekundäärinimenosat ovat pisimpiä sekundäärien ja virallisten nimenosien jäädessä keskiarvon alapuolelle. Kuten pylväs msd (ei bakr.) osoittaa, lisämerkityksiset sekundäärinimet ovat kuitenkin lähes keskimääräisen pituisia, kun usein monitavuiset bakronyymit jätetään huomiotta. Se, että lisämerkityksiset sekundäärinimet kuitenkin ovat pitempiä kuin puhtaat sekundäärinimet, on myös ymmärrettävissä, kun huomioidaan, että puhdasta sekundäärinimeä muodostettaessa

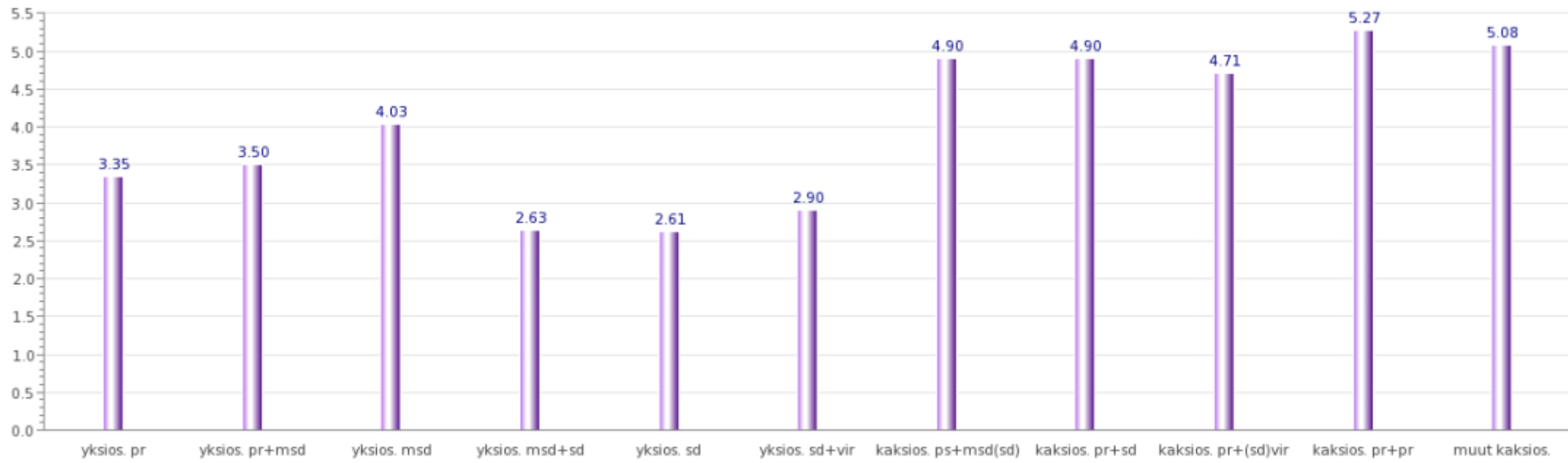
pyritään usein helpottamaan ääntämystä ja rakennetta, kun taas lisämerkityksistä sekundäärinimeä muodostettaessa ilmausta pyritään kompleksistamaan vaihtamalla ja lisäämällä ainesta lisämerkityksen saavuttamiseksi. Myös virallisten nimenosien lyhyys on käsitettävissä, sillä viralliset nimet ovat tässä tutkimuksessa mahdollisia ainoastaan epävirallisen nimen osina. Näin kaikki viralliset nimet ovat kaksiosaisen nimen osia, kun muissa ryhmissä on puolestaan myös pitempiä metaforisluonteisia ilmauksia. Lisäksi lienee niin, että päätyäkseen epävirallisen nimen osaksi muokkaamattomana virallisen nimen on pitänyt jo valmiiksi olla lyhyt, fonotaktisesti ainakin lähes suomalainen ja näin mieluiten kaksitavuinen.



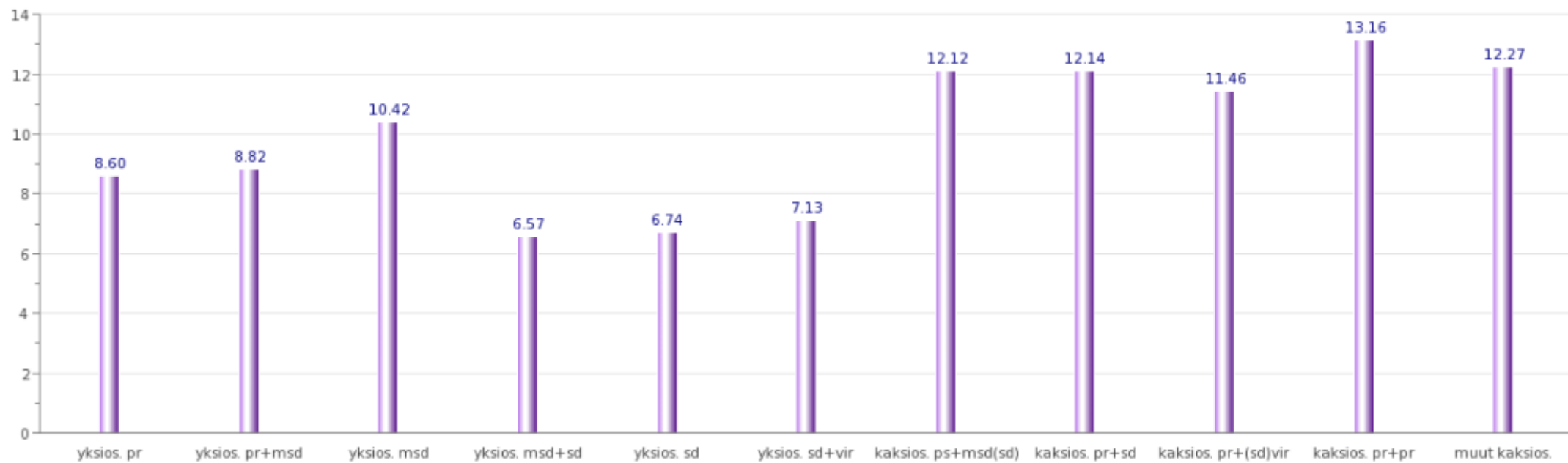
C:6.3 Nimien keskipituus tavuina ja kirjaimina rakennetyypeittäin

Ylempi graafi esittää nimien keskipituuden tavuina rakennetyypeittäin, alempi taas kirjaimina (nimenosien välistä yhdysmerkkiä ei ole huomioitu merkkinä). Yksiosaisiksi luokiteltuja primäärinimiä pidentää metaforisuus, yksiosaisia lisämerkityksisiä sekundäärinimiä taas bakronyymit. Kaksiosaisen nimien nimenosat näyttävät olevan jonkin verran yksiosaisen nimien nimenosia lyhyempiä. Tavu- ja merkkiluvuissa ei ole merkittäviä suhteellisia eroja.

Nimen keskipituus tavuina



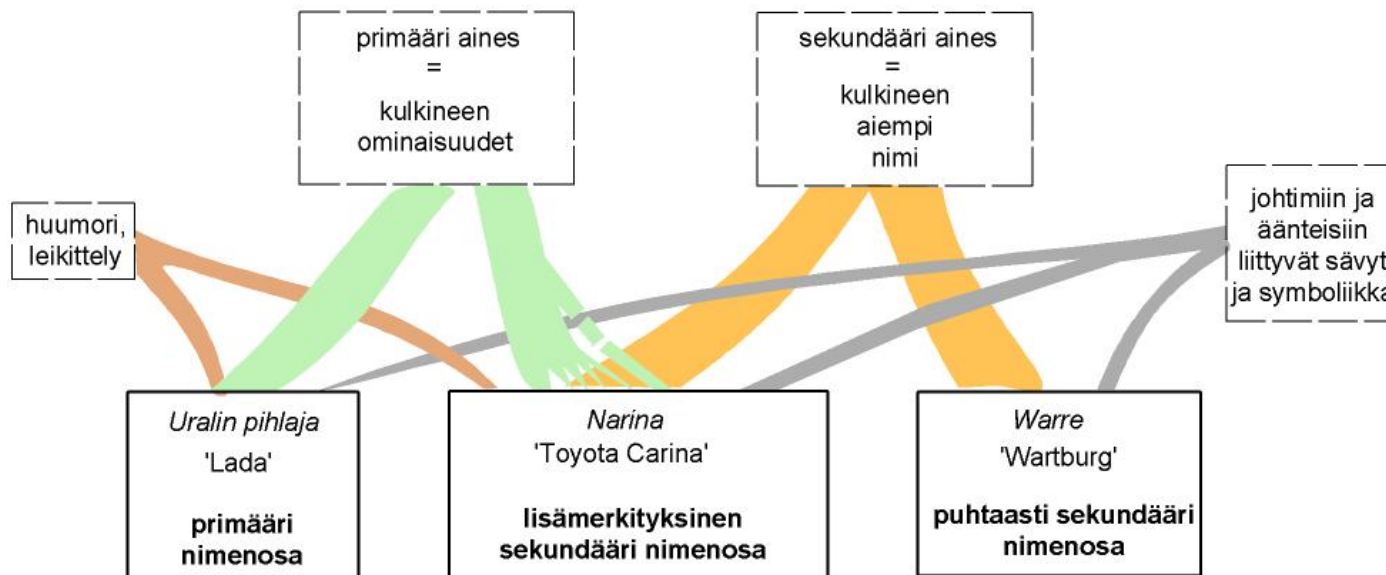
Nimen keskipituus kirjaimina



C:7 Koonti epävirallisten kulkineennimien muodostusalkuperästä ja rakennetyypeistä

Tässä tutkimuksessa sekundääreinä on pidetty nimenosia, joissa virallinen nimi tavalla tai toisella näkyy, primääreinä taas nimenosia, joissa virallista nimeä ei näy. Sekundäärit nimenosat on edelleen jaettu kahtia puhtaasti sekundääreihin ja lisämerkityksiin sekundääreihin. Puhdas sekundäärinimi ei merkitse sen enempää kuin sitä edeltänyt originaalinimi. Lisämerkityksistä sekundäärinimeä muodostettaessa on sen sijaan lekseemihakuisen muuntelun avulla päädytty niin lähelle tunnistettavaa lekseemiä ja toisaalta niin kauas originaalinimestä, että jonkinlainen uusi assosiativinen lisämerkitys syntyy. Osalla nimistä tämä lisämerkitys on mielekkäässä suhteessa kohteen ominaisuuksiin (*Toyota Carina* → *Narina*), osalla ei (*Toyota Avensis* → *Anjovis*). Koska tällainen lekseemihakuisen muuntelu on usein tahallista ja tietoista ja vain harvoin erehdyksestä johtuvaa, termi kansanetymologia tulisi hylätä ja omaksua lekseemihakuisen muuntelu kattokäsitteeksi muuntelutyypille ja varata termi kansanetymologia vain selitystarinoille. Nimenosan primääriys ja sekundääriys on useimmiten selvästi erotettavissa. Kulkineennimissä sekundääriys tosin sulaa osaksi primääriyttä, jos kulkineessa olevat tekstit (viralliset merkki- ja mallinimet) katsotaan primääriksi ainekseksi. Muuntelussa lähtöaineena onkin käytetty sekä nimien puhuttua että kirjoitettua asua. Kaavio siitä, millaisia aineksia nimiin sisältyy ja miten nimenosat voidaan muodostusalkuperänsä suhteen luokitella, sisältyi jo lukuun [C:2.3](#), mutta esitetään tässä kertauksen vuoksi:

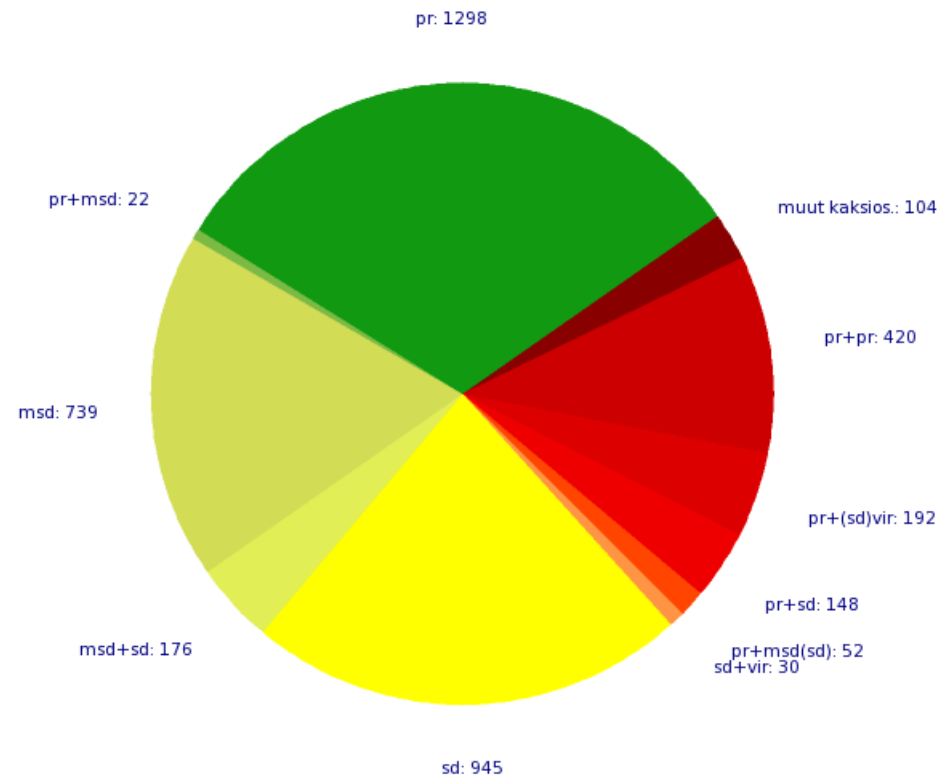
Epävirallisten nimenosien lajit ja ainekset



Kokonaisen nimen tasolla vaikutelma koko nimen primääriydestä ja sekundääriydestä syntyy nimenosien ominaisuuksista. Homogeenisestä kaksiosaisesta nimestä (kun molemmat osat ovat samanlaatuisia) syntyvä vaikutelma on sama kuin nimenosienkin. Sen sijaan monissa kaksiosaisissa nimissä alkuosa (määriteosa) on primääri ja

jälkiosa (edusosa) joko sekundääri tai virallinen. Nämä hahmottuvat omaksi selvästi kaksiosaiseksi rakennetyypikseen (osd). Kaksiosaiset nimet voivat myös sisältää metaforisuutta, ja toisinaan epäviralliset kulkineennimet ovat siinä määrin kompleksisia, että nimenosia voidaan nähdä nimessä paitsi peräkkäisinä myös kerroksellisinä (esim. *Aikapommi*, *Uralin Pihlaja*, *Riisipussi*) eikä nimen tulkitseminen yksi- tai kaksiosaiseksi ole itsestäänselvää. Osaisuudeltaan epämääräisiä rakenteita voi syntyä myös muuntelun tuloksena (*Fiat 127* → *Fiiat satakaksseiska* → *Satakakslaiska* → *Patakakslaiska* ym.). Vaikuttaisikin siltä, että epäviralliset kulkineennimet kyseenalaistavat paikannimistössä syntyneen käsityksen nimenosien erotettavuudesta.

Huolimatta äsken esitetystä skeptisyydestä koskien nimen segmentointia nimenosiin, olen kuitenkin tutkinut nimien rakennetyyppejä. Koko aineiston nimien rakennetyyppejä esittävä graafi on luvussa [C:5](#), mutta se esitetään myös tässä kertauksen vuoksi. Nimien rakennetyypit ovat siis yleisyydeltään seuraavat:



Suurin osa epävirallisista kulkineennimistä on onomastisesti yksiosaisia, ja primääriys ja sekundääriys ovat lähes yhtä yleisiä. Lisämerkityksisten sekundäärinimien osuus on kokonaisuutena merkittävä, noin neljännes. Viittaustasoittain (yksilö, malli, merkki, alalaji, laji) primääri- ja sekundäärinimien yleisyydessä on eroja, jotka tosin ovat selitettävissä. Kaksiosaiset nimirakenteet ovat erityisen tyypillisiä alakäsitetason ryhmille, sekä mallinimille (suhteessa merkkiniimiin) että alalajinimille (suhteessa lajinimiin). Primääriys eli ominaisuuksien mukaan nimeäminen on erityisen tyypillistä yksilönnimille, kun taas lekseemihakuinen muuntelu (eli lisämerkityksiset sekundäärinimet) on harvinaista appellatiivistossa (lajinimet ja alalajinimet). Lekseemihakuinen muuntelu johtaisi appellatiivistossa ilmeisesti herkemmin sekaannuksiin. Lisäksi tässä aineistossa viralliset merkki- ja mallinimet ovat usein vieraskielisiä ja siten enemmän muuntelun tarpeessa kuin alalajinimiksi tarjolla olevat kielenilmaukset. Kaiken kaikkiaan samoja rakennetyyppejä esiintyy kuitenkin niin appellatiivistossa (laji- ja alalajinimet) kuin proprienkin ryhmässä (merkki- ja mallinimet sekä yksilönnimet), vain yleisyys vaihtelee. Sekundäärinimet ovat käytännössä lähes sama asia kuin mukaelmalainat, vastaavasti taas primäärinimet ovat useimmiten erilaisia oman kielen aineksista koostettuja yhdyssanoja. Saman ilmiön eri puolia on siis perinteisesti hahmotettu nimistössä ja muussa kielentutkimuksessa eri tavoin.

D. Nimiä toisista kulkineennimistä

Tässä osiossa kerrotaan siitä, miten kulkineennimistä saadaan toisia kulkineennimiä. Tämän rajauksen vuoksi osion lopussa on myös luku, jossa puhutaan merkityksen muuttamisesta keinona luoda uusia nimiä. Käytännössä osion pääpaino on kuitenkin siinä, miten jo olemassa olevia nimiä (niiden muotoa) muokataan. Se, puhutaanko muokkaamisesta tai mukailemisesta, on sinänsä samantekevää; mukaileminen ehkä korostaa enemmän kantanimen ja mukaelman välistä jatkuvuussuhdetta.

Toisista nimistä mukailtuja nimiä kutsutaan siis sekundäärinimiksi. Rakennetyyppejä käsiteltäessä erotettiin lisämerkityksiset sekundäärinimet ja puhtaat sekundäärinimet sen perusteella, sisältyikö uuteen nimeen jokin tunnistettava lisämerkitys, viittaus jota alkuperäiseen nimeen ei sisällynyt. Vaikka näiden kategorioiden ytimet ovatkin selvät (*Mersu* ja *Marsu*), näiden rajamailla on kuitenkin kaksi nimiryhmää. Ensimmäisessä lisämerkityksinen sekundäärinimi muistuttaa primäärinimeä niin paljon, että ei ole selvää, huomaako kielenkäyttäjä sen olevan homonyminen jonkin tutun kielenilmauksen kanssa (esim. *Cavalier* → *Kavaljeeri* tai *Opel Kadett* → *Kadetti*). Toisessa taas muuntelun lopputuote on jokin lähes tunnistamaton ilmaus, johon sisältyvät assosiaatiot ovat hyvin epämääräisiä tai sekavia (*Volkswagen Golf* → *Gloff*).

Nimien muokkaamista toisista nimistä esittelevän osion D rakenne ilmenee seuraavasta piirroksesta:

Sanojen ja nimien lainaaminen ja mukauttaminen (C:1.5)

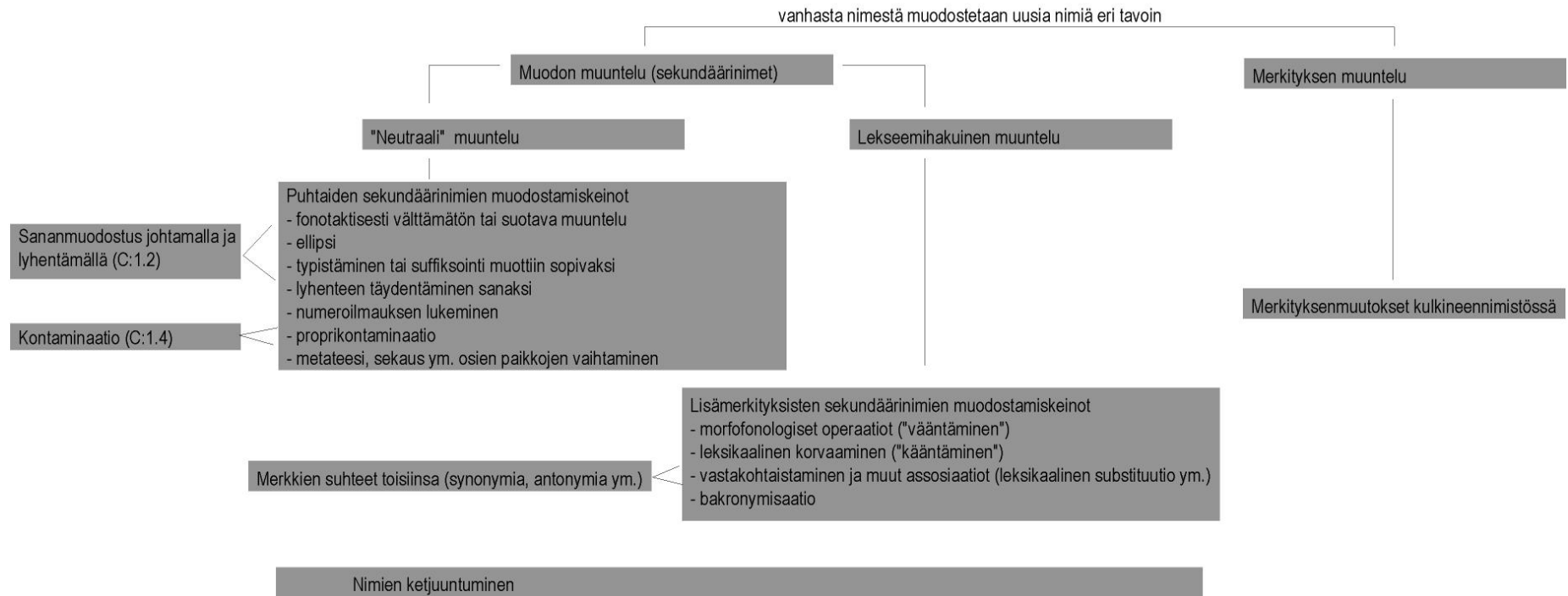
Lainasanojen ja sekundäärinimien suhde (C:3.1)

Sekundäärien nimenosien tarkempi jaottelu puhtaisiin ja lisämerkityksisiin (C:2.2)

McCluren mallin tarkempi kuvaus (lisäys tässä) ja sen suhde puhtaisiin ja lisämerkityksisiin sekundäärinimiin

Tarve muodostaa sekundäärinimiä (B:1)

Muuntelun triggerit: hankala sanahahmo ja mahdollinen affekti



Osion johdannon jälkeen kerrataan ja täydennetään sekundäärinimiin liittyvää teoreettista palettia. Perusasiat sekundäärinimistä on jo kuvailtu C-osiossa, joten osa teoriasta onkin kertausta. Aiemmin sanotun lisäksi esitellään kuitenkin täydellisemmin McCluren mallia ja sen kehittelyä sekä pohditaan, mikä saa ihmiset muodostamaan sekundäärinimiä ja mitkä viralliset nimet joutuvat muuntelun kohteeksi ja mitkä eivät ja miksi. Teorian jälkeen siirrytään aineiston pariin. Aluksi analysoidaan aineiston perusteella suomen fonotaksin nykytilaa eli katsotaan, millainen vierasperäisten nimien muuntelu on fonotaksin kannalta välttämätöntä tai suotavaa. Seuraavaksi esitellään, miten puhtaita sekundäärinimiä muodostetaan ja tämän jälkeen siirrytään lisämerkityksisten sekundäärinimien pariin. Lopuksi katsotaan nimien ketjuuntumista.

Osio D jatkaa osion C pohjalta. Kun osiossa C kysyttiin, miten monet nimet on muodostettu samantarkoitteisen kulkineennimen pohjalta eri tavoin muunnellen, ja esiteltiin pääasialliset rakennetyypit, osiossa D katsotaan tarkemmin käytettyjä muodostuskeinoja. Muuntelun lähtökohtana on useimmiten virallinen nimi (*Mercedes* → *Mersu*), mutta epävirallisista nimistä voi myös syntyä monimutkaisia ketjuja, joissa toinen nimi perustuu toiseen (*Wartburg* → *Warre* → *Varpunen* → *Pihalintu*). Tässä analyysissä lähtökohtana on Peter McCluren malli (1981: 63–76), jota olen kehitellyt paremmin suomenkieliseen epäviralliseen nimistöön sopivaksi.

Osion D tiedot:

- Teoreettinen tausta: johto-oppi, lainasanojen mukauttaminen, slangisanojen muodostus, semasiologia
- Tutkittava aineistofragmentti: kaikki nimet, joissa on sekundääri osa
- Menetelmä: aiemmasta nimestä muodostettujen nimien morfofonologinen analyysi
- Tutkimuskysymys: Mitä keinoja käyttäen epävirallisia nimiä muodostetaan toisista nimistä, virallisista tai epävirallisista nimistä? Alakysymykset:
 - Mitä epäviralliset kulkineennimet kertovat vierasperäisten nimien ja lyhenteiden mukauttamisesta suomen ja viron fonotakseihin ja miten nimiä on mukautettu? → [D:3](#)
 - Mitä keinoja käyttäen puhtaita sekundäärinimiä on muodostettu ja miten usein? → [D:4](#)
 - Millaisia keinoja käyttäen lisämerkityksisiä sekundäärinimiä on muodostettu ja miten usein? → [D:5](#)
 - Miten sekundäärinimistä muodostuu nimiketjuja? → [D:6](#)
 - Millaisia merkityksenmuutoksia kulkineennimistöön sisältyy (eli miten vanhoista nimistä tehdään uudensisältöisiä muotoa muuttamatta)? → [D:7](#)
- Lyhyt vastaus tutkimuskysymyksiin:
 - Neutraaleja sekundäärinimiä saadaan virallisesta nimestä yleisimmin määrämuotoon typistämällä tai suffiksin avulla täydentäen. Suffiksoinnin ja typistämisen yhteydessä tavoitellaan usein tiettyä valiomuotoa. Lisäksi käytössä ovat mm. ellipsi, kontaminaatio, numeroilmauksen lukeminen ja merkitysalan muutokset. Monimotivoituja sekundäärinimiä muodostettaessa avainasemassa on lekseemihakuinen muuntelu, jota voidaan toteuttaa mukaillen, kääntäen tai assosiaatioita vapaammin hyödyntäen.

D:1 Johdanto

D:1.1 Tutkimuksen kohde

Tässä osiossa tutkimuksen keskiässä ovat ne keinot, joilla nimistä muodostetaan toisia. Merkityksen muuttamisen lisäksi tällaisia ovat monenlaiset muuntelut, muokkaukset tai mukailut, jotka kohdistuvat merkin fonologiseen napaan eli formatiiviin. Osiossa siis selvitetään, miten nimiä väännellään, suomalaistetaan, suffiksoidaan, ty pistellään ja niin edelleen – ja miksi.

D:1.2 Tutkimusaineiston fragmentti: kaikki nimet, joissa on sekundääri osa

Tutkimuksen kohteen vuoksi ei ole mielekäästä tutkia koko nimiaineistoa. Tässä osiossa tutkitaankin vain sellaisia aineiston nimiä ja nimenosia (ja sanoja), jotka ovat sekundäärejä eli joiden taustalla on toinen aiempi samantarkoitteinen nimi. Tällaisten nimien erottaminen nimiaineistosta on valtaosin hyvin ongelmaton. Rajatapauksena mainittakoon BMW:n nimitys *Buimuri*: voidaan ajatella, että nimi on lähtökohtaisesti primäärinimi, johon on lisätty ainesta virallisesta nimestä epävirallisen nimen ja sen tarkoitteen yhteyden korostamiseksi. Tällaiset rajatapausnimet on luettu aina molempiin ryhmiin.

D:1.3 Tutkimusmenetelmä

Tutkimusmenetelmä on näiden aiemmasta nimestä muodostettujen nimien morfonologinen analyysi. Nimiä siis verrataan sekä kantaoriginaaleihinsa ("johtosuhteen" selvittämiseksi) että Suomessa tunnettuihin lekseemeihin (lekseemihakuisen muuntelun paljastamiseksi). Suomessa tunnetut lekseemit kattaa myös ei-suomenkielisiä ilmauksia. Käytännössä nimiä ja niihin sisältyvien aineiden mahdollisia lisämerkityksiä on testattu Google-haun avulla. Kantaoriginaaliin vertaamisessa segmentointianalyysissä on huomioitu myös muut samanmuotoiset nimet ja näin ollen segmentointi ei ole ollut sillä tapaa mekaanista, että kantavartalon pituus olisi maksimoitu ja mahdolliseksi suffiksiksi olisi jätetty mahdollisimman vähän. Näkemykseni nimirakenteista muotteina ja johtamisesta kantasanan ja muotin keskinäisenä neuvotteluna käy ilmi alaluvusta [C:1.2](#).

D:1.4 Motivointi

Käytettyjen muokkauskeinojen selvittely antaa tietoa siitä, mitkä muokkauskeinot (ja esimerkiksi mitkä muotit) ovat erityisen ominaisia juuri kulkineennimistöille. Muutamilta osin tutkittavilla asioilla on kytköksiä nimistöntutkimuksen ulkopuolellekin. Fonotaksin kannalta välttämättömän mukauttamisen tutkiminen antaa tietoa siitä, miten vierasperäisiä nimiä on mukautettu puhutun suomen tai kirjoitetun puhe-suomen fonotaksiin. Samoin lekseemihakuisen muuntelu on Suomessa heikosti tutkittua ja tunnettua.

D:1.5 Teoreettinen tausta

Luvun teoreettinen tausta koostuu lainasanojen mukauttamisesta, sananmuodostuksesta johtamisen, lyhentämisen, kontaminaation ja erityisesti slangisanojen muodostuksen osalta ja tietysti epävirallisten nimien tutkimuksesta. Näkökulma on semasiologinen: miten merkeistä muodostetaan toisia merkkejä. Teoriakatsaus lähtee liikkeelle sanojen ja nimien lainaamiseen ja mukauttamiseen käytetyistä käsitteistä ([D:2.1](#)) ja etenee kohti lainasanojen vertailua sekundäärinimiin ([D:2.2](#)). Tämän jälkeen sekundäärinimet jaetaan puhtaisiin ja lisämerkityksisiin ([D:2.3](#)) ja McCluren esitellään malli tarkemmin ja sitä kehitellään edelleen ([D:2.4](#)). Tätä seuraa B-osiosta lainattu kansanlingvistinen katsaus siitä, miksi sekundäärinimiä muodostetaan ([D:2.5](#)), mistä päästään pohtimaan sitä, miksi osaa nimistä muunnellaan ja osaa ei ([D:2.6](#)).

D:1.6 Tutkimuskysymykset ja rakenne

Osion keskeisin kysymys on se, mitä keinoja käyttämällä epävirallisia nimiä muodostetaan toisista, virallisista tai epävirallisista nimistä. Tähän kysymykseen vastaamiseen tarvitaan oikeastaan koko osio, joten vastaus on tiiveimmin löydettävissä koontiluvusta [D:8](#). Osion alaluvuissa käydäänkin läpi näitä erilaisia muodostuskeinoja. Se, mitä epäviralliset kulkineennimet kertovat vierasperäisten nimien ja lyhenteiden mukauttamisesta suomen ja viron fonotakseihin ja miten nimiä on mukautettu, kerrotaan luvussa [D:3](#). Puhtaiden sekundäärinimien muodostuksessa käytetyn ns. neutraalin muuntelun keinot ja niiden käytön yleisyys käy ilmi luvusta [D:4](#), lisämerkityksisissä sekundäärinimissä käytetty lekseemihakuinen muuntelu ja sen yleisyys taas luvussa [D:5](#). Muunnelluista nimistä muodostuvia ketjuja taas tutkitaan luvussa [D:6](#) ja kulkineennimistöön sisältyviä merkityksenmuutoksia (eli miten vanhoista nimistä tehdään uudensisältöisiä muotoa muuttamatta) luvussa [D:7](#).

D:2 Sekundäärinimien teoria

Tämän luvun alaluvut ovat suurelta osin kopiota aiemmista teorialuvuista, sillä sekundäärinimiin liittyvä käsitteistö oli valtaosin pakko esitellä jo rakennetyyppejä esitelleessä C-osiossa. Luvun teoreettinen tausta koostuu lainasanojen mukauttamisesta, sananmuodostuksesta johtamisen, lyhentämisen, kontaminaation ja erityisesti slangisanojen muodostuksen osalta ja tietysti epävirallisten nimien tutkimuksesta. Teoriakatsaus lähtee liikkeelle sanojen ja nimien lainaamiseen ja mukauttamiseen käytetyistä käsitteistä ([D:2.1](#)) ja etenee kohti lainasanojen vertailua sekundäärinimiin ([D:2.2](#)). Tämän jälkeen sekundäärinimet jaetaan puhtaisiin ja lisämerkityksiin ([D:2.3](#)) ja McCluren malli esitellään tarkemmin ja sitä kehitellään edelleen ([D:2.4](#)). Tätä seuraa B-osiosta lainattu kansanlingvistinen katsaus siitä, miksi sekundäärinimiä muodostetaan ([D:2.5](#)), mistä päästään pohtimaan sitä, miksi osaa nimistä muunnellaan ja osaa ei ([D:2.6](#)). Näistä uutta ovat ainoastaan viimeisin kohta sekä McCluren mallin tarkempi kuvaus ja suhteuttaminen tähän tutkimukseen. Osion C tarkoin lkenut voikin ohittaa useimmat näistä alaluvuista vilkaisulla, osiosta D lukemisensa aloittavan taas kannattaa lukea ne hyvinkin.

D:2.1 Sanojen ja nimien lainaaminen ja mukauttaminen

Tämä alaluku on kopio luvusta C:1.5. Sanojen ja nimien lainaaminen ja mukauttaminen liittyy sekundäärinimiin siksi, että viralliset kulkineennimet ovat valtaosaltaan vierasperäisiä ja lainaleksemejä muunnellaan hyvin samalla tavalla kuin kulkineennimiäkin.

Lainattu teksti:

C:1.5 Lainaaminen

C:1.5.1 Lainauksen lajit

Mikäli otetaan huomioon sekä saamelaisten, suomalaisten ja skandinaavien muuttoliikkeet että hypoteesi Suomen alueella asuneesta kadonnutta kieltä puhuneesta kansasta, voidaan havaita oikeastaan koko Suomen alueen olleen jossakin vaiheessa kieliraja-alueita. Näin lainaaminen on ollut niin nimiä kuin sanoja koskien hyvin tärkeä tapa hankkia uutta sanastoa ja nimistöä. Eri-ikäisiä sanalainoja on tutkittu paljonkin, joskin etymologinen tutkimus on usein painottunut vanhempiin lainakerrostumiin. Lainanimistöntutkimuksella sitä vastoin tarkoitetaan Suomessa kuitenkin lähinnä lainapaikkanimien tutkimusta, vaikka nimelementtien lainaamista kielestä toiseen on kaikissa nimilajeissa, paikkanimien lisäksi erityisen näkyvästi henkilönnimistössä ja kaupallisessa nimistössä ([NP 2008: 67–70](#)).

Lainasanaston ja -nimistön tutkimuksessa on joitakin terminologisia eroja. Sekä sanaston että nimistön lainat voidaan kirjallisuuden ([Häkkinen 1997: 155](#), [VISK § 146, § 150](#), [Nissilä 1962: 103](#), [NT 1974 s.v. *lainanimi*](#), [Nuutinen 1989](#), [Sajavaara 1989: 64–72, 96–97.](#)) pohjalta ryhmitellä "lainan asteen" mukaan seuraaviin ryhmiin (ryhmitys ja kirjaimet minun):

- a) Suora lainaaminen: sana tai nimi lainataan vieraasta kielestä ja otetaan käyttöön sellaisenaan. Nimitetään sanaston yhteydessä vanhastaan **sitaattilainaksi**, nimistössä termiä ei käytetä.

- b) Suora lainaaminen ja lainan äänteellinen mukauttaminen suomeen. Nimitetään sanastossa vanhastaan **erikois- tai yleislainaksi** mukautumisen asteen mukaan, nimistössä taas **mukaelmaksi**. Mukautumista säätelevät sanan käyttötiheys, levikki, lainaustapa (puhe/kirjoitus), käyttötilanteen tyyli- ym. vaatimukset ja lainaamisen tarkoitus.
- Kokonaan mukautumattomista lainoista ryhmissä a) ja osin b) käytetään yhdessä termiä **vierassanat**.
- b2) Suora lainaaminen ja lainan äänteellinen mukauttaminen suomeen voimallisemmin, siten, että sana näyttäisi koostuvan ainakin lähes kokonaan suomenkielisistä aineksista. Nimitetään **kansanetymologiaksi**, Nissilä myös **kansanjohdokseksi**.
- c) **Kääntäminen**: nimi tai sana käännetään suomeksi joko tarkasti tai vapaammin.
- Kaikista edellä mainituista (a–c) voidaan muodostaa kombinaatioita, esimerkiksi osamukaelma *Halsvik* → *Halslahti* on suoran lainaamisen ja kääntämisen yhdistelmä. **Käännöslainat** (*bodybuilding* → *kehonrakennus*) ovat yleensä tyyppiä c+c. Lievempään eli vapaampaan kääntämiseen liittyy myös mahdollisuus siihen, että vieraasta kielimuodosta lainataan vain nimi-idea.
- d) **Merkityslainat**: oman kielen sanan merkitystä muutetaan vieraan esikuvan mukaisesti (tietokoneen *hiiri*). Ei juuri esiintyne nimistössä.

Myöhemmin (luvussa [C:3.2](#)) kritisoitavaa kansanetymologiaa lukuun ottamatta tässä esitetyt termit ovat luonteivia.

C:1.5.2 Muuta lainaamiseen liittyvää

Eri-ikäiset lainat ovat usein erilaisia. Vanhemmat sanalainat ovat yleisemmin kaksitavuisia ja paremmin kieleen mukautuneita kuin nuoremmat. Uudemmat originaaliltaan konsonanttiloppuiset lainasanat mukautetaan suomeen pääosin *-i*-loppuisina (ns. epenteettinen *i*), mutta vanhemmat ovat usein ohjautuneet johonkin suomen kielen johdostyyppiin tai muottiin (*urakka*, *humala*). Epenteettistä *-i*:tä edeltävä klusiili tai *s* yleensä geminoituu, muutkin konsonantit joskus. (VISK [§ 28](#), [§ 150](#) – [153](#).) Suomen ja ruotsin välillä paikannimilainojen todettiin toteutuneen enimmäkseen mukaelmina **käännösten** jäädessä harvinaisiksi. (NP 2008: 67–70.) Paikannimien mukauttamisesta on pyritty maailmanlaajuisesti luopumaan (mts. 87–88). Sukunimien suomalaistamisallaan yhteydessä käytettiin sekä kääntämistä että mukailua. Kielikontaktien yhteydessä on todettu, että lainanimistön omaksumiseen joko mukauttaen tai kääntäen liittyy kielitaidon, kielikontaktien laadun ja määrän ja kontaktikielten rakenteiden lisäksi myös asenteita. Käytetyt menetelmät ei olekaan kaikkialla sama. (Pedersen 2010.)

Lainaanamiseen liittyy myös "lieveilmiöitä". Vieraat sanat ovat tuoneet suomeen joitakin vieraita konsonantteja ja tavutyyppisiä (mm. *b*, *g* ja konsonanttiyhdyksillä alkavat tavut), joskin lainaperäisten konsonanttien ääntämisessä on kuitenkin edelleen häilyvyyttä. On myös havaittu tendenssi tuottaa joko hyperkorrektisti tai tahattomasti vierassanoissa soinnillisia klusiileja soinnittomien sijaan. Osin soinnillistamista tapahtuu myös leikkillisesti tai ironisesti. Soinnillisten klusiilien vierautta on pidetty myös slangille affektisuutta tuovana keinona. Vierassanoissa ja nimissä on lisäksi myös kirjoitusasuun verrattuna eroja joidenkin äänteiden kestoasteissa. (VISK [§ 6–12](#), [28](#), Suomi 2006: 171.) Joistakin vierassanoista on myös abstrahoitu uusia johtimia tai yhdyssananloppuja (suklaa*holisti*, *junttiefobia*) (VISK [§ 152](#)).

C:1.5.3 Toisenlaista lainaamista

Eräänlaista lainaamista on myös lainaaminen kielen sisällä. Nimiä ja sanoja voidaan lainata eri kielimuodoista (esim. murteesta yleiskieleen). Toisenlaista kielen sisäistä lainaamista on myös metaforisuus. Metaforisuutta käsitellään tarkemmin seuraavassa semantiikkaa käsittelevässä alaluvussa. Metaforassa puhuteltavaa kohdetta nimitetään toisen asian nimellä ja näin "lainataan merkitystä". Vertailevien siirrynnäisnimien (*Amerikka*, *Petsamo*) kutsumista lainanimiksi ei kuitenkaan suositeltu (NT 1974 s.v. *lainanimi*). Tämä terminologinen ratkaisu on kyseenalaistettavissakin; toisaalta kyseenalaistus johtaisi helposti siihen, että peräti kaikki epäuniikit nimet voidaan tulkita lainanimiksi.

D:2.2 Sekundäärinimien ja lainasanojen suhde

Tämä alaluku on kopio luvuista C:3.1 ja C:3.2. Lainasanat liittyvät sekundäärinimiin siksi, että viralliset kulkineennimet ovat valtaosaltaan vierasperäisiä ja lainaleksemejä muunnellaan hyvin samalla tavalla kuin kulkineennimiäkin.

Lainattu teksti:

C:3.1 Sekundäärinimien ja lainasanojen suhde

Lainat, slangijohdokset ja epävirallisen nimistön sekundäärinimet muistuttavat osittain toisiaan. Kaikissa tapauksissa lähdetään nimittäin liikkeelle valmiin leksikaalisen elementin mukauttamisesta tai muuntelusta. *Kannasta* (ruots.) saadaan *kannu*, *paperi* muuntuu *papruksi* ja *Mercedeksestä* tulee *Mersu*. Kaikkia näitä tapauksia siis yhdistää se, että ilmauksen muoto muuttuu merkityksen muuttumatta. Jos viralliset kulkineitten merkki- ja mallinimet tulkitaan vieraskielisiksi (vähintään sitaattilainojahan ne ovat), ovat epäviralliset näiden pohjalta muodostetut sekundäärinimet tällöin erilaisia mukautuneita lainoja. Näin voitaneen hyvinkin ajatella, sillä viralliset kulkineennimet ovat valtaosaltaan vieraskielisiä tai ainakin vierasperäisiä. Nimeen sisältyvien leksikaalisten elementtien kieli riittänee vieraskielisyyden kriteeriksi; Sjöblom (2006: 113–145) on nimittäin selvittänyt suomalaisten yritysnimien kielisyyttä näin. Tässä rinnastuksessa on merkittävää se, että näin ollen edellä luvussa C:1.5 esitettyjen mukailuun ja lainasanojen äänteelliseen adaptaatioon liittyvien termien pitäisi olla käyviä. Kääntäen myös sekundäärinimien analyysiin käytettävät välineet ovat käyttökelpoisia lainasanoihin.

Vanhaa (usein vieraskielistä) lekseemiaineista mukaillen syntyvät sekundäärinimet voivat olla johdoksia, neutraalihkoja äänteellisiä mukaelmia tai "kansanetymologioita" tai perustua muuhun muunteluun, esimerkiksi kääntämiseen, synonymiaan tai assosiaatioihin. Muuntelussa käytettyjä mekanismeja ja muuntelun motiiveja pohditaan tarkemmin osiossa D. Mukailua on siis kuitenkin niin nimistössä kuin sanastossakin kahta laatua: yhtäältä neutraalihkoa ja lähinnä ääntämisen helpottamiseen tähtäävää, toisaalta lekseemihakuista ja funktioltaan moninaisempaa. Vakiintuneet termit **mukaelma** ja **kansanetymologia** eivät kuitenkaan kuvaa koko ilmiötä, sillä **lekseemihakuisen muuntelun** funktioihin kuuluu paitsi pyrkimys lainailmauksen selventämiseen (enemmän tai vähemmän virheellisesti) myös huumori ja leikkittely, eivätkä nämä funktiot aina ole erilliset. Lekseemihakuisen muuntelun ideaa ja sitä vastaamaan valittua termiä **lisämerkityksiset sekundäärinimet** pohditaan syvemmin hetken kuluttua.

Primääriys ja sekundääriys sellaisena, kuin ne tässä luvussa esitetään, kuuluvat nimistöntutkimuksessa käytettyihin termeihin. Tämä ei silti estä tarkastelemasta niiden avulla myös appellatiivisia nimiä tai nimityksiä. Primääri aines kuvaa siis ilmauksen kohdetta, kun taas sekundääri aines on peräisin samantarkoitteisesta aiemmasta nimestä. Kansanetymologisesti tai humoristisesti käsitelty sekundääriaines (eli lekseemihakuisesti muunneltu) on samaan tapaan lisämerkityksistä kuin nimistössäkkin. Primäärinimityyppisiä appellatiiveja ovat esimerkiksi yhdistämällä muodostettu *jumputtijumputiauto* ja merkityksen laajenemiseen tai siirtymiseen perustuva *kiesi*. Puhtaasti sekundäärien nimien kaltaisia appellatiiveja ovat tyypillisimmin erilaiset ns. slangijohdokset (mm. *motskari*), ty pisteet ja ellipsisit (*pyörä* ← *polkupyörä*, *pillari* ← *katepillari*) ja neutraalit mukaelmat (*pikappi* 'pick up'). Lekseemihakuista muuntelua taas edustaa esimerkiksi *ambulanssista* saatu kulkineen ääntä kuvaava *pimpulanssi*.

C:3.2 Lisämerkityksisten sekundäärien nimenosien suhteesta kansanetymologian käsitteeseen

"Kansanetymologioita"

Lekseemihakuinen muuntelu eli se, että jotakin lekseemiä muunnellaan siten, että se näyttää joltakin toiselta kieleen vakiintuneelta lekseemiltä, ei ole vain epäviralliselle nimistölle ominainen ilmiö. Itkonen (1966: 131) nimittää **kansanetymologiaksi** sitä taipumusta, että oudonasuinen lainasana mukautuu äänteellisesti läheisiin tuttuihin sanoihin, joiden avulla hänen mukaansa yritetään selittää vieraan sanan merkitystä. Esimerkkeinä Itkonen mainitsee sanat *herrastuomari*, *papukaija*, *piinhuusi* 'entisaikainen naisvankila' ja toteaa ilmiön esiintyvän saamessakin. Murteissa esiintyvän piinhuusin originaalina on ruotsin *spinnhus* 'kehruhuone', mutta nimitys liittyynee käyttäjänsä mielessä usein myös *piina*-sanueeseen. Kansanetymologiasta käy myös vaikkapa Häkkisen (2004, s.v. *raadollinen*) mainitsema sana *raadollinen*, jossa vanha *radoillinen* 'maankiertäjä' (← *rata*) ja *raato* 'kuollut eläin' yhtyvät eikä venäläisperäinen *raataa*-verbikään jää semanttisesti kovin kauas. Kihlakunnantuomarit (*häradsdomare*) olivat aikoinaan suuria *herroja* ja *papukaijakin* saattoi syödä *papuja* ainakin ihmisten mielikuvissa. Myyrä taas on päässyt ahkeran eläimen vertauskuvaksi yhdyssanassa *työmyyrä*, koska se muistuttaa ruotsin vastaavan yhdyssanan *arbetsmyra* jälkiosaa (Häkkinen 1997:46–47).

Myös amerikansuomessa on samantapaisia sanoja (esimerkit [Virtaranta 1992](#)): englanninkielisistä sadatteluista *son of a gun* ja *son of a bitch* amerikansuomeen on saatu sanat *sanomakonna* 'peijakas, roisto, ryökäle' ja *sanomapitsi* 'paskiainen, sika'. *Konna*-sana on tunnettu suomessa kelmin merkityksessä jo 1600-luvulla ([Häkkinen 2004](#) s.v. *konna*), eikä *pitsiksi* nimittäminenkään miestä ylennä. Suomen ja englannin sanat ovat käyneet yksiin myös sanoissa *sekuliryhmä* 'tunnustukseton puolueyritys' ja *telefoonipaalu* 'puhelinpylväs'. *Sekulissa* yhtyvät amerikanenglannin sana *secular* ja suomen *seka*-aines, englannin *pole* taas on samastettu suomen *paaluun*. **Kaksoismotivoituja** murre sanoja (mm. *tyyteni* → *tytinä* 'lihahyytelö') taas on tutkinut mm. Vesa Jarva ([2001: 30–35](#) sekä [2003](#)).

Ylipäättään lainasanan yhdennäköisyys jonkin vanhemman sanan kanssa voi vaikuttaa lainasanan merkitykseen. Ranskassa anomuskirjaa merkitsevän *supplique*-sanan suomalainen vastine *supliikki* merkitsee hyviä puheenlahjoja ilmeisesti *suu*-sanan takia ([Häkkinen mts. 37, 46](#)). Ääriesimerkin laina-aineksen alistamisesta suomen kielen tarpeisiin mainitsee Kulonen ([1996: 30](#)): uusia deskriptiivisen tuntuksia sanoja on saatu lainaamalla valikoiden siten, että ne ovat sopineet omassa kielessä olevaan äänteellisen ja semanttisen rakenteen yhdistelmään. Toisaalta taas vieraan kielen sana on saattanut vaikuttaa suomen kielen sanan merkitykseen (*kaasu, kontti*) ([Häkkinen mts. 48–49](#)).

Samanlaisesta "suomentamisesta" on ollut myös kyse, kun kristillisiä henkilönnimiä on sovitettu yhteen pakanallisten nimien kanssa (ks. [Kiviniemi 1982: 41](#)) ja kun sukunimien suomalaistamisen aikaan nimiä on mukailtu suomenkieliseksi. Näistä kuitenkin kansanetymologia-termiä ei ole yleensä käytetty, vaikka muodostusmekanismi on tietysti aivan sama. Oikeammin pitäisi tosin puhua lekseemihakuisesta muuntelusta, minkä seuraavaksi perustelen.

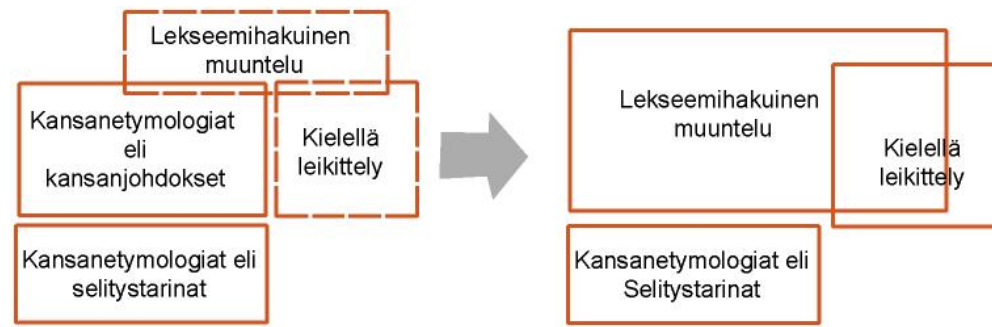
Miksi lekseemihakuinen muuntelu on parempi termi?

Käsitteet lekseemihakuinen muuntelu ja kansanetymologia voitaisiin tarkemmin pohtimatta samastaakin. Molemmissa lähtölekseemiä muunnellaan siten, että tuloslekseemi muistuttaa jotakin kielessä jo olemassa olevaa sanaa ja saa tältä merkitystä. Termit lekseemihakuinen muuntelu ja kansanetymologia eivät kuitenkaan ole täysin samantarkoitteiset. Lekseemihakuinen muuntelu on teknisen tason käsite (lekseemiä muunnellaan niin, että se näyttää toiselta lekseemiltä), kun taas kansanetymologia lienee merkitysaltaan laajempi termi (kansan tulkinta lekseemin merkityksestä ja mahdollisesti tähän liittyvä lekseemin muokkaus) ja viittaa usein kansan ymmärtämättömyyteen. Toisaalta taas lekseemihakuinen muuntelu kattaa selvästi myös sellaista muuntelua, jossa kysymys ei ole kansanetymologiasta.

Otan yhden käytännön esimerkin havainnollistaakseni lekseemihakuisen muuntelun ja kansanetymologian suhdetta: Isäni käyttää usein raskaana olemisesta ilmausta *olla rastaana*. Ilmaus on muodostettu äännettä vaihtamalla (fonologinen korvaus eli substituutio) tavoitteena toinen sana (lekseemihakuinen muuntelu). Syntyvät assosiaatiot ovat luonteavat, koska ne yhdistävät raskauteen liittyvän pyöreän mahan ja pikkulinnulle ominaisen kupumaisen vatsan. Näin on syntynyt lisämerkityksistä sekundäärinimeä rakenteeltaan vastaava appellatiivinen ilmaus. Kansanetymologiasta missään nimessä ei kuitenkaan ole kysymys, koska kyse on suomen kielessä jo olevan sanan muuntelusta ja koska on käytännössä varmaa, että muuntelija ei ole muunnellut sanaa kyvyttömyyttään vaan humoristisessa mielessä.

Vaikka useissa kohdin tarve mukailla lekseemiä syntyy lainaamisen ja kielikontaktin yhteydessä (ks. edellisten lisäksi lukua [C:1.5](#)) ja vaikka viralliset kulkineennimet ovatkin enimmäkseen vieraslähtöisiä, nimen vieraskielisyys ei siis ole lekseemihakuisen muuntelun edellytys. Kuorma-automerkillä *Vanaja* saadaan siis *Vainaja* ja *Mercedes-Benzistä* muokatusta selvästi suomenkielisestä *Mersusta* voidaan edelleen fonologisen substituution avulla tehdä lisämerkityksinen sekundäärinimi *Marsu*.

Näkemykseni mukaan termi kansanetymologia on negatiivisesti väritynyt ja kansan harhakuvitelmiin tai ymmärtämättömyyteen viittaava. Koska nimien ja sanojen suhteen meillä ei juuri koskaan ole pääsyä nimenmuokkaajan tai lainaajan motiiveihin, emme pysty arvioimaan sitä, onko lekseemihakuisen muuntelun motiivi kyvyttömyys, humoristisuus vai peräti halu yksinkertaistaa asioita tai tehdä sanasta tarkoitetaan paremmin kuvaava. Termi kansanetymologia tulisikin johdonmukaisuuden vuoksi vastedes varata vain selityksille tai selitystarinoille (näin esim. [NP 2008: 35](#) sekä [Nissilä 1962:99 ss.](#) ja [Nissilä 1975:287–290](#)). Onkin viisainta tyytyä puhumaan lekseemihakuisesta mukailusta tai muuntelusta niin *rastaana olemisen* kuin kulkineennimienkin muuntelun suhteen. Näin päästään eroon myös siitä seikasta, että kansanetymologia merkitsee oikeastaan kahta eri asiaa: sekä selitystarinaa että sellaisia sana- tai nimimuotoja, joita Nissilä nimitti kansanjohdoksiksi. Näkemykseni mukaan terminologinen kenttä tulisi jäsentää seuraavalla tavalla uudelleen:



D:2.3 Sekundäärien nimenosien tarkempi jaottelu puhtaisiin ja lisämerkityksisiin

Tämä alaluku on kopio luvusta C:2.2 ja se on kopioitu tähän siksi, että lienee suotavaa ensin määritellä käsitteet puhtas sekundääri ja lisämerkityksinen sekundääri, ennen kuin ryhdytään erittelemään niiden muodostuksessa käytettyjä keinoja.

Lainattu teksti:

C:2.2 Sekundäärien nimenosien tarkempi jaottelu puhtaisiin ja lisämerkityksisiin

Edellisessä alaluvussa nimet jaoteltiin primääreihin tai sekundääreihin sen mukaan, oliko niiden taustalla aiempi samantarkoitteinen nimi. Kun Ladaa kutsutaan *Hapankaalihakkuriksi*, kyse on primääristä kulkineen alkuperää ja käyntiääntä ilmentävästä nimestä. Samantarkoitteinen *Latukka* taas on selvästi sekundääri, eräänlainen kielellisen muuntelun neutraali tuotos. Samasta kannasta voidaan kuitenkin muotoilla myös *Laatokka*, jossa on nähtävissä paitsi automerkin itäinen alkuperä myös merkin virallinen merkinimi. Edellisen alaluvun määritelmän mukaan *Laatokka* on siis sekundäärinimi. Sillä on kuitenkin primäärinimille tyypillisiä piirteitä, sillä se ilmaisee jotakin kulkineen ominaisuutta (toisin kuin *Latukka*). Kaikki sekundäärinimet eivät siis ole puhtaasti "vain" sekundäärejä, vaan niissä on lisäksi jotakin sellaista, jota olen päättänyt kutsua lisämerkitykseksi. Tämän lisämerkityksen muodostumiseen palataan tarkemmin lekseemihakuista muuntelua käsittelevässä luvussa [D:5](#).

Em. Kosken (2004), Ainialan (2003) ja Paalasen (1992) tutkimusten (ja monien muiden) perusteella voidaan pitää tosiona, että primäärien ja [puhtaasti] sekundäärien nimien rajamailla on joukko nimiä. Tämän rajamaan, tai pikemminkin yhteisalueen, kartoituksesta ja sen osa-alueitten nimeämisestä nimistöntutkimuksessa ei sitä vastoin ole vielä saavutettu vakiintunutta yhteistä näkemystä. Ylimalkainen "nimet primääriin ja sekundääriin välimaastossa" (Ainiala 2003:211–217) ei välttämättä ole riittävä kuvaus tai termi. Mistä siis on kyse, kun *Toyota Carinasta* saadaan *Narina* ja *Allis Chalmersista* *Kallis Jalmari*?

Rajamaata voidaan jakaa osiin niin puhtaasti muodollisin perustein kuin tähän semantiikkaakin yhdistellen. McCluren kehittämä epävirallisten henkilönnimien luokitus jakaa virallisista etu- ja sukunimistä muodostetut sekundäärimuodostet fonologisiin, morfologisiin ja leksikaalisiin muunnoksiin (alteration). Fonologinen taso (yksittäisten äänteiden vaihdokset) ja morfologinen taso (erilaisten päätteiden lisäys ja tyypisteiden käyttö) liittyvät usein toisiinsa. Leksikaalisen tason muuntelussa taas on kyse muuntelusta, jossa tavoitellaan jotain tuttua sanaa tai nimeä. Leksikaalisen tason muunnos voidaan saavuttaa eri menetelmin: fonologisten, morfologisten ja leksikaalisten korvaamisten (substitutions) kautta. McCluren mukaan enimmäkseen leksikaaliset korvaamismenetelmät kuuluvat johonkin seuraavista neljästä ryhmästä: 1) vakiintuneitten kollokaatioiden hyödyntäminen, 2) synonymia, 3) antonymia ja 4) metonymia. (McClure 1981:65–67.) McCluren malli pohjautuu siis nimien muodostusmekanismeihin ja jättää nimeen sisältyvät merkitykset huomiotta. (McCluren malli on piirroksena alaluvussa [D:2.4](#).)

Koska fonologisen ja morfologisen tason muuntelu erottuvat huonosti toisistaan, ne on yleensä niputettu suomalaisessa tutkimuksessa yhteen (*Chevrolet Camaro* → *Samaro* ja *Mercedes-Benz* → *Mersu*). Vastaavasti leksikaalisen tason muunnokset (siis *Carina* → *Narina*) tuottavat usein jonkin assosiaation, mikä piirre erottaa ne varsin selvästi fonologisen ja morfologisen tason muunnoksista. Tältä pohjalta Paalanen jakaa sekundäärinimet kahtia "sekundääreihin hypokoristisiin nimiin" ja "sekundääreihin leksikaalisesti muunneltuihin nimiin" (*mts. 1992:48*). Kempainen taas (*1981*) "teknisiin hypokorismeihin" ja "assosiatiivisiin hypokorismeihin". Itse taas olen aiemmin (*Seppälä 2009*) käyttänyt vastaavista ryhmistä nimiä "puhtaasti sekundäärinimet" ja "lisämerkityksiset sekundäärinimet".

Myös Koski (*2004:66–69*) tunnistaa rajamaan primäärien ja sekundäärien nimien välillä. Kosken ryhmittelyssä ilmauksen motivaatio (merkitys) on kuitenkin muodollisia perusteita tärkeämpi. Koski puhuu nimistä, jotka sisältävät elementin virallisesta nimestä (primäärinimen substanssi) ja henkilön luonnehdinnan (nimettävän deskriptio), ja toteaa, että tällaisilla nimillä voidaan katsoa olevan **kaksoismotivaatio**. Kaksoismotivaatiosta erillisenä ilmiönä Koski mainitsee **lekseemihakuisen muuntelun**. Lekseemihakuinen muuntelu tarkoittaa sitä, että muodostusmalliin valetulla epävirallisella nimellä on homonyymi, joka ei luonnehdi nimenkantajaa. Joskus on myös vain ikään kuin lainattu nimeksi jokin viralliseen nimeen sopiva konnektio, jota ei kuitenkaan voida pitää metatorisena (Kosken esimerkit *Hilkka* → *Punahilkka* ja *Risto* → *Risto Reipas*).

Kosken kaksoismotivoituidut nimet ja lekseemihakuisen muuntelun tuotteet muodostavat ryhmän, joka muodostustekniikaltaan pitkälti vastaa McCluren leksikaalisen tason muunnosta. Koski on täysin oikeassa siinä, että virallisesta nimestä muuntamalla syntyvät leksikaalisen tason muunnokset eivät ole ikään kuin samanarvoisia tai samaan ryhmään kuuluvia. Toisaalta kaksoismotivoitujen nimienkin muodostusmenetelmässä on kyse nimenomaan lekseemihakuisesta muuntelusta, olkoonkin, että ne lekseemit, joita kohti pyritään, ovat kohdetta mielekkäästi kuvaavia. Olisikin siis luontevaa pitää lekseemihakuisuutta kattokäsitteenä riippumatta siinä, ovatko muuntelun kohteena olevat lekseemit nimen viittauskohteen ominaisuuksiin nähden mielekkäitä tai ei. Erityisesti rajanvedon vaikeus Kosken ryhmien välillä korostuu, kun uusimman nimistöntutkimuksen tapaan ryhdytään tunnustamaan se, että nimen merkitys ei synny kokonaan nimenantajassa, vaan merkitystä syntyy huomattavasti myös vastaanottajassa (ks. alalukua *E:2.2.2*). Nimen kohteeseen siis pyritään liittämään ominaisuuksia nimen sisältämien lekseemien mukaisesti: *Mazdaa Maksalaatikoksi* kutsuttaessa autoon kytkeytyy kaikesta huolimatta jotakin *maksalaatikon* semanttisesta kentästä. Täysin assosiaatioita tuottamatonta ja neutraalia leksikaalista muunnosta on kulkineennimiaineistosta hankala löytää.

Edellä esitetyn pohjalta jaan sekundäärit nimenosat seuraavasti:

1. **Puhtaasti sekundäärit nimenosat**: Virallisesta tai epävirallisesta nimestä muodostetut nimet, jotka eivät merkitse sen enempää kuin niitä edeltäneet originaalinimet (esim. em. *Latukka*).
 2. **Lisämerkityksiset sekundäärit nimenosat**: Virallisesta tai epävirallisesta muodostetut nimet, joissa lekseemihakuista muuntelua käyttäen on päädytty niin lähelle toista tunnistettavaa lekseemiä ja toisaalta niin kauas originaalinimestä, että jonkinlainen uusi assosiatiivinen lisämerkitys syntyy (esim. em. *Laatokka*).
- Ryhmän 2 nimet taas voidaan jakaa kahtia sen mukaan, kuvaako tämä assosiatiivinen lisämerkitys jotain kohteen ominaisuutta vai ei. Tämä oppositio ei kuitenkaan ole binäärinen vaan polaarinen: toisin sanoen ryhmien raja on liukuva ja jopa yksilöllinen henkilön maailmantiedon mukaan.

Tilanne 1. Esimerkkejä puhtaasti sekundääreistä nimenosista:

Aardwark = (kuorma-auto) Kenworth T600

Acco = (henkilöauto) Honda Accord

Aksoona = (henkilöauto) Opel Ascona

Alfa = (henkilöauto) Alfa Romeo

Ama = (henkilöauto) Volvo Amazon

Ame = (henkilöauto) Rambler American

Amerikaani = (henkilöauto) Rambler American

Amukka = (henkilöauto) Volvo Amazon

Askoda = (henkilöauto) Opel Ascona

Askonn = (henkilöauto) Opel Ascona

Avens = (henkilöauto) eräs Toyota Avensis

Bakkeri = (henkilöauto) Studebaker

Barokki**bemari** = (henkilöauto) BMW 502 1950-I. (kuvan [lähdeviite](#))

Beda = (henkilöauto) Pobeda

Beimeri = (henkilöauto) BMW

Beikkeri = (henkilöauto) Studebaker

Bekkeri = (henkilöauto) Studebaker

Bella = (traktori) MTZ

Belve = (henkilöauto) Plymouth Belvedere

Bemar = (henkilöauto) BMW

Bembe = (henkilöauto) BMW

Bemm = (henkilöauto) BMW

Bemmu = (henkilöauto) BMW

Bemu = (henkilöauto) BMW

Bemukka = (henkilöauto) BMW

Biimer = (moottoripyörä) BMW

Biimeri = (henkilöauto) BMW

Brokki = (paloauto) eräs Brockway

Budillakki = (henkilöauto) Buick

Buikki = (henkilöauto) Buick

Buumer = (henkilöauto) BMW

Bömm = (henkilöauto) BMW

Böödi = (henkilöauto) Pontiac Firebird
C = (henkilöauto) Vauxhall Chevette
C-Rekkula = (henkilöauto) Opel Rekord Coupé
Caddy = (henkilöauto) Cadillac
Lahn**abirdi** = (henkilöauto) Ford Thunderbird 1970-77 (kuvan [lähdeviite](#))
Pottu**biili** = (pakettiauto) eräs Citroen Jumper
Esitettyjen nimien lukumäärä: 38

Tilanne 2a. Esimerkkejä lisämerkityksisistä sekundääreistä nimenosista, jotka viittaavat myös kohteen ominaisuuksiin:

Arbuus = (henkilöauto) Subaru
Asteekki = (henkilöauto) eräs Lada
Baazka = (henkilöauto) eräs Lada
Baijerilainen Mutteri-Wiritys = (henkilöauto) BMW
Baskona = (henkilöauto) Opel Ascona B
Bayerische MoscoVitch = (henkilöauto) BMW
Fakta: Iskarit Aina Tärisee = (henkilöauto) Fiat
Falskillakin Ohjauksella Rullaat Diskoon = (henkilöauto) Ford
Fiasco = (henkilöauto) eräs Ford Fiesta mk 3
Fiasko = (henkilöauto) Ford Fiesta
Fix OR Die = (henkilöauto) Ford
Fix or repair daily = (henkilöauto) Ford
Folke West = (henkilöauto) eräs Volkswagen
Galvanoidut listat sivuilla = (henkilöauto) Skoda 120 GLS tai 130 GLS (kuvan [lähdeviite](#))
Grantaunus = (henkilöauto) Ford Granada
Haisee = (pakettiauto) Toyota Hi-Ace
Haisu = (pakettiauto) Toyota Hi-Ace
Harvahampainen **antilooppi** = (henkilöauto) Volga v. 1962 asti
Helisijä = (henkilöauto) Skoda Felicia
Hiaste = (pakettiauto) Toyota Hi-Ace
Hiivatti = (henkilöauto) Fiat
Horisko = (henkilöauto) eräs Talbot Horizon
Huihai = (henkilöauto) Hyundai
Huimjaa = (henkilöauto) Hyundai
Huinjaa = (henkilöauto) Hyundai
Humma = (henkilöauto) Ford Mustang
Ikuinen Harmi = (traktori) IH 475 (International Harvester)
Inva = (henkilöauto) eräs Lada Niva
Isin FaneriAuto = (henkilöauto) IFA
Isännän Harmi = (traktori) IH
Jalkine = (henkilöauto) Saab
Jalkswagen = (henkilöauto) Volkswagen (jonka kuljettaja kävelee)
Junansulake = (henkilöauto) Datsun 100A (kuvan [lähdeviite](#))
Kakkakoppa = (henkilöauto) Volkswagen Golf 2 korimalli
Kaks seiska laiska = (henkilöauto) eräs Fiat 127
Kallis Jalmari = (traktori) Allis Chalmers
LepoAstma = (henkilöauto) Opel Astra
Pikku-**Julumetti** = (traktori) Valmet 502
Simca 1000 **Erehdys** = (henkilöauto) Simca 1000 E
Torvijolla = (henkilöauto) Toyota Corolla
Esitettyjen nimien lukumäärä: 40

Tilanne 2b. Esimerkkejä lisämerkityksisistä sekundääreistä nimenosista, joilla ei juuri ole luontevaa suhdetta kohteen ominaisuuksiin:

1,äkänen = (henkilöauto) Ford Escort 1,1 L
Aapinen = (henkilöauto) Datsun 100A
Agoonia = (henkilöauto) Opel Ascona
Aisa = (moottoripyörä) AJS
Akkutiikeri = (mopo) Tunturi Tiger Aqua
Almameera = (henkilöauto) Nissan Almera
Amalia = (henkilöauto) Volvo Amazon
Amazooni = (henkilöauto) Volvo Amazon
Anaconda = (henkilöauto) Opel Ascona
Anjovis = (henkilöauto) Toyota Avensis
Ankka = (henkilöauto) Ford Anglia
Anselika = (henkilöauto) Ford Anglia
Anus = (henkilöauto) Ford Taunus
Apina = (henkilöauto) Datsun 100A
Armi = (henkilöauto) Armstrong-Siddeley
Asco = (henkilöauto) Opel Ascona
Asteroid = (henkilöauto) Opel Astra
Aunus = (henkilöauto) Ford Taunus
Baieri MoosiWabrik = (henkilöauto) eräs BMW
Bii-Mari = (henkilöauto) BMW
Bob Marley and the Wailers = (henkilöauto) BMW
Bob Marley Wagon = (henkilöauto) BMW
Booah = (henkilöauto) eräs Lada (kuvan [lähdeviite](#))
Borat = (henkilöauto) Volkswagen Bora
Buimuri = (henkilöauto) BMW
Bässi = (moottoripyörä) BSA
C-kasetti = (henkilöauto) Opel Kadett C
Cadillac = (henkilöauto) Volkswagen Caddy
Capri Se Klassik = (henkilöauto) eräs Ford Capri
Chevy = (henkilöauto) Datsun Cherry
Combitrans = (henkilöauto) eräs Lada Combi
Cordita = (henkilöauto) Ford Cortina
Cosander = (henkilöauto) Ford Cosworth-mallit
Coskinen = (henkilöauto) Ford Cosworth-mallit
Coskio = (henkilöauto) Ford Cosworth-mallit
Cossu = (henkilöauto) Ford Sierra, Escort Cosworth-mallit
Darra = (henkilöauto) Dodge Dart
Dartsi = (henkilöauto) Dodge Dart
Taunus **17-metrinen** = (henkilöauto) Ford Taunus 17M
Zetor **Antti** = (traktori) Zetor 25 A
Esitettyjen nimien lukumäärä: 40

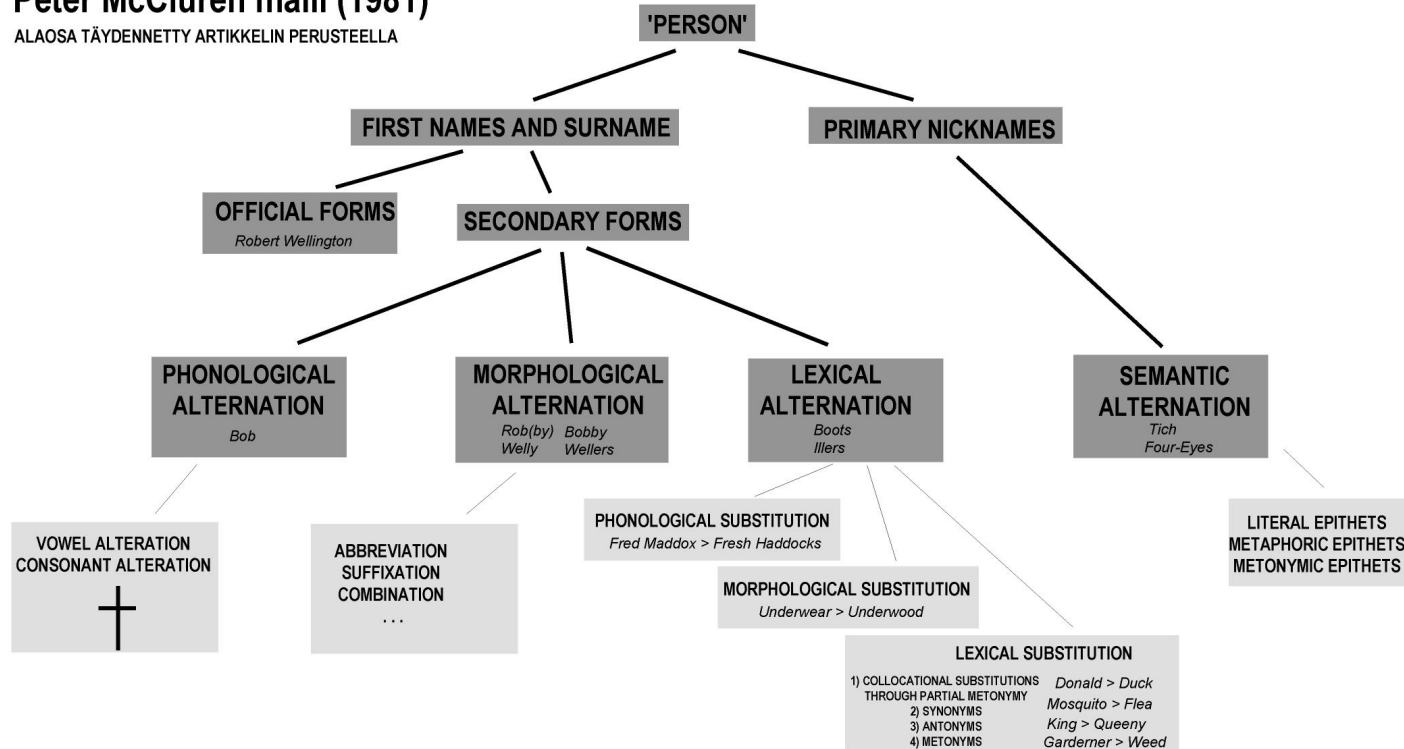
Jako puhtaaseen ja lisämerkityksiseen sekundäärinimeen ei ole aivan yksiselitteinen, ja sen vuoksi olen käsitellyt joitakin nimiä molemmissa ryhmissä. Tällaisia rajatapauksia ovat esimerkiksi *Fire* 'Vauxhall Firenza', *Lude* 'Honda Prelude' ja *Ratsuni* 'Datsun'. *Fire* ja *Lude* ovat molemmat heittämillä syntyneitä, *Ratsuni* taas on tyypillinen esimerkki virallisen nimen suomalaistamisesta, jossa *d* on korvattu useiden länsimurteiden tapaan *r*:llä. *Fire* voi englannintaitoisen korvissa sisältää lisämerkityksiä, *Lude*-nimessä taas voidaan nähdä suomenkielinen hyönteisennimitys. *Luden* mieltämistä puhtaaksi sekundäärinimeksi puoltaa kuitenkin sen taivutus. Aineistoesiintymässä nimeä nimittäin taivutetaan juuri *Lude* : *Luden* eikä *Luteen*. *Ratsuni* taas on tyypillinen esimerkki suomalaistetusta nimestä, joka sattuu yhteen jonkin kielessä jo olevan ilmauksen kanssa. *Datsuni on mun ratsuni* (tai *Ratsuni*) lauloi Hausmylly-yhtyeikin aikoinaan. Prosodisilla tutkimuksilla olisi kuitenkin luultavasti mahdollista erottaa *ratsu + ni* ja *Ratsuni* toisistaan, eikä näitä luultavasti hahmotetakaan samaksi sanaksi normaalioloissa. (Musiikissa intonaatiota ja rytmiä säätelevät myös musiikilliset seikat.)

D:2.4 McCluren mallin esittely ja sen suhde puhtaisiin ja lisämerkityksisiin sekundäärinimiin

Jo aiemmin luvussa [C:2.1](#)–[C:2.2](#) lyhyesti sivuttu McCluren malli näyttää kokonaisuudessaan seuraavalta:

Peter McCluren malli (1981)

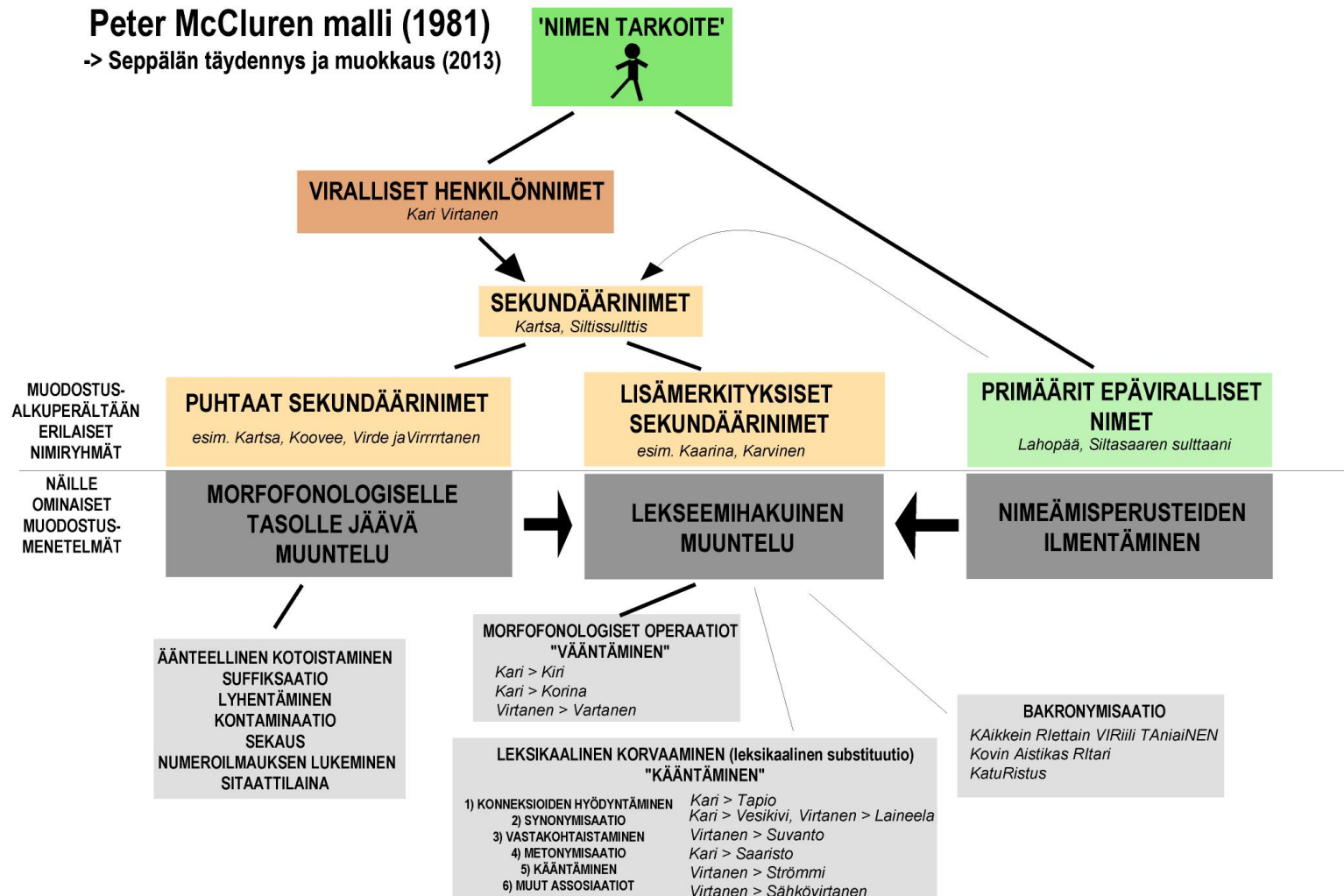
ALAOSA TÄYDENNETTY ARTIKKELIN PERUSTEELLA



McCluren malli ei kuitenkaan sovi tai riitä kaikilta osin suomalaisen kulkineennimistön kuvaamiseen, sillä se on peräisin yksikielisestä englannin maailmasta. Näin ollen vieraskielisiin originaaleihin liittyvät ilmiöt (fonotaksiin mukauttamiseen liittyvä muuntelu) puuttuvat mallista, samoin käännökset ja mukakäännökset. Lisäksi ajatus semanttisesta muuntelusta on ehkä hiukan outo, kun kyseessä on vain objektin nimeäminen uudelleen jonkin ominaisuuden perusteella. Lisäksi suomen suhteen morfologinen ja fonologinen muuntelu ovat usein lähellä toisiaan ja ne voidaan yhdistää samaksikin ryhmäksi. Olen myös lisännyt muodostamiskeinoja. Puhtaita sekundäärinimiä tuottavan morfofonologiselle tasolle jäävän muuntelun keinoihin kuuluvat näkemykseni mukaan myös sekaus (ks. [D:4.6.2](#)) ja numeroilmauksen lukeminen (ks. [D:4.4](#)). Sekaus on keksimäni kattotermi metateesille, spoonerismille ja muille vastaaville sananmuunnoksille ja ääntämisvirheille, joissa sanassa olevat asiat (äänteet, tavut, morfeemit, sananosat) vaihtavat paikkaa keskenään. Numeroilmauksen lukeminen taas ei ole McClurella mukana, sillä hän on tutkinut henkilönnimiä, eivätkä numerot ole henkilöiden niminä kovin tavallisia. Numeroilmauksen lukemisessa tai tekstiksi kirjoittamisessa tapahtuu kuitenkin toisinaan pieniä muutoksia (esim. *500* → *Viissatanen*) ym., ja toisaalta lekseemihakuisestakaan muuntelusta ei ole kysymys. Näin kysymys on pakko olla neutraalista muuntelusta.

Vastaavasti bakronymisaation eli lyhenteen uuden tulkinnan on muuntelukeinona kuuluttava lekseemihakuisen muuntelun piiriin, sillä siinä lyhenteen yksittäistä kirjainta muokataan juuri jonkin kieleen jo kuuluvan lekseemin näköiseksi.

Lisäksi olen halunnut korostaa kaaviossa muutamia yhteyksiä. Ensiksikin sekundäärinimiä voidaan muodostaa myös toisista epävirallisista nimistä riippumatta siitä, ovatko nämä itsessään primäärejä tai sekundäärejä muodosteita. Näin ollen mahdollinen kehityssuunta primääristä epävirallisesta nimestä sekundääriin epäviralliseen nimeen (esim. *Nappisilmä-Lada* → *Nappis*) on pitänyt tuoda esiin. Suuret vaakasuuntaiset nuolet taas kuvaavat sitä, että lekseemihakuinen muuntelu hyödyntää aineksia molemmista suunnista. Toisaalta lekseemihakuisen muuntelunkin avulla voidaan ilmentää kohteen ominaisuutta nimeämisperusteena, toisaalta taas lekseemihakuisessa muuntelussa käytettävät muuntelukeinot ovat suureksi osin samantapaiset kuin morfofonologisellekin tasolle jäävässä muuntelussa. Erona on vain se, että näitä keinoja käytetään epäsäännöllisemmin ja tarkoitushakuisemmin. Lekseemihakuisen muuntelun sisällä käytettäviin keinoihin palataan tarkemmin luvussa [D:5.2](#).



Suomen kieleen ja kulttuurioloihin sovellettuna McCluren mallia tai sen tässä esitettyä laajennosta tulisi hyödyntää enemmänkin esimerkiksi ylimalkaisesti assosiaationimiksi tai sekundääreiksi nimivarianteiksi luokiteltujen paikannimien tutkimuksessa.

D:2.5 Tarve muodostaa sekundäärinimiä (B:2.4)

Seuraava teksti on kopiota osion B luvusta 2.4.

Kansanlingvistiikkaa: Miksi nimiä tarvitsee "vääntää"

Nimien muotojen muuttamiseen on siis useita syitä. Virallisen nimen fonotaksi voi olla hankala tai sitten halutaan tavoitella toisenlaista tyyliä. Jossain määrin nimien muokkaamisessa saattaa olla kyse myös niiden sovittamisesta suuhun, ns. omaksi ottamisesta. Kuten *Musta Maija* -esimerkki tuonneppana osoittaa, nimeä voidaan muuntaa myös kuvaavuuden takia.

Overdrive.fi-keskustelija impala67:n mukaan lempinimiä muodostuu jo siitä, että ajoneuvojen merkit ja mallit lausutaan suomen kielellä ilman, että yritetään "viäntää niitä ulukomaankirjaimia". Hän mainitsee mm. *Piskainin* 'Chevrolet Biscayne' ja *Pellairin* 'Chevrolet Bel Air'. Vaasalainen starcraft (OD) taas kertoo työkavereidensa suomentaneen Cadillacin nimen muotoon *Karin lakki*. Nimestä *Tanari* 'Ford Taunus' informantti H1 toteaa sen olevan "ihan vaan suomennos". Suomalaisamista voidaan kuitenkin pitää myös kyvyttömyytenä:

H1: (*Servoletti*) Tulee vaan siitä et **keskisuomalaiset ei osaa ääntää**
H1: (*Hyrsleri*) Kaikki **papat** sano kun olin pikkupoika, tuskin enää käytetään.
H1: (*Rorke*) **Pohjalaiset** sanoivat näin, yleistyi täälläkinpäin pilailumielessä, siskonpoika sanoo vieläkin.
H1: (*Jagge* 'Jaguar') Kuka osaa g:n ääntää (versus *Jakke*)

T18 mainitsee esimerkiksi Talbot Horizonin vääntymisen *Horiskoksi* ja Nissan Bluebirdin vääntymisen *Luupääksi* ja toteaa vanhemmistaan, että "**vanhempien ihmisten** kieli ei oikein taivu englantiin". H59 taas toteaa Peugeot'n olevan suomeksi *Pösö*, "ku ei **suomalainen** osais lausuu". Kielellinen osaamattomuus tai kykenemättömyys on toisinaan tuottanut suuriakin traumoja ([Nuutinen 1994: 69](#)). Esimerkiksi eräs somerolaismies oli ärrävikaisena keksinyt kaikille asioille r:ttömät nimet, kuten esimerkiksi *temppelelkelkka* 'kirkkoreki' (H43). Virallisten nimien monimutkaisesta asusta on esitetty räväkkääkin kommenttia. T4 toteaa suomeen mukautettujen nimien olevan helpompia lausua kuin "autotehtaiden palveluksessa olevien markkinointikonsulttien (joskus ilmeisen juovuspäissään) keksimiä kummallisia markkinanimiä kuten *SsangYong*, *Xantia*, *Horizon* ja *Bluebird*" Virallisten nimien sovittaminen suomeen neutraalisti ilman lisämerkityksiä luokitellaan siis kansan näkökulmasta joko suomentamiseksi tai kyvyttömyydeksi sen mukaan identifioituuko informantti itse mukaan suomentajajoukkoon vai ovatko suomentajat **toisia**, esimerkiksi vanhuksia tai toispaikkakuntalaisia.

Lapsuudesta jääneitä samantapaisia nimiä taas pidetään ehkä sympaattisempina. Jonkin nimen tai sanan jääminen lapsuudesta käyttöön lähipiirin kesken ei vaikuta lainkaan tavattomalta. H15 ja H16 keskustelussa haastattelutilanteessa kävi ilmi, että molemmilla naisilla oli traktorille käytössä lapsenkielinen nimi, H15:lla *Trakkoni* ja H16:lla *Pranktoni*. Erityisen kiinnostavaa oli, että H15 selitti nimimuotoa sanoen "Se on vähän niinku Egypti". Minkään kyvyttömyyden tai suomalaistamisen mainitsemisen sijasta hän siis otti esiin toisen hankalaaääntöisen nimen.

Slangijohdoksista ja slangista kommentoidaan tieteellisessä kirjallisuudessa usein, että loppumattomalta vaikuttavan suffiksaation ja varioinnin tarkoitus on tuottaa muodikkaita ja iskeviä nimiasuja ja sanoja kulahtaneitten tilalle. Jossain määrin näinkin toki saattaa olla, mutta tämän tutkimuksen informantit eivät ole tällaista kuitenkaan sanoneet. Esimerkiksi H18 toteaa epävirallisen nimen vaihtumisesta Pietarsaaressa varsin neutraalisti: "Ennen se oli Volkkari, nyt Volo."

Nimen muokkaaminen voi kuitenkin tyyliseikkojen ja fonotaksin sijasta johtua pyrkimyksestä tarkempaan kuvaavuuteen. Seuraava esimerkki osoittaa hyvin, miten nimen etymologioinnissa voidaan kohdata ongelmia ja miten nimi voi olla samanaikaisesti ehkä useampaakin lähtöä. Joka tapauksessa selityksissään pyritään korostamaan nimen kuvaavuutta:

Mustasta Maijasta Maijaan

Poliisin pakettiautot olivat vakiintuneesti mustia tai violetteja aina 1970-luvulle asti, vaikka niiden nimitys *Musta Maija* ei varsinaisesti kulkineen väriin viittaakaan. Turun Sanomien toimittajan Aimo Massisen mukaan nimitys on melko varmasti käännöslaina:

Mustan Maijan juuret ovat 1800-luvun alun Bostonissa, jossa vaikutti roveva musta nainen Mary. Hänen sanottiin vastaavan voimiltaan pariakin normaalimiestä. Kun Marylla oli tässä USA:n kaupungissa täysihoitola, vieraitten joukossa oli usein myös levottomia aineksia, jolloin voimakas Mary joutui taltuttamaan heidät. Muutenkin musta Mary auttoi mielellään poliisia. >Käsite siirtyi sittemmin pidätettyjen kuljettamiseen tarkoitetun auton lempinimeksi Black Maria -nimellä ainakin Englannissa. Helsingissäkin puhuttiin esimerkiksi 1920-luvulla Mustasta Marista, mutta nimi muuttui varsin nopeasti kansan suussa Mustaksi Maijaksi. ([TS 6.4.2002.](#))

Viikkoa myöhemmin Aimo Massinen esittää yleisöpalautteen johdosta vaihtoehtoisen etymologian.

Mustan Maijan alkuperää koskevaan vastaukseen tuli pariltakin lukijalta, Jorma Vänttiselä ja Jarmo Rautiolalta, vielä täydentävä selitys, jonka mukaan Helsingin poliisissa olisi aikoinaan palvellut myös musta Maija tai Mari -niminen hevonen, joka vankkureineen hoiti poliisiauton virkaa siihen aikaan kun autoja ei ollut tai ne olivat harvinaisia. ([TS 13.4.2002.](#))

Autoilun alkuaikoina poliisin umpiautot olivat mustia ja myöhemmin violetteja. Vaikuttaisi kuitenkin siltä, että nykyisten sinivalkoisten poliisiautojen aikana nimityksen *Musta Maija* käyttö olisi vähentynyt, mikä lienee seurausta siitä, että nimen tarkoite ei enää vastaa nimeä. Alkujaan elliptistä *Maijaa* sen sijaan kuulee usein käytettävän. Kun värinilmaisu häviää nimityksestä, ristiriita tarkoiteen ominaisuuden kanssa katoaa myös. *Maijaa* vastaavia esimerkkejä on myös Ainialan paikannimitutkimuksessa. Ainiala ([1997: 162](#)) mainitsee myös joitakin pellonnimiä, jotka ovat säilyneet luontoniminä, vaikka niitten tarkoite, pelto, onkin kadonnut. Luettelon nimiä ovat mm. *Hitto*, *Koukkula*, *Puurosaari*, *Syväoja*, *Korvenniittu* ja *Yläroi(h)na*. Nämä eivät kuitenkaan näytä pellonnimiltä (eivät sisällä esim. lekseemiä *pelto*, ja ne ovat saattaneet olla luontoniminäkin käytössä jo ennen viljelyksen raivaamista tai lähitienoon nimenä. Kun nämä eivät koskaan ole ahtaasti peltoon viitanneetkaan, ne eivät tietysti ole pellon kadotessa kadonneetkaan. Korvenniitusta taas kannattaa huomata, että pellot usein aloittavat elämänsä niittyinä ja peltoviljelyn päätyttyä muistuttavat niittyä vielä pitkäänkin. Viimeisenä katoavat usein vanhat sarka- ja reunaajat ja heinäinen kasvillisuus. Koko prosessi kestää pitkään, joten kohde on vielä vuosikymmeniä tunnistettavissa maastossa ja nimeä voidaan käyttää "historiallisesti" (ks. Ainialan alaviite 4 mts. 206). Nimen kuvaavuus ei sinänsä takaa nimen säilymistä, mutta joka tapauksessa nimen kuvaamattomuus saattaa hyvinkin haitata niin paikannimistöissä kuin kulkineennimistöissäkin. Jos *Maijan* tapaan helppo ratkaisu, tässä tapauksessa ellipsi, nimen "korjaamiseksi" on olemassa sitä voidaan hyvin käyttää.

Maijan tapauksessa nimessä oli ikään kuin virhe, joka muokkaamalla poistui. "Virheellisyttä" ei kuitenkaan aina vaadita, vaan nimen kuvaavuutta voidaan lisätä muutenkin. Esimerkiksi traktorin virallisesta merkinimestä *Allis Chalmers* voidaan muokkaamalla saada *Kallis Jalmari*, joka kuvaa virallista nimeä paremmin traktorin asemaa renkinä ja sen kallista hintaa.

D:2.6 Muuntelun triggerit: hankala sanahahmo ja mahdollinen affekti

Olisi arvokasta tutkia systemaattisesti myös sitä, millaiset kulkineennimet päätyvät muuntelun "uhreiksi", millaiset eivät päädy ja miksi näin on. Tässä osiossa on kuitenkin lähdetty liikkeelle sekundääreistä epävirallisista kulkineennimistä – siis muuntelun lopputuotteista – ja verrattu niitä aiempiin nimiin. Tällä menettelyllä uusien nimien taustat saadaan johdonmukaisesti selville, mutta päinvastainen tilanne ei selviä. Näin ollen siitä, mitkä kulkineennimet jäivät muuntelematta, ei saada varsinaista tietoa. Tämän tiedon sijasta minulla on kuitenkin tutkimusaineiston perusteella syntynyt näkemys siitä, mitkä syyt (muunnelluksi tulleet) nimien muunteluun tai muuntelemattomuuteen ovat johtaneet.

Sanaston ja ilmeisesti nimistönkin muuntelutaipumuksen selittäjänä on perinteisesti pidetty affektisuutta Hans Sperberin ajatuksen pohjalta. Affektia ja Sperberin ajatuksia on kuvattu tarkemmin luvussa [B:4.1](#), mutta lyhyesti sanottuna kyseessä on teoria, jonka mukaan käsitteeseen liittyvän tunnelatauksen takia käsite saa nimekseen sanoja, jotka ovat epäsäännöllisesti muodostettuja ja deskriptiivisiä, sisältävät äännteellistä motivaatiota, äännesymboliikkaa, variaatiota, vaihtelevia johtimia tai ovat jonkin tabu-sanan korvikkeita ([Kulonen 2006: 322–325](#)). Hankalasta määrittävyydestään ja mitattavuudestaan huolimatta affekti lienee aivan soveltuva käsite tunnelatauksen ja

variaation yhteyden selittämiseen. Sitä, ja asenteen suhdetta kieleen muutenkin, on kuitenkin mielestäni ylisovellettu. Kaikki puhtaaseen, perinteiseen ja säännölliseen suomen kieleen kuulumaton kun ei voi olla affektista. Osin ennustus on varmaankin toteuttanut itseään, eli paitsi että affekti on aiheuttanut "epäsäännöllisyyttä", samaan aikaan myös kielentutkija on tulkinut kaiken epäsäännöllisen affektiseksi. Esimerkiksi slangia on pidetty voimakkaan affektisena kielenä, mutta toisaalta esimerkiksi nykyiset *-ari*-johdokset ovat lähinnä hyvin neutraaleja. Samoin kielellinen leikittely (*Volvosta Vulva* tai *Primerasta Primaveera*) ei välttämättä edellytä voimakasta käsitteen affektisuutta, vaan voi olla vain harmitonta leikittelyä. Affektin ja kielellisen variaation välillä on kyllä yhteys, mutta muitakin yhteyksiä siis on.

Kohteeseen liitettyjen asenteiden ja arvojen sijasta on kuitenkin myös toinen olennainen syy muunteluun. Kun jokin vieraskielinen nimi joutuu suomen fonotaksin vaikutuspiiriin, sitä on usein pakkokin muunnella. Näkemykseni mukaan tämä fonotaktisesti välttämätön tai suotava muuntelu (ks. [D:3](#)) saattaa kuitenkin toisinaan laukaista muutakin muuntelua. Näin siis erityisen paljon suomen fonotaksista ja optimaalisesta sanarakenteesta eroava nimi päättyy paitsi fonotaktisesti välttämättömän mutta myös muun muuntelun kohteeksi. Käsitteen affektisuudesta riippumatta voidaan päätellä, että *Mazda*, *Hyundai*, *Zündapp* ja *Peugeot* ovat muotonsa vuoksi suomeen sopimattomia ja näin alttiita muuntelulle aivan toisessa määrin kuin vaikkapa *Volvo* tai *Samara*. Tässä sanottu liittyy erityisesti puhtaiden sekundäärinimien muodostamiseen. Lisämerkityksisten sekundäärinimien eli lekseemihakuisen muuntelun tuottamiseen vaikuttaa kuitenkin vielä toinen, täysin vastakkainen taipumus. Sanahahmoltaan suomalaisimman näköiset nimet nimittäin väistämättä muistuttavat herkimmin olemassaolevia suomenkielisiä lekseemejä ja ovat tämän ominaisuutensa takia alttiimpia lekseemihakuiselle muuntelulle. *Samarasta* on siis erityisen ekonomista vain pienin muutoksin "vääntää" *Vasara*.

Lisäksi tulee muistaa, että ongelmallinen fonologinen rakenne ja affekti voivat liittyä yhteen kahdella tavalla. Ensiksikin näiden esiintyminen yhdessä tuottaa varsin suurella varmuudella muuntelua. Esimerkiksi äitini ongelmallinen Peugeot-merkkinen polkupyörä tunsin nimen *Pöykämöytti*, koska siitä ei pidetty ja koska sitä edeltänyt Crescent eli *Resentti* oli ollut paljon parempi. Näin sekä tarkoitteeseen liittyvä affekti että muutenkin ongelmallinen *Peugeot*-nimi molemmat suosivat muuntelua. Toisaalta joskus voi olla niinkin, että erityisen hankala nimi voi vähitellen alkaa värittää tarkoitettaan. Hankalan mallisen sanan makustelua voidaan siis pitää kohteen kommentointina, ja kaupallisen nimistön puolelta tiedetäänkin, että hyvä nimi on yksi tarkoitteensa keskeisiä ominaisuuksia.

D:3 Fonotaktisesti välttämätön muuntelu puhtaissa sekundäärinimissä

Sekundäärit kulkineennimet ovat siis valtaosin mukaelmalainoja: alkukielisen nimen kirjoitus- tai ääntöasu mukautetaan suomen kieleen. Tämä mukauttaminen voi tapahtua heti lainattaessa eli kun uusi nimi otetaan käyttöön ensi kertaa, tai mukauttaminen voi olla eräänlaista kielellistä kulumista, vähittäin edistyvää mukautumista suomen fonotaksiin. Kielenhuollossa on erityiset säännöt vierassanojen mukauttamiseen suomeen (nimiähän ei enää virallisesti mukauteta eksonyymeiksi), mutta nämä toki koskevat vain virallista kieltä. Seuraavissa alaluvuissa kuvataan tilanne myös epävirallisessa kulkineennimistössä, siltä osin kun sitä on voitu analysoida puhtaissa sekundäärinimissä tehtyjen fonotaksia suomalaistavien muutosten perusteella. Lukijan on syytä pitää mielessä, että tässä luvussa esiteltävät nimet ovat nimenomaan puhtaita sekundäärinimiä, eli siis sellaisia, jossa ei ole lisämerkityksiä edellisen luvun nimien tapaan. Lisämerkityksisetkin nimet hyödyntävät kyllä samoja kielellisiä keinoja kuin puhtaatkin sekundäärinimet, mutta näitä keinoja on vain usein käytetty rohkeammin ja "hyperkorrektisti" ja sanaan on usein väännettäessä lisätty jotain aivan uuttakin haluttuun lopputulokseen pääsemiseksi. Alaluvuissa esitettävät numerotiedot ovat siis tässä suhteessa vajaita. Tämä on kuitenkin välttämätöntäkin, sillä lisämerkityksisen sekundäärinimen muodostamista eivät kuitenkaan ohjaa mitkään selvät säännöt. Ainoa sääntö on se, että originaalinimeä pyritään muokkaamaan siten, että se muistuttaa jotakin jo olemassa olevaa kielenilmausta ja synnyttää assosiaatioita, lisämerkityksiä. Tämän epäsäännöllisyyden vuoksi lisämerkityksisiä sekundäärinimiä ei käsitellä tässä luvussa.

Tämän luvun rakenne on hiukan erilainen kuin monissa muissa. Luvun ensimmäinen alaluku D:3.1 sisältää sekä alustuksen että yleiset päätelmät, ja sen lukeminen riittää useimmille, jotka ovat kiinnostuneita kulkineennimistä ja vierasperäisten nimien mukauttamisesta suomen kielen fonotaksiin. Tätä seuraavat alaluvut (mm. konsonanttien mukauttaminen, vokaalien mukauttaminen ja konsonanttiyhtymien käsittely) on kirjoitettu aiemmissa tutkimuksen vaiheissa nykyistä pienemmän aineiston pohjalta. Ne tulee siis tulkita lähinnä tarkentavaksi esimerkistöksi tai lisä- tai liitetiedoksi, eikä varsinaiseksi täydelliseksi tutkimukseksi. Ne kuitenkin riittävät sellaisenaankin kuvaamaan, minkälaisia suomalaistavia äänne muutoksia kulkineennimistössä on tehty.

D:3.1 Yleiskuva sekundäärinimiin sisältyvästä suomen fonotaksiin mukauttamisesta

D:3.1.1 Vierassanojen mukauttaminen viralliseen kieleen

Jo kohta parikymmentä vuotta vanhan Nykysuomen sanavarat -teoksen Vierassanat-artikkeli ([Sajavaara 1989: 96–99](#)) esittelee yksityiskohtaisesti ja selvästi säännöt, joiden mukaan vierassanat mukautetaan suomeen. Näiden sääntöjen pohjalta olen tiivistänyt "vierassuomen äännehistorian", joka koskee nykyaikaisia lainasanoja:

- 1) Lainattavassa sanassa olevat äänneet, joille on vastine suomen kielessä, säilyvät.
- 2) Lainattavassa sanassa olevat *b*, *g*, *d* ja *f* säilyvät.
- 3) *c* korvataan etuvokaalin edellä *s*:llä ja takavokaalin edellä *k*:lla.
- 4) *z* korvataan yleensä *ts*:llä; joskus *z* on säilynyt.

- 5) Konsonanttiloppuisten sanojen lisätään loppuun *i*, harvoin *a*.
 - 5.1) Jos lainasanan ääntyvä tai kirjoitettu muoto päättyy *k-*, *p-*, *t-* tai *s-*äänteeseen, tämä kahdennetaan.
 - 5.2) Jos lainasana on sellainen, että se suomalaistuisi kaksitavuisesti sanaksi tai vastaavaksi useampitavuisesti sanaksi, myös muut sananloppuiset konsonantit saattavat kahdentua. *b*, *g* ja *d* eivät kuitenkaan kahdennu koskaan. *f* kahdennetaan usein ääntämyksessä, mutta kirjoitetaan vain yksinäiskonsonanttina [myöhemmin myös *surffata*-tyyppinen kirjoitusasu on sallittu].
- 6) Sananloppuiset vokaalit säilytetään. Englantilaiset *y*-loppuiset sanat mukautetaan ääntämystä vastaavasti *-i*-loppuisiksi.
- 7) Sananalkuiset konsonanttiyhtymät säilytetään "uudemmissa lainasanoissa"

Kommentti sääntöön 4:

Sajavaaran esittämän esimerkistön mukaan *z* on ilmeisesti säilytettävä lähinnä sananalkuisissa asemissa. Lähdettä tai taustaa Sajavaara tälle ei esitele, mutta on syytä uskoa, että kirja noudattelee tuolloin vallinnutta ja edelleenkin vallitsevaa kielenohjailun kantaa, mitä *z:n* mukauttamiseen tulee. Sääntö kuitenkin vaikuttaa hieman erikoiselta kolmanteen sääntöön verrattuna – onhan omituista, että sekä sananalkuisena että sanansisäisenä varsin samalla tavoin ääntyvä vieras äänne substituoidaan kahdella eri äänneellä tai grafeemilla ja vieläpä selvää sääntöä ja asiaperustetta mainitsematta.

Sanan sisällä *z:aa* vastaava *ts* on luultavimmin tarkoitettu äännettäväksi kuten suomen kielen *ts*-yhtymä, jota pidetään vakiintuneesti kahtena eri äänneenä eikä affrikaattana. Koska "oikeassa" suomen kielessä ei esiinny sananalkuisia konsonanttiyhtymiä, *z*-äännettä ei ole voitu merkitä kahdella konsonantilla sanan alussa, vaan vierasperäinen *z*-kirjain on ollut tarpeen säilyttää. Tästä voitaisiin myös johtaa analogisesti oletamus, että tarkoituksena on ollut sananalkuisen *z:n* ääntäminen affrikaattana. Sajavaarakaan ei esitä *z:n* mukauttamisohjetta sääntönä, vaan toteaa, että näin yleensä on ja jättää ilmiön lähinnä "yleisen konsensuksen" varaan. Samalla vältytään pidemmillä perusteluilta, jotka johtaisivat laajempiin pohdiskeluihin *ts*-äänneyhtymän affrikaattaluonteesta ja *z*-merkin käytöstä oikeinkirjoituksessa Agricolan ajoista lähtien. Se, että kirjainta *z* edustaa äännejono *ts* liittyyneen saksan kielen vaikutukseen (Suomi 2006: 176). *z:n* ja *ts*-yhtymän ääntämisen erilaisuutta pohtiva voi lausua äänen sanoja **zoologia*, **maitozoologia*, **pizza* ~ *pitsa* ja **metsä* ja analysoida näitä foneettisesti tietokoneitse; merkittäviä eroja tuskin löytyisi. Selvyden vuoksi olisi kuitenkin järkevää merkitä tämä yksi ja sama kvantiteetiltaan lähes vaihtelematon äänne kaikissa sanoissa samalla merkillä. Itse olisin *z:n* kannalla, mutta *ts* on vakiintunut yleisesti käyttöön. Erot *ts*-yhtymän ja *z*-affrikaatan välillä ovat usein enemmänkin fonologisia kuin foneettisia, eikä niiden ole välttämätöntä vaikuttaa kirjoitusasuun.

D:3.1.2 Vierassanojen mukauttaminen epävirallisessa kulkineennimistössä

Sajavaaran (1989: 96–97) tekstistä tiivistämäni säännöstö on sinänsä selvä ja kattaa valtaosin kielenhuollon näkemyksen suomalaistamisesta. Rahvaan suomalaistamiskäytännöt ovat ymmärrettävästi monipuolisempia kuin säännöllisyyteen pyrkivän kielenohjailun. Kansa haluaa joissakin kohdin säilyttää alkukieltä nimeä sävyttääkseen ja sen alkuperästä muistuttaakseen, toisinaan taas hieman voimakkaammin mukauttaa nimeä suuhun sopivaksi.

Aineiston suomalaistetut sekundäärinimet noudattavat pääosin edellä esitettyjä sääntöjä. Vierasperäisten konsonanttien säilyttäminen ei kuitenkaan ole aivan yhtä yleistä kuin vierassanoissa. Variaatiota nimiin tuottaa se, että nimi on saatettu lainata sekä äännetystä että kirjoitetusta kielestä. Mukauttamisen pohjana oleva äännös saattaa myös olla suomen- tai muunkielisen henkilön suusta, jolloin ääntämys ei välttämättä ole foneettisesti täysin alkukielisen kaltainen. Monesta nimestä on juonnettu sekä kirjoitetun että puhutun kielen mukainen mukaemalaina ja lisäksi näitten välimuotoja. Esimerkiksi Studebakerin jälkiosasta on mukailtu muodot *Pakkeri*, *Bakkeri* ja *Beikkeri*, joista viimeisen sisältämän *ei*-difongin taustalla on juuri *baker*-sanon englanninkielinen ääntämys. Alkukielisen ääntämyksen jäljitteleminen on johtanut jopa lähes hyperkorrekteihin muotoihin, kuten nimissä *Cadillac* → *Cähdiläkki*, *Peugeot* → *Pögöö* ja *De Soto* → *DeSodo*. Hyperkorrektius lienee myös eräs keino sävyttää nimiä. Eräänlaisena hyperkorrektiutena voidaan pitää lainanimien voimakasta, tiedostettua mukauttamista murteeseen. On kyseenalaista, voidaanko nimityksiä (*Ifa* → *Ihva*, (*GMC* →) *Kempsu*, (*Mitsubishi* →) *Mihtupihti* ja (*Saab* →) *Saappi* →) *Soappi* pitää nykyaikana enää sävyttömänä kielenä, ainakaan kirjoitetussa kielessä. Toisen sääntökohdan rikkominen on kuitenkin yleistä niin sanotussa sivistymättömässä kielenkäytössä, jota aineiston nimitykset edustavat (Nuutinen 1994: 64–79), eikä se välttämättä sävytä niitä rahvaanomaisiksi.

Hieman korjattuna tämän luvun alussa esitetty säännöstö tulisi kuulumaan:

- 1) Lainattavassa sanassa olevat äänneet, jolle on vastine suomen kielessä, säilyvät. Jos kuitenkin äänneiden säilyttäminen tuottaisi monimutkaisia äänneyhtymiä, ne tulee sieventää suomalaisemmiksi. Sananalkuisissa konsonanttikasauksissa säilytetään yleensä viimeinen konsonantti, sanansisäisissä ensimmäinen

konsonantti. Erityisesti klusiilit tapaavat usein säilyä. Vieraskielinen vokaaliaines lainataan sellaisessa muodossa, kuin sen suomalainen kielenkäyttäjä kuulisi. *h* katoaa usein, jos se ei ole sanan alussa tai vokaalien välissä.

- 2) Lainattavassa sanassa olevat *b*, *g*, *d* ja *f* saattavat säilyä, jos kielenkäyttäjä on halunnut korostaa nimen vieraslähtöisyyttä. Erityisesti *b* ja *g* korvautuvat kuitenkin usein soinnittomilla klusiileilla niin ääntämyksessä kuin kirjoituksessakin. Varsinkin johdoksissa *d* pyrkii muuttumaan *r*:ksi tai *t*:ksi murteiden käytännön mukaan. Tämä lienee seurausta siitä, että *d* ei suomessa osallistu konsonanttiyhtymiin *hd*-yhtymää lukuun ottamatta.
- 3) *c* korvataan etuvokaalin edellä *s*: llä ja takavokaalin edellä *k*: lla. Sääntöä rikkomalla voidaan olla humoristisia (*Kivikki*, *Kitikka*, *Soobra*).
- 4) *z* korvataan yleensä *ts*:llä, joskus myös *s*:llä
- 5) Konsonanttiloppuisten sanojen loppuun lisätään *i*. Jos lainasanan ääntyvä tai kirjoitettu muoto päättyy *k*-, *p*-, *t*- tai *s*-äänteeseen, tämä kahdennetaan. Usein kahdennetaan myös sananloppuinen *f*, toisinaan *b* ja *g*. Sananloppuisia puolivokaaleita, nasaaleja ja likvidoita ei kahdenneta.
- 6) Sananloppuiset vokaalit säilytetään. Englantilaiset *y*-loppuiset sanat (*Caddy* ym.) mukautetaan ääntämystä vastaavasti *-i*-loppuisiksi.
- 7) Lyhenteissä olevat kirjaimet luetaan suomalaisten kirjainnimien mukaan.

D:3.1.3 Suulliset ja kirjalliset nimimuodot lähtökohtana

Kulkineiden nimissä originaalinimen kirjoitettuun ja suulliseen muotoon perustuvien mukaelmalainojen osuudet ovat varsin tasapainoiset. Perinnäisessä kielikontaktitilanteessa sanojen lainaaminen sen sijaan on perustunut pääasiassa puhutun kielen lainaamiseen. Kulkineen (vieraskielinen) valmistaja ja suomenkielinen ostaja eivät ole henkilökohtaisesti tavanneet lainkaan, toisin kuin taas luultavasti on käynyt aikoinaan balttilaisen, nykyliettuan *žirnis*-sanaa vastaavan sanan lainautuessa suomen *herneeksi* (Häkkinen 1997: 105). Lainaoriginaalina toimineet kulkineennimien ääntämykset ovat siis lähinnä peräisin kulkineita välittäneiltä henkilöiltä, joiden kielitaito on ollut hyvin kirjava. Nimen kirjoitettu muoto sen sijaan on lukenut jokaisessa yksittäisessä tuotteessa, mainoksissa ja kauppakirjoissa ja ollut näin helposti suomalaisen tavoitettavissa. Joissakin tapauksissa (esim. *Peugeot*, *Ferguson*, *Jeep*) vieraskielinen äänneasu on ollut foneettisesti niin outo, että kirjallisesta muodosta lainaaminen on ollut sen vuoksi erityisenkin luontevaa. Vastaavanlaisia ilmiöitä – tosin eri mittakaavassa – on ollut myös englannin sanojen lainautumisessa amerikkansuomeen. Jotkin sellaiset sanat, jotka ovat esiintyneet amerikkansuomalaisten näköpiirissä usein kylteissä tai ovat olleet foneettisesti erityisen ongelmallisia, on mukautettu amerikkansuomeen kirjallisen muodon perusteella. Puhuttu kieli ei siis välttämättä ole lainaamisessa niin yksinomaisessa asemassa kuin joskus on ajateltu.

Ohita seuraavat yksityiskohtaisemmat alaluvut ja siirry suoraan seuraavaan päälukuun **D:4 Puhtaitten sekundäärinimien muodostaminen**

D:3.2 Konsonanttien mukauttaminen

Vierassanojen mukauttaminen suomeen ei kaikesta huolimatta useinkaan tapahdu kielenhuollon ohjeiden mukaan. Ohjeet soveltuvat konventioita seuraavaan huoliteltuun kielenkäyttöön, ja tällaiset sivistyneet mukaelmalainat pyrkivät ennemmin tai myöhemmin mukautumaan arkisempaan kielenkäyttöön ainakin puhutussa kielessä. Erityisesti klusiilit tapaavat menettää soinnillisuuttaan. Nuutisen (1994: 72–73, 78) kokoavan artikkelin Vinskaa, venskaa, tanskaa ja ranskaa mukaan ilmiöön on yksinkertainen selitys: suomen *k*, *p*, *t* ja *s* ovat neutraaleja obstruentteja, jotka eivät ole selvästi soinnillisia mutteivät selvästi kuivakan soinnittomiakaan. *b*- ja *g*- ja *š*-äänteiden tuominen suomeen vaatisi oikeastaan siis olemassa olevien klusiilien ääntämisen muuttamista soinnillisuus-soinnittomuusopposition luomiseksi (vrt. myös [D:4.2.2.1](#)). *d*-äänne sen sijaan on kotiutunut suomeen paremmin, koska se eroaa *t*-äänteestä muutenkin kuin soinnillisuus-soinnittomuusopposition suhteessa (Nuutinen 1994: 72–73). Kulkineiden rahvaanomaisissa nimissä *g*, *b* ja *d* on korvattu usein kotoisemmilla vastineilla.

D:3.2.1 g

g:n korvaaminen *k*:lla vaikuttaa lähinnä luontevalta, koska suomessa *g*-äännettä ei käytännössä ole (Nuutinen 1994: 73–74). Kyse on oikeammin ortografisesta korjauksesta. Samaa ajatusta tukee myös Overdrive.fi -keskustelufoorumin käyttäjän (nimimerkki impala67) lausuma vierasperäisten nimien suomalaistamisesta: "*Lempinimiähän muodostuu [jo] pelkästään siitä että lausumme ajoneuvojen merkkejä ja malleja suomen kielellä, emmekä yritä viäntää niitä ulukomaankirjaimia.*"

g on korvattu *k*:lla nimissä *Dotke* eli *Rorke* eli *Rotke* eli *Totke* 'Dodge', *Jakke* 'Jaguar', *Kalantti* eli *Kallu* 'Mitsubishi Galant', *Typylavakatsi* 'jokin GAZ-kuorma-automalli', *Sotakempsu* ~ *Sotakemsu* 'GMC-kuorma-auto 1940-luvulta', *Kemsu* ~ *Kemssu* 'GMC-ka.', *Kolffi* 'Volkswagen Golf', *Koukaari* 'Mercury Cougar', *Mokki* 'Mercedes-Benz Unimog -ka.', *Peukeotti* 'Peugeot', *Pikjoppi* 'Ford 100 Big Job', *Ramskarkeri* 'Dodge Ramcharger', *Saratooka* 'Chrysler Saratoga', *Sarkeri* 'Dodge Charger', *Tiikeri* 'Tunturi Tiger -mopo', *Kuplavaakeni* 'Kupla-Volkswagen', *Vako* eli *Vakoneeri* 'Jeep Wagoneer', *Varko* 'Fargo-ka.', *Varpurkki* 'Wartburg' ja *Verku* eli *Ferku* eli *Verkussoni* eli *Verkussonni* 'Ferguson-traktori' sekä samaa *Verku*-ainesta hyödyntävissä neljässä nimessä. (Italian ortografian mukainen *gh*-yhtymä on korvattu *k*:lla nimessä *Lamporkiini* 'Lamborghini-traktori'. Italiassa *g*- ja *c*-kirjainten jäljessä oleva *h* merkitsee edeltävän kirjaimen lausumista soinnittomana *e:n* ja *i:n* edellä. Ilman *h*:ta eli *accaa g*-kirjain äännettäisiin *d₃*-nä.)

D:3.2.2 b

Toinen mukauttamista kaipaava vierasperäinen konsonantti on *b*. Se on kuitenkin aineistossa säilytetty hiukan useammin kuin *g*. Tämä lienee seurausta siitä, että *b* on erityisesti sananalkuisena helpommin lausuttavissa kuin *g* – *Bemari* on siis helpompi sanoa kuin *Gemsu*. Pidemmällä sanassa *b* ja *g* taas tahtovat muuttua vielä herkemmin *p*:ksi ja *k*:ksi kuin sananalkuisina. Bilabiaalit konsonantit lienevät muutenkin helpompia äännettäviä kuin velaarit.

b on kuitenkin mukautettu *p*:ksi nimissä *Klaimppari* ~ *Kleimppari* eli *Kleippari* ~ *Leippari* eli *Leinpuusi* 'Volkswagen Kleinbus', *Kuppeli* 'Kuplavolkari' (← *Kübelwagen*), *Lamporkiini* 'Lamborghini', *Leparon* 'Chrysler LeBaron', *LesaaPRE* eli *SaaPRE* 'Buick LeSabre', *Oismopiili* 'Oldsmobile', *Pakkeri* 'Studebaker', *Pelaruksi* 'Belarus-traktori', *Pellairi* 'Chevrolet Bel Air', *Pemari* eli *Pemu* 'BMW', *Petu* ym. 'Bedford-ka.', *Pikjoppi* 'Ford 100 Big Job', *Piskaini* 'Chevrolet Biscayne', *Platseri* 'Chevrolet Blazer', *Ponne* 'Pontiac Bonneville', *Popeda* 'Pobeda', *Prauni* 'David Brown -traktori', *Proki* 'Brockway-linja-auto', *Puikki* ~ *Spuikki* eli *Puikutin* ~ *Spuikutin* 'Buick', *Rampleri* eli *Rämpylä* 'Rambler', *Rapanntti* 'Trabant', *Saappi* eli *Soappi* eli *Suappi* 'Saab' ja *Saappi*-aineksen sisältävät nimet (6), *Sumppi* 'Sunbeam', *Talpotti* 'Talbot' ja *Varpuri* eli *Varpurkki* 'Wartburg' sekä lisäksi luultavasti nimessä *Serpakohvi*, joka tarkoitti jotakin vuonna 1953 puolustusvoimien käytössä ollutta kuorma-autoa. Lisäksi samanlainen substituuutio on tapahtunut yleisissä appellatiiveissa *ampulanssi* 'ambulanssi; sairaankuljetusauto' ja *pussi* 'linja-auto' (← *bussi*).

D:3.2.3 d

Edellä mainitun Nuutisen artikkelin mukaan *d*:tä pidetään suomeen mukautuneena. Nuutinen tosin siteeraa tässä Karlssonia (1983) ja kyseenalaistaa myöhemmin tekstissään *d*:n todellisen mukautumisen suomeen ja epäilee joidenkuiden vielä tanssivan *tiskossa* (mts. 71). Useissa aineiston nimissä *d* onkin korvattu joko *r*:llä tai *t*:llä. *r*-substituutiota on käytetty noin neljänneksessä aineiston nimistä, lopuissa *d* on substituoitu *t*:llä. Osuudet koskevat tietenkin vain niitä nimiä, joissa *d* on substituoitu jotenkin. Lukumäärien voitaisiin tulkita kuvaavan *r*-llisen murre-edustuksen väistymistä *t*-llisen tieltä. Asia ei kuitenkaan ole näin yksiselitteinen. Perheemme käytössä on Škoda-merkkinen henkilöauto, jota arkisesti puhutellaan *Skooraksi*. Hämäläismurteissa nykyisin vallitsevan tavan mukaan *d* on siis korvattu ääntämyksessä *r*:llä (*r*-substituutio on Hämeessä jo varsin harvinainen). Kukaan lähipiiristämme tuskin huomaisikaan *r*-substituutiota tai pitäisi sen seurauksena syntynyttä epävirallista nimeä epävirallisena nimenä tai lempinimenä. Sen sijaan *d*:n korvaaminen *t*:llä olisi varmasti silmiinpistävää ja vaikuttaisi ehkä murteelliselta tai peräti luonnottomalta. *t*:n korvaaminen *d*:llä on alun perin ollutkin eräänlaista savolaista hyperkorrektiutta (ks. Nuutinen 1994: 68).

r-substituution sisältäviä nimiä ovat *Kärilläkki* 'Cadillac', *Larpa* 'Lada tai eräs Lada', *Larpatin* eli *Larppa* eli *Lartsa* eli *Larvanto* 'Lada', *Villesedän Larviainen* 'eräs Lada', *Masra* 'Mazda', *Ratsuni* 'Datsun', *ReSoto* 'De Soto', ja *Rorke* eli *Rotke* 'Dodge'. *t*-substituutiota taas on käytetty nimissä *Dotke* eli *Rotke* eli *Totke* eli *Tötsä Dodge*, *Firebirti* 'Pontiac Firebird', *Korttihonta* 'Honda Accord', *Jonteere* ja *Piikkipyärä-Jonteere* 'John Deere; eräs malli', *Koota* eli *Sokota* 'Škoda', *Kätiläcki* eli *Kätinläcki* 'Cadillac', *Lantikka* 'Land Rover', *Lantikka* 'Toyota Land Cruiser', *Lata* eli *Latikka* eli *Latsku* 'Lada', *Masta* 'Mazda', *Petu* 'Bedford-ka.', *Petukka* 'Bedford-ka.', *Taavetti* eli *Taavitrauno* eli *Teivitti* 'David Brown', *Tatsuni* 'Datsun', *Teerinki* 'Dering-traktori', *Tärtti* 'Dodge Dart' ja *Voorti* ~ *Voortti* 'Ford' sekä *Voort(t)*-aineksen sisältäviä muita nimiä.

D:3.2.4 f

Fred Karlssonin mukaan (Nuutinen 1994: 67) *f* on integroitunut suomeen paremmin kuin *g*, *b* ja *š* ja etenkin sananalkuisena se jo kuuluu kielen äännejärjestelmään. Aineistossa on kuitenkin vielä runsaasti nimiä, joissa *f* on korvattu kevyemmin ääntyvällä *v*:llä myös sanan alussa. Originaalinimissä *f* ei muualla juuri esiinnykään. Karlssonin väittämässä on kuitenkin sikäli perää, että monet *v*-nimistä ovat itäsuomalaisia tai iäkkäiltä informanteilta. Ainakin *Viiatti* ja *Voorti* ovat vakiintuneet myös muitten kieleen.

Aineiston nimet, joita suomalaistettaessa on käytetty *f* → *v* -substituutiota, ovat *Vaari* 'Deutz-Fahr-maatalouskone', *Varko* 'Fargo-ka.', *Verku* eli *Verkussoni* ~ *Verkussonni* 'Ferguson-traktori', *Viiatti* 'Fiat', *Vokus* 'Ford Focus', *Voorti* ~ *Voortti* 'Ford' ja *Voresteeri* 'Subaru Forrester' sekä useita nimiä, jossa jokin edellä mainituista on perusosana.

Muutamissa aineiston nimessä *ff*-geminaatta on luultavasti korvattu *hv*-yhtymällä vanhan tavan mukaisesti (vrt. *soffa* → *sohva*). *Serpakohvi*-kuorma-auton nimen taustalla on luultavasti jokin venäjänkielinen *-ob*-päätteinen sukunimi. Informantti on oppinut nimen vuonna 1953 armeijassa ollessaan. Vanhan tavan mukaan venäjänkielisten sukunimien loppu-*b* translitteroitiin vielä ääntämyksen mukaisesti *ff*-yhtymäksi (vrt. *Sinebrychoff*, *Nikolajeff*). Nykyisin loppu-*b* translitteroidaan *v*:ksi. *-ff-* on korvattu *-hv-* yhtymällä myös traktorinimessä *Nuhvi* 'Nuffield'. Useilla tämän ryhmän (*f* → *v*) nimillä on kuitenkin rinnakkaismuoto, jossa *f* on säilytetty, esimerkiksi *Nuffi* ja *Foorti*. Kyse lienee sekä tilanteisesta, idiolektisestä että alueellisesta vaihtelusta.

D:3.2.5 w

Useimmissa tapauksissa myös *w* korvataan *v*:llä nimeä suomalaistettaessa. Näin on tapahtunut nimissä *Jaava* 'Jawa', *Kava* 'Kawasaki', *Liitvoodi* 'Fleetwood', *Vako* eli *Vakoneeri* 'Jeep Wagoneer', *Varppuri* eli *Varpurkki* eli *Varre* 'Wartburg' ja *Volksvaakkeni* 'Volkswagen'. Saksan kielessä useissa asemissa *v*-grafeemi tosin vastaa lähinnä suomalaista *f*-äännettä ja *w*-grafeemi suomalaista *v*-äännettä. Tästä huolimatta Volkswagen on yleensä *Volkkari* ja vain joillakin informanteilla *Folkkari*.

D:3.2.5 c, suhu-s, ck

Virallisen kielen sääntöjen mukaan *c* korvataan etuvokaalin edellä *s*:llä ja takavokaalin edellä *k*:lla. Sääntö pohjautuu oikeastaan indoeurooppalaisissa kielissä vallitsevaan *c*:n distribuutioon ja ääntämiseen, ja nykyään kielen käyttäjät usein tuntevat tämän ääntämyksen esimerkiksi televisiomainoksista. Suurimmassa osassa aineiston suomalaistamista kaivanneista nimistä noudatetaan alkukielen ääntämyksen mukaista sibilantin ja klusiilin distribuutiota. Joskus *c* on kuitenkin säilytetty kirjoitusasussa tai korvaamisessa on tapahtunut erhe.

c on korvattu *k*:lla alkukielen mukaisesti nimissä *Civikster* 'Honda Civic', *Eskortti* 'Ford Escort', *Fokus* eli *Vokus* 'Ford Focus', *Korttihonta* 'Honda Accord', *Kadillakki* eli *Käkkis* eli *Käkky* eli *Käkkylä* eli *Kärilläkki* eli *Kättiläck* eli *Kätinläkki* 'Cadillac', *Kamaro* 'Chevrolet Camaro', *Kappari* 'Nissan Capstar', *Kaprisse* eli *Karpiisi* 'Chevrolet Caprice', *Kase* eli *Keissi* 'Case-traktori', *Kataliina* 'Pontiac Catalina', *Kavaljeeri* 'Chevrolet Cavalier tai Vauxhall Cavalier', *Platkukommeri* 'bulldog-tyyppinen Commer-ka.', *Korolla* 'Toyota Corolla', *Amiskorolla* 'Toyota Corolla tietynlaisella käyttäjällä', *Teinikorolla* eli *Teiniäkskorolla* 'Toyota Corolla DX', *Koronetti* 'Dodge Coronet', *Korppari* eli *Skorppi* 'Ford Scorpio', *Koukaari* 'Mercury Cougar', *Kupee* 'Cadillac Coupé de Ville', *Kutlassi* 'Oldsmobile Cutlass', *Linkki* eli *Linkkolni* 'Lincoln', *Merkki* eli *Merkkuri* eli *Merkkuuri* '(Ford) Mercury', *Nekkari* 'Fiat 600 Nocar', *Ohtaavia* 'Škoda Octavia', *Piskaini* 'Chevrolet Biscayne', *Pontiakki* 'Pontiac', *Simkattonni* 'Simca 1000', *Skanikka* 'Scania-ka.', *Skankku* 'Scania-ka.' ja *Skotikka* eli *Skottari* 'Chevrolet Scotsdale'. Toisinaan saman äänteen merkinä on originaalissa myös *ch*-yhtymä. *Ch* on korvattu *k*:lla nimissä *Kraisleri* eli *Kraisu* eli *Kyrseli* 'Chrysler' ja *Mak-ykkönen* 'Ford Mustang Mach1'. Hyperkorrektiuden rajamailla on Chevrolet'n nimi *Khevy*, jossa originaalin (*Chevy*) *ch* on korvattu *kh*:lla – suomen fonotaksihan ei salli *h*:n sisältävää konsonanttiyhtymää tavun sisällä.

Poikkeuksellisesti *c* on korvattu *k*:lla *s*:n sijaan nimissä *Kitikka* 'Citroën' ja *Kivikki* eli *Pikkukivikki* 'Honda Civic'. Erheellinen on myös *ch*-yhtymän korvaus *k*:lla nimessä *Kervoletti* 'Chevrolet'. Korvaussäännön poikkeuksellinen toteutus ilmentänee kielenkäyttäjien asenteita kyseisiä kulkineita kohtaan. Unohtaa ei myöskään sovi syntyviä lisämerkityksiä: *Kitikka* voi assosioitua *kitisemiseen* ja *Kivikki* vaikkapa *kiveen* ja *Pikkukivikki* maantien *pikkukiviin*. Päinvastaista hyperkorrektiutta (*c* → *s*, vaikka pitäisi olla *c* → *k*) edustaa nimi *Soobra* 'eräs Tunturi Cobra -polkupyörä'.

ck-yhtymä korvataan suomessa *k*:lla tai *kk*:lla. Yksinäis-*k*:lla *ck* on korvattu nimissä *pikappi* 'pick up -mallinen henkilöauto' ja *Proki* 'Brockway-linja-auto'. Geminaatalla *ck* taas on korvattu mukaemalainanimessä *Svikkau* 'Svickau'. Jos *-ck*-yhtymä on ollut sanan lopussa ja yhtymä on suomalaistettaessa säilytetty (eikä esimerkiksi ole heittänyt kokonaan pois), suomalainen vastine on geminaatta, koska suomalainen nimi pyrkii mukautumaan kvantitatiiviseen astevaihteluun. Sananloppuinen *ck*-yhtymä on muuttunut *kk*:ksi Buickin nimissä *Buikki*, *Puikki* ja *Spuikki*; näistä taas on edelleen johdettu heikkoasteisen yksinäis-*k*:n sisältävät *Puikutin* ja *Spuikutin*. Vastaavantapaiseen lopputulemaan päädytään myös, jos kirjoituksessa ilmenevä sananloppuinen konsonanttiyhtymä on suomen fonotaksille vieras *-dt*. Fendt-traktorimerkistä saadaan siis suomalaisemmin *Fentti*. *q* on korvattu asianmukaisesti *k*:lla nimessä *Urkki* 'Audi Quattro coupé' (← *Urquattro*).

c on korvattu alkukielen mukaisesti *s*:llä nimissä *Felisia* 'Škoda Felicia', *Hiase* 'Toyota HiAce', *Kaprisse* eli *Karpiisi* 'Chevrolet Caprice', *Mersu* (← *Mercedes*) 'Mercedes-Benz' sekä tätä perusosana käyttävissä monissa nimissä (mm. *Mummonmersu*, *Mustalaismersu*, *Möhkömersu* jne.), *Sitikka* 'Citroën', *Gangsterisitikka* 'Citroën 11B tai 11CV', *Rättisitikka* 'Citroën 2CV' ja *syykkeli* 'polkupyörä'. Ruotsin *cykel*-sanasta on muotoiltu myös affrikaatallinen muoto *tsyykkeli*, mikä ilmentänee ruotsalaiseen lainasanaan sisältyvää asenteellisuutta.

Etu- ja takavokaaleista ei tarvitse välittää sellaisten lyhenteiden yhteydessä, jotka luetaan kirjain kerrallaan. *c*-kirjaimen nimi on suomeksi tunnetusti *see*, ja sen sisältävä GMC-kuorma-automerkinimi on suomalaistettu *s*:lliseksi muotoon *Kemsu* ~ *Kemssu*. 1940-luvun alun GMC-kuorma-autoista käytetään nimeä *Sotakemsu* ~ *Sotakempsu*.

ch-yhdistelmällä merkitty affrikaatta on suomalaistettu *s*:ksi nimissä *Sale* eli *Sallenkeri* eli *Salttu* 'Dodge Challenger', *Sarkeri* 'Dodge Charger' ja *Serokee* 'Jeep Cherokee'. Suhu-*s*:ää vastaava *ch* on korvattu *s*:llä nimissä *Servo* ~ *Servoletti* 'Chevrolet', *Sevelle* 'Chevrolet Chevelle', *Sevi* ~ *Sevy* 'Chevrolet' ja *Klässiks-Sevi* 'Chevrolet vm. 1955–57'. Erikoinen korvaaminen on tapahtunut nimessä Dodge Ramcharger → *Ramskarkeri*, jossa *ch*-aines on ikään kuin korvattu kahdesti, sekä *s*:ksi että *k*:ksi. Ylimääräinen *k*-äänteen lisääminen saattaa myös johtua myöhemmällä sanassa sijaitsevasta *k*-äänteestä.

D:3.2.6 z

Vierasperäisen sanaoriginaalin *z* korvataan yleensä *ts*-yhtymällä, mutta joskus *z* on säilynytkin. Sääntöä on kommentoitu jo edellä ja todettu, että *z* säilyy lähinnä sananalkuisissa asemissa, koska kielenhuolto ei ole pitänyt sopivana synnyttää sanoja, joiden alussa olisi epäsuomalainen konsonanttiyhtymä. *z*:n korvaamisen lisäksi tässä luvussa käsitellään myös muiden sibilanttien suomalaistaminen.

z on korvattu *ts*-yhtymällä nimissä *Typylavakatsi* 'GAZ-ka.', *Matsba* eli *Matsda* 'Mazda', *Mitsi* 'MZ-moottoripyörä', *Platseri* 'Chevrolet Blazer' ja *Tsetka* 'Zetor-traktori'. *ts*-yhtymästä on jäljellä vain *t* suffiksoimalla syntyneissä nimissä *Matu* ja *Matukka* 'Mazda'. Sananalkuinen *ts*-yhtymä taas on menettänyt *t*:nsä Zetor-traktorin nimissä *Setka* ja *Setori* 'Zetor' sekä saman traktorin 25 K -mallin nimissä *Isopyöräne Setori* ja *Korkia Setori*.

z:n korvaaminen *ts*-yhtymällä ei ole kuitenkaan selviö. *z*-grafeemin takana saattaa piileskellä useita erilaisia äänneitä *ts*-affrikaatasta soinnilliseen *ž*-äänteeseen, ja suomalaistaminen pyrkii usein noudattelemaan puhuttua asua, jos se on tiedossa. Monesti kuitenkin nimen ääntäjä on suomalainen eikä ääntämys ole aina alkukielen tai edes englannin mukainen. Siksi *z*:n korvaamisessa esiintyy runsaasti säännöttömyyttä.

Edellä mainitun *ts*-yhtymän ja siitä juontuvan *t:n* lisäksi alkukielen *z*-äännettä voi vastata suomenkielisessä nimessä myös *s*: *Masra* eli *Masta* eli *Masukka* 'Mazda', *EdustusPoloneesi* 'FSO Polonez', *Susuki* 'Suzuki'. Nimi *Sonni* 'Volvo Amazon' taas on luultavasti lyhennetty muodosta **Amatsonni*, jossa *t* ja *s* ovat siis jo eri tavuissa.

Alkukielen ääntämyksen mukaisesti äännetyn Peugeot-nimen sisältämä soinnillinen *ž* on korvattu *s*:llä nimissä *Peso* ~ *Pesoo* ja *Pösö*. Samasta on kysymys myös Dodge-nimestä muokatussa nimissä *Dotsi*, *Dötse* ja *Dötsi*. Saksalaista *[-*äännettä merkitsevä kirjainyhdistelmä *sch* taas on korvattu *ss*-yhtymällä nimessä *Porsse* ~ '*Porsche*'. *ss* on myös samantarkoitteisessa lisämerkityksisessä sekundäärinimessä *Possu*.

D:3.2.7 x

Sajavaarasta juonnetun em. säännöstön ([D.3.1](#)) mukaan konsonantti, jolla on vastine suomen kielessä, säilyy. Kirjainmerkillä *x* merkitään useitakin eri äännteitä, mutta suomessa vierasperäinen *x* toteutuu käytännössä *ks*-yhtymänä ja siksi lainoja mukautettaessa se on usein korvattu *ks*-yhtymällä (*kseenon*, *ksylofoni*, *taksi*). *x* on korvattu *ks*-yhtymällä nimissä *Hiluksi* 'Toyota Hilux' ja *Vauksi* 'Vauxhall'. Lisäksi lyhenteiden *x*-aines on myös korvattu usein samoin, esimerkiksi Vauxhall VX → *Veksi*. Lyhenteiden suomalaistamisesta muilta osin ks. lukua [D:4.3](#).

D:3.2.8 h

Suomessa *h* ei ole koskaan liity samassa tavussa olevaan konsonanttiin, eivätkä *Nash* ja *John Deere* näin voi olla suomea. Varsinaisen *h*-äänteen lisäksi *h*-kirjaimella merkitään vieraisissa kielissä usein erilaisia suhahduksia ja sihahduksia, aspiraatioita ja suhuässiä, joten vierasperäisessä originaalissa oleva *h* on usein altis katoamaan. Näin on etenkin silloin, kun se ei vastaa itsenäistä äännettä.

Originaalin kirjoitusasun *h*-aines on puuttuu nimistä *Saspantteri* 'Sachs Panther -mopo', *Sassi* 'Sachs-mopo', *Nasse* 'Nash', *Jonteere* 'John Deere -traktori', *Piikkipyöräjonteere* 'rautapyöräinen vanhanaikainen John Deere -traktori', *Vaari* 'Deutz-Fahr-maatalouskone', *Plimutti* 'Plymouth', *Plymoutti* 'Plymouth', *Tempsi* eli *Temssi* 'Fordson Thames -ka.' ja *Tykynokkatempsi* 'jokin Fordson Thames -kuorma-automalli'. Englannin *ph*-yhtymä merkitsee yleensä äännettä, joka likipitään vastaa suomen *f*-äännettä. Triumph-henkilöautojen nimi on tästä huolimatta *Trumppa* eikä **Trumffa*.

D:3.3 Konsonanttiyhtymien käsittely

D:3.3.1 Assimilaatioilmiöt

Aineistossa regressiivinen assimilaatio vaikuttaa hiukan progressiivista yleisemmältä. Regressiivisessä assimilaatiossa artikulaatioelimistö valmistautuu jo ennalta tulevan äänteen tuottamiseen. Progressiivista assimilaatiota aineistossa edustavat *Harrikka* 'Harley-Davidson' ja *Kappari* 'Nissan Capstar', regressiivistä taas mahdollisesti *Ekkeri* 'Ford Escort' sekä *np* → *mp*. Yleiskielessäkin *np*-yhtymä äännetään säännönmukaisesti *mp*-yhtymänä (esim. *onpa* [ompa]). Tämän assimilaation sisältävät nimet *Klaimppari* ja *Kleimppari* 'Volkswagen Kleinbus' sekä *Sumppi* 'Sunbeam'. Konsonanttiyhtymän alkukonsonanttina oleva nasaali on voinut *p:n* edellä jopa kadota kokonaankin; tästä todistavat samantarkoitteiset muodot *Kleippari* ja *Leippari* 'Volkswagen Kleinbus'. Pitemmälle sanassa ulottuvasta regressiivisestä assimilaatiosta on kyse nimessä *Sysleri* 'Chrysler'. Chrysleristä on saatu ensin *Rysleri* ja tästä etäassimilaation kautta *Sysleri*.

Dissimilaatioksi taas nimitetään ilmiötä, jossa kaksi äännettä etäännyy toisistaan ääntämisen helpottamiseksi. Tällaisesta on kyse nimissä *Kastervaakeni* 'Volkswagen Kastenwagen -pakettiauto', *Maksta* 'Mazda' ja *Matsba* 'Mazda'.

D:3.3.2 Sananalkuisen konsonanttiyhtymän yksinkertaistaminen

Kuten tunnettua, suomessa lainasanan sananalkuisella konsonanttiyhtymällä on tapana kevetä. Monissa kulkineennimissä konsonanttiyhtymä on säilytettykin, ehkä muistuttamassa nimen vierasperäisyydestä. Konsonanttiyhtymästä jää yleensä jäljelle vain viimeinen konsonantti. Sananalkuisen konsonanttiyhtymän ovat originaalissaan sisältäneet nimet *Koota* 'Škoda', *Kotakki* 'Škoda', *Korppari* 'Ford Scorpio', *Leinpussi* eli *Leippari* 'Volkswagen Kleinbus', *Liitvoodi* 'Cadillac Fleetwood', *Ransportteri* 'Volkswagen Transporter', *Ranssami* eli *Ransu* 'Pontiac Trans Am', *Rapantti* 'Trabant', *Ratus* 'Dodge Stratus', *Rauni* eli *Taavitrauno* 'David Brown -traktori', *Resentti* 'Crescent-polkupyörä', *Rimera* 'Nissan Primera', *Rysleri* 'Chrysler', *Rystaali* 'Zetor Chrystal Palace -traktori 1970–1980-luvuilta', *Singeri* 'jokin automalli, jonka mallinimi on Swinger' ja *Töyri* 'Steyr-traktori'.

D:3.3.3 Sanansisäisen konsonanttiyhtymän sieventäminen

Yli kahden konsonantin yhtymät sanan sisällä eivät ole erityisen yleisiä suomessa, ja kolmenkin konsonantin yhtymistä vain pieni osa on fonotaksin sallimia. Mikäli suomeen mukailtavassa lainaoriginaalissa on suomeen foneettisesti sopimattomia äänneyhtymiä, niitä tulee mukailla suomalaisemmiksi. Erityisen ikäviä neljän konsonantin kasaumia sisältävät viralliset kulkineennimet Oldsmobile ja Volkswagen. Oldsmobilen foneettinen kompleksisuus on ratkaistu jättämällä *d* pois. Näin ovat syntyneet nimet *Olsmopiili* ja *Olssi*. Volkswagen-nimestä taas on muotoiltu nimet *Vokelo*, *Vokkelo*, *Vokkeri* 'Kuplavolkkari', *Volsu* ~ *Wolsu* ja *Volkkari* ja lukemattomia näitä perusosina hyödyntäviä muita nimiä. Samantapaisen kolmen konsonantin yhtymän on sisältänyt Wartburg-nimi. Konsonanttiyhtymässä *rtp* *p*-äänne on hävittänyt edeltään *t*-äänteen nimissä *Varppuri* ja *Varpurkki*. Moskvitšista taas on saatu *Mosse* ja viisi muuta *Mosse*-nimeä. Konsonanttiyhtymien sieventämisessä ei näytä olevan erityistä säännönmukaisuutta.

Hieman ongelmalliselta näyttävät myös kirjoituksessa *ng*-yhtymänä edustuvat äännejonot. Originaalinimen *ng*-yhtymä korvautuu usein *nk*-yhtymänä kirjoituksessa. Dodge Challengeristä on tullut *Sallenkeri*, Dering-traktorista *Teerinki* ja Standard Vanguardista *Vankku*. Nämä toki äännettäneen *ŋk*-yhtymänä.

D:3.3.4 Muita katoilmiöitä

Jo *h*:n yhteydessä todettiin, että äänteet, jotka ovat ominaislaadultaan epäselviä, ovat alttiita katoamaan. Painottomuus edistää katoamista. Originaalin heikosti ääntyvä *r* on kadonnut, kun Caterpillar on suomalaistunut *Katepillariksi*. Vastaavasta syystä Swinger-automallista on tullut *Singer*. Ilmaus voi tosin olla lisämerkityksinen sekundäärinimi. Konsonanttiaineksen lyhentymänä voitaisiin ehkä pitää myös Cadillac-autojen lempinimen Caddyn suomalaistamista muotoon *Kädi* tai yleisemmin *Cädi*. *Cädi*-aines on lisäksi kahdeksan nimen perusosana. Originaalinimen *d* kuitenkin lausutaan lyhyenä, joten kyse on lähinnä ortografian korjailusta.

D:3.4 Vokaalien mukauttaminen

Vierasperäisten nimien vokaaliston mukauttaminen suomeen näyttää sekavalta ja monimutkaiselta ilmiöltä, jos tarkastellaan nimien kirjoitusasuja. Monien vanhojen kielten kirjoitus- ja ääntöasut ovat päässeet erkaantumaan toisistaan varsin pahoin. Epäselvän tilanteen ja muiden syiden vuoksi monet nimet onkin mukautettu suomeen vain kirjoitusasun perusteella. Tässä luvussa käsitellään kuitenkin vain sellaisia nimiä, jotka on mukautettu toisin, enemmän tai vähemmän äänneasun perusteella.

D:3.4.1 Painollisen vokaalin pidentyminen

Yleinen substituutiosääntö on, että alkukielessä painollisen tavun vokaali pidennetään, kun sana tai nimi lainataan suomeen. Suomalainen kielenkäyttäjät oikeastaan kuulee painollisen vokaalin automaattisesti pitkänä. Vastaavasti vieraskielisessä originaalissa lyhyenä ääntyvä mutta pitkänä kirjoitettu vokaali tulkitaan suomessa lyhyeksi.

Vierasperäisen originaalin painollinen vokaali on substituoitu pitkällä vokaalilla nimissä *Foordi* ~ *Foorti* ~ *Voorti* ~ *Voortti* 'Ford' (sekä useita nimiä, joissa vastaava perusosa), *Helsteenin auto* 'Linjaliikenne Soini Hellstenin linja-auto', *Jaava* 'Jawa-moottoripyörä', *Jaguaari* 'Jaguar', *Kataliina* 'Pontiac Catalina', *Kavaljeeri* 'Chevrolet Cavalier tai Vauxhall Cavalier', *Koota* ~ *Skooda* 'Skoda' sekä 2 nimeä, joissa *Skooda*-perusosa, *Koukaari* 'Mercury Cougar', *Kupee* 'Cadillac Coupé de Ville', *Lamporkiini* 'Lamborghini-traktori', *Lesaapre* eli *Saapre* 'Buick LeSabre', *Merkkuuri* 'Mercury', *Merseedespeenis* 'eräs Mercedes-Benz', *Oktaavia* 'Škoda Octavia', *Ooppeli* 'Opel', *Panoraamaooppeli* '1950-luvun Opel Rekord', *Pesoo* 'Peugeot', *EdustusPoloneesi* 'eräs FSO Polonez', *Kolmepuolikas Rooveri* 'Rover 350 -moottoripyörä', *Saratooka* 'Chrysler Saratoga', *Senaattori* 'Opel Senator', *Soobra* 'eräs Tunturi Cobra -polkupyörä', *syykkeli* ~ *tsyykkeli* 'polkupyörä' (← ruots. *cykel*), *Tiikeri* 'Tunturi Tiger -mopo' (myös lisämerkityksinen), *Uuno* 'Fiat Uno', *Kuplavaakeni* 'Kuplavolkari' (← *Kupla* + *Volkswagen*) ja *Volksvaakeni* 'Volkswagen', *Viipperö* 'Dodge Viper tai Chrysler Viper', *Viiatti* ~ *Fiiatti* sekä muutamia nimiä, joissa nämät ovat perusosana.

Hyperkorrekteja vokaalin pitenemisiä sisältävät nimet *Voresteeri* 'Subaru Forrester', *Amazooni* 'Volvo Amazon', *Amerikaani* 'Rambler American' ja *Rystaali* 'Zetor Chrystal Palace -traktori 1970–80-luvuilta'. Muodot saattavat perustua virheelliseen suomalaiseen ääntämykseen tai pyrkimykseen luoda tietynmuotoisia suomalaisia sanoja. Pitkä vokaali nimittäin näyttää säännöllisesti olevan näissä nimissä toisessa tavussa lopusta luettuna, siis sivupainollisessa tavussa.

D:3.4.2 Muut vokaaliston muutokset

Sanojen vokaaliston mukauttaminen suomeen näyttää kirjallisessa esityksessä monimutkaiselta, mutta ei ole. Ainoa sääntö on, että suomalainen kirjoitusasu seuraa näissä kansankielisissä muodoissa suomalaisen kielenkäyttäjän kuulokuvaa vieraskielisestä nimestä. Cadillacista siis tulee *Kädilläk(ki)* ja Casesta *Keissi*, New Holland -traktori taas mukautuu *Nyyhollanniksi*. Englannin vokaaliston mukautumista suomeen on tutkinut Maisa Martin (1993: 93–95). Muiden kielten äänneiden havaitsemista ja suomalaistamista tuskin on tutkittukaan.

Erityisen säännöllisesti englannin sananloppuisesta *y*:stä tulee suomen *i*. Näin on tapahtunut Cadillacin englanninkielisestä lempinimestä *Caddy* juonnetussa suomalaisessa nimessä *Cädi* ~ *Kädi* ja vastaavassa Chevrolet'n *Chevy*-nimestä juonnetussa *Sevi*-nimessä. *Cädi* on myös perusosana kahdeksassa nimessä ja *Sevi* yhdessä. Muita englannin *y*:n *i*-nä säilyttäneitä nimiä ovat *Loitti* 'Lloyd', *Merkkuri* ~ *Merkkuuri* '(Ford) Mercury', *Piskaini* 'Chevrolet Biscayne', *Plimutti* 'Plymouth', *Saniainen* eli *Sanni* 'Nissan Sunny' sekä Toyota-autojen nimet *Toikka*, *Toiota*, *Toitsi*, *Toitsu* ja *Toizi*. Tarvittaessa *y* voidaan korvata myös puolivokaalilla *j*. Tarvittaessa tarkoittaa asemaa sanan alussa tai kahden vokaalin välissä. Englannin *y* on korvattu *j*:llä nimissä *Jammu* 'Yamaha-moottoripyörä', *Jorkkeri* eli *Jorkki* 'Chrysler New Yorker' ja *Tojo*

eli *Tojota* 'Toyota'. Lisäksi *Tojota*-aines sisältyy perusosana nimeen *Poppitojota* 'Toyota Corolla DX'. *i* on muuttunut puolivokaaliksi myös nimessä *Kavaljeeri*, jolla voidaan viitata yhtä hyvin Chervolet Cavalieriin kuin Vauxhall Cavalieriinkin.

Myös englannin sananloppuinen *-ey*-yhtymä mukautuu usein suomen *i*-äänteeksi – jolta se kuulostaakin. *ey* → *i* sisältyy nimiin *Harlikka* ~ *Harrikka* 'Harley-Davidson-moottoripyörä', *Manki* 'Honda Monkey', *Massikka* 'Massey-Ferguson' ja *rollikka* ~ *trollikka* (engl. *trolleybus*, lainasana tosin luultavimmin tullut venäjän kautta). Kuulokuvan perusteella *y* on suomalaistettu *ai*-yhtymäksi myös nimissä *Kraisleri* ja *Kraisu* 'Chrysler'. *iu* → *u* -muutos taas sisältyy nimiin *Hundai* 'Hyundai' ja *Trumppa* 'Triumph'. Poikkeuksellisesti nimen kirjalliseen muotoon perustunee *Ukko-Leukku*-nimen 'Leyland 2100 -traktori' perusosa. Tällöin *y* → *u* olisi vokaalisointuun perustuva muutos. Ääntöasun mukainen *Leikku* kuulostaisi nimittäin täysin suomalaiselta, kirjalliseen originaaliin perustuva *Leykky* taas hiukan erikoiselta *-ey*-difongin harvinaisuuden vuoksi.

Muita vieraskielisten vokaaliäännösten suomalaiseen tulkintaan perustuvia muutoksia sisältäviä nimiä ovat *Beikkeri* 'Studebaker' (*a* → *ei*), *Keissi* 'Case-traktori' (*a* → *ei*), *Teivitti* 'David Brown -traktori' (*a* → *ei*), *Tempsi* ~ *Temsi* 'Ford(son) Thames -ka. 1940-luvulta' (*a* → *ei* → *e*), Cadillac-autojen nimet *Käkkis*, *Käkky*, *Käkkylä*, *Kärilläkki*, *Kätilläck* ja *Kätinläkki* (*a* → *ä*), *Rämbleri* 'AMC Rambler' (*a* → *ä*), *Rämpylä* 'AMC Rambler' (*a* → *ä*), *Tärtti* 'Dodge Dart' (*a* → *ä*), *Ääspeni* 'Dodge Aspen' (*a* → *ä*), *Leitgreitti* 'Chervolet "Late Great" 1958–64' (*ate* → *eit*, *ea* → *ei*), *Piskaini* 'Chevrolet Biscayne' (*e* → *i*), *Siitti* 'Seat' (*ea* → *ii*), *Hiipsteri* 'Jeep' (*ee* → *ii*), *Liitvoodi* 'Cadillac Fleetwood' (*ee* → *ii*), *Klaimppari* 'Volkswagen Kleinbus' (*ei* → *ai*), *Nyffi* eli *Nyyhollanti* 'New Holland -traktori' (*ew* → *yy*), *Nyyportti* 'Chrysler Newport' (*ew* → *yy*), *Töyri* 'Steyr-traktori' (*ey* → *öy*), *Nuffetti* 'Nuffield-traktori' (mahdollisesti *ie* → *ei*), *Böödi* 'Pontiac Firebird' (mahdollisesti ← *Birdie*; *ir* → *öö*), *TöPööt* 'eräs Fort Thunderbird' (*ir* → *öö*; *the* → *tö*), *Tiiböördi* 'Ford Thunderbird' (*ir* → *öör*), *Manki* 'Honda Monkey' (*o* → *a*), *Kupee* 'Cadillac Coupé de Ville' (*ou* → *u*), *Plimutti* 'Plymouth' (*ou* → *u*), *Prauni* eli *Rauni* 'David Brown -traktori' (*ow* → *au*), *Saniainen* eli *Sanni* 'Nissan Sunny' (*u* → *a*), *Döfääni* 'Renault Dauphine' (*au* → *ö*, *in* → *ään*; ääntämys on oikeastaan *dauphin*-sanana, ei vastaavan feminiinin mukainen), *Renoo* 'Renault' (*au* → *o*) ja *Skveärbirdi* 'Ford Thunderbird "Square Bird" 1958–1960' (*uare* → *eär*).

D:3.5 Muut muutokset (mm. meta- ja epenteesi)

D:3.5.1 Konsonantin vokaaliutumisen

Wartburg-nimen *g* on kadonnut tai vokaaliutunut *i*:ksi alkukielen mukaisesti. Vokaalin ja konsonantin yhdistelmästä syntyneet pitkät vokaalit on käsitelty vokaaliston yhteydessä.

D:3.5.2 Metateesi

Assimilaation lisäksi ääntämistä voidaan helpottaa siirtämällä äännteitä toisiin paikkoihin sanassa. Metateesia on hyödynnetty erityisesti muokattaessa Chevrolet- ja Chrysler-nimiä suomalaiseen asuun. Chevrolet'stä on saatu *Chervoletti*, *Kervoletti*, *Servo* ja *Servoletti*, ja onpa viimeisen nimivariantin muotoa ihmetelty Aamulehden mielipidekirjoituksessakin (AL 29.9.2005). Kirjoittaja pitää *vr*-yhtymän metateettista muuntumista suomen fonotaksin sallimaksi *rv*-yhtymäksi taitamattomuutena. Chrysler-

nimestä taas on saatu *y*- ja *r*-äänteiden paikkaa vaihtamalla *Hyrsler*, *Hyrsleri*, *Hyrysysy* ja *Kyrseli*. Metateettisia muutoksia sisältävät myös nimet *Glof* ~ *Gloff* 'Volkswagen Golf' ja *Karpiisi* 'Chevrolet Caprice', joskin ainakin ensimmäisessä nimessä kyse lienee enemmänkin erikoisuuden tavoittelusta kuin ääntämisen helpottamisesta.

D:3.5.3 Epenteesi ja muut säännöttömät konsonanttien lisäykset

Epenteettisen muutoksen sisältäviä nimiä ovat *Tempsi* 'Ford(son) Thames kuorma-auto', *Tykynokkatempsi* 'Ford Thames -traktori', *Puutempsi* 'puukorinen Ford Thames -kuorma-auto' ja *Sotakempsu* 'GMC-ka. 1940-luvun alusta'. Tämä ylimääräinen *-p*-aines on lisätty ääntämisen helpottamiseksi, koska suomen kielessä *mss*-yhtymä esiintyy vain vierassanoissa. Samantapaisia muutoksia on amerikansuomessakin ([Virtaranta 1992: 25](#)).

Outoa ylimääräistä konsonanttiainesta on ilmestynyt myös nimiin *Bjuik* 'Buick' (vastaa alkukielen ääntämystä), *Kulteri* 'eräs Kullervo-traktori', *Mekkeri* ja *Mermeri* 'Mercedes-Benz'. Proteesi on hyödynnetty vain yhden nimen luomisessa: Opel-auton nimi *Noppeli* on saanut alkuunsa *n*-äänteen.

D:3.6 Hyperkorrektius

Hyperkorrektisti suomalaistetut nimet jakautuvat viiteen pääryhmään, jotka ovat varsinaiset hyperkorrektit nimet, lapsenkieltä olevat nimet, leikilliset nimet, vahvasti murteelliset nimet ja vahvasti slangilliset nimet. Hyperkorrektit nimet pyrkivät mukailemaan vieraan kielen ääntämystä, mutta ovat "ulkomaankielisempiä" kuin itse nimet alun perin ovatkaan – myös slangilliset nimet käyttävät vierasperäisiä kirjaimia ja rikkovat suomen fonotaksia. Lapsenkielen ja aikuisten leikillisen kielenkäytön välillä ei loppujen lopuksi ole suurtakaan eroa, joskin aikuisen kielellinen huumori saattaa olla hieman monitasoisempaa. Aikuisten kielenkäyttöön levinnyt lastenkieli on usein aikuisten mielestä humoristista ja miellyttävän kuuloista. Murteellisuuden mieltäminen hyperkorrektuudeksi riippuu tulkitsijasta. Joka tapauksessa nimet *Olotsimoooppi* 'Oldsmobile' ja *Ihva* 'Ifa' luultavasti kuulostavat humoristisilta useiden korvissa.

Varsinaisia hyperkorrekteja, ulkomaalaisuuteen pyrkiviä nimiä ovat *Cähdiläkki* 'Cadillac', *DeSodo* ~ *Sodo* 'De Soto', *Pögö* ~ *Pögöö*, *Rämbylä* 'Rambler' ja *Tzaikka* 'Tsaika'. Ulkomaalaisuuspyrkimyksenä voidaan pitää myös joitakin pelkästään ortografisia tehokeinoja, esimerkiksi *w*: tä tai *cc*:tä kirjoituksessa. Tällaisia sisältävät nimet *Ecce* ~ *Ecceri* 'Ford Escort', *Lincci* 'Lincoln', *Wolsku* 'Volkswagen' ja *Wolsu* 'Kuplavolkkari'.

Lapsenkieltä ovat aineiston traktorinimet *prankkeli*, *pranktoni*, *rakkeli*, *raktoon* ja *trakkoni* sekä pari mukaellen syntynyttä erisnimeä. Erään Ford Custom -auton nimeksi muovaantui lapsen suussa *Pupponi*, ja eräs nuorimies nimittää edelleenkin erityisesti vanhempiansa Volvoa *Vovvoksi*. *Päyry* taas on taustaltaan tuntematon samantapainen nimi, jota H17:n pohjoispohjalainen äiti käyttää polkupyörästä.

Leikillisenä voidaan pitää tietynlaisia tahallisia vääriä substituutioita, joita esiteltiin jo edellä suomalaistamisääntesubstituutioiden käsittelyn yhteydessä. Tietoisen virhesubstituution kautta huvittavia nimiä ovat *Heeppi* 'Jeep', *Hiipsteri* 'Jeep', *Porkke* 'Porsche', *Porkkeli* 'Porsche', *Samaro* 'Chevrolet Camaro' ja *Soobra* 'eräs Tunturi Cobra -polkupyörä'. *J*:n substituutio *h*:lla perustuu espanjan kielen ääntämisen ja kirjoituksen väliseen suhteeseen. Kuvitteellisen assimilaation palauttamiseen

hyperkorrektiin normaalimuotoon perustuvat Cadillac-auton nimet *Kätinläksi* ja *Karin lakki* (vrt. *pojan laukku* → *pojal laukku*). Muita yhtä hyperkorrekteja kulkineennimiä ovat *Kukla* 'Kuplavolkkari', *Pelarutsi* 'Belarus-traktori', *Pjuukki* 'Buick', *Sussuki* 'Suzuki-mopo' ja *Töntöri* 'Tunturi-mopo'.

Murteellisuuden, etenkin itämurteisuuden, humoristisuus on vahvasti kuulijan korvassa (vrt. [Nuutinen 1994: 70](#)). Lounaishämäläisenä olen kuitenkin pitänyt loisvokaalia aineiston nimissä hyperkorrektiuuden yhteydessä käsiteltävänä hauskana ilmiönä. Loisivokaalin sisältävät nimet *linikka* 'linja-auto', *Nuhuvi* 'Nuffield', *Olotsimooppeli* 'Oldsmobile', *polokupyörä* 'polkupyörä', *Punane Volovo* 'eräs 400-sarjainen Volvo', *Sokoda* ~ *Sokota* 'Škoda', *Valametti* 'Valmet', *Voloski* 'Volkswagen' ja *Volovo* 'Volvo'.

Muita helposti havaittavia vokaaliston murteellisuuksia ovat diftongien sisäiset differentiaatiot. Länsimurteissa diftongin jälkikomponentti on avartunut, itämurteissa taas alkukomponentti on ummistunut. ([Itkonen 1966: 168](#).) Aineistossa on esimerkkejä sekä länsi- että itämurteiden mukaisesta diftongin differentiaatiosta. Länsimurteita edustaa vaikkapa polkupyörän tai moottoripyörän nimittäminen *pyäräksi*. Itämurteisia ja täten korvissani huvittavia ovat nimet *Mualima* 'Ford Mondeo' (lat. *mundus* 'maailma'), *Soappi* ja *Suappi* 'Saab'. *Mualima*-nimessä on myös ylimääräinen *i*, joka on joko metateettinen tai liittynyt */n*:n liudentumistendenssiin itämurteissa. Jonkinasteisena murteellisena taitamattomuutena voidaan myös pitää epenteettistä *p*-äännettä *-mps*-konsonanttiyhtymässä nimissä *Kempsu* 'GMC-kuorma-auto' ja *Tempsi* 'Ford(son) Thames -ka.' ja niiden liittynäisissä. Itämurteille luonteenomaista on myös vokaalienvälisen *f*-äänteen korvautuminen *-hv*-yhtymällä ja *-ts*-yhtymän ääntäminen *-ht*-yhtymänä. Ifa on siis savoksi *Ihva* ja Mitsubishi *Mihtupihti* tai *Mihtu*. Muita murteellisuuden ja taitamattomuuden rajamailla olevia nimiä ovat *Maksda* 'Mazda', *Tärtti* 'Dodge Dart' ja *Viipperö* 'Dodge Viper'.

Aineistossa on lisäksi viisi nimeä, jossa on mainitsemisen arvoisella tavalla tavoiteltu erityistä slangimaisuutta. Mainitsemisen arvoisuus ja hyperkorrektius ovat kuitenkin tulkinnanvaraisia käsitteitä ja tulkitsijan omasta kielellisestä kompetenssista riippuvaisia. Erityisen slangimaisia nimiä ovat *Kuumish* 'jonkin auton yksilön nimi', *Spuikki* ~ *Spuikutin* 'Buick', *Toizi* 'Toyota' ja *tsyge*. *Kuumish*-nimi sisältää sananloppuisen sävyttävän *h*-konsonantin ja tavoittelee ehkä myös englannin kielen moderatiivisuffiksia, *Spuikki* taas on saanut alkuunsa samasta syystä *s*-äänteen. Sananalkuista *s*-äännettä slangissa on pohtinut muun muassa Karttunen ([1989: 162–163](#)). *Toizi*-nimen taas tekee slangimaiseksi *ts*-yhtymän merkitseminen *z*:lla. *Tsyge*-sana on aivan tavanomaista slangia eikä ole erityisen affektiivinen ilmaus ainakaan Helsingissä käytettynä. Nimessä näkyy kuitenkin kiinnostavalla tavalla klusiilin soinnillistumistaipumus *-e*-johtimen edellä, johon seuraavassa suffiksaatiota käsittelevässä luvussa myös paneudutaan.

D:3.7 Virolaistaminen

Virossa suomen *-i*-suffiksia ei tarvita, vaan lainasana mukautetaan kielen taivutukseen siten, että sen loppu voi osallistua esimerkiksi nominatiiviin, genetiivin ja partitiivin väliseen kvantiteettivaihteluun (esim. *Natt* : *Nati* : *Nati*). Näin monet virolaistetut nimet saavat perusmuodossa loppuunsa kaksoiskonsonantin.

Koska useiden venäläisten kulkinemerkkien nimet ovat lyhenteitä ja niiden viimeinen kirjain on *zavod*-sanan 'tehdas' takia *z* (kyrillisin kirjaimin 3), lyhenne mukautuu viroon *ss*-loppuisena. Tällaisen korjauksen sisältävät nimet *Jumss* ~ *Jumps* 'JUMZ-6-kaivinkone', *Soolo-Jumps* 'JUMZ-6 ilman nosturia', *Uass* 'UAZ-maasturi', *Kastika*

Uass 'UAZ-maasturin avolavamalli', *Krass* 'KRAZ-nosturiauto' ja *Siss* 'ZIS-5-kuorma-auto'. Samasta syystä myös Belarus-traktorista (Virossa MTZ-50 ja monia muita malleja) on saatu *Russ*.

Vastaavalla tavalla HTZ-Nati-traktorista on saatu *Natt* ja sitä muistuttavasta polttoöljykäyttöisestä SHTZ-Nati-traktorista *Tuleõli natt*. KIR-niittosilppurista on tullut *Kirr*, ja DUK-desinfointiautosta *Tukk*. Taivutusmuotojen perusteella uusi perusmuoto on abstrahoitu vierasperäiselle Jawa-moottoripyörämerkillekin: *Jaff* ~ *Jahv*. Geminaattaloppuisia virolaisia sekundäärinimiä ovat myös BMW-auton nimet *Bemm*, *Bömm* ja *Pemm*, Nissan Patrol -mallin nimi *Patrull*, Peugeot-merkin nimi *Peugeott* ja Ladan eli VAZ:n nimet *Sigull*, *Sikskull* ja *Žigull*. Näiden taivutuksesta ei ole varmaa tietoa. Lisäksi nimeä *Patrull* (vrt. *patrull* 'sotilaspartio, poliisipartio') ja *ott* 'karhu' voidaan pitää lisämerkityksisenä.

Jonkinasteisena virolaistamisena voidaan myös pitää suomen *-ari-* ja viron *-ar-*suffiksin sisältävien nimiä lainatessa tapahtunutta mukauttamista. Jos oletetaan, että viron *Bemar* ja *Volkkar* ovat suomalaisia lainoja, voidaan sanoa, että virolaistettaessa suomen loppu-*i* on poistettu perusmuodosta. Lainaperäisyys ei kuitenkaan ole varmaa, sillä virossa on omaperäisiäkin *-ar-*muodosteita, joita ei voi todistaa uudemiksi tai vanhemmiksi kuin *Bemar* tai *Volkkar*.

Runsassibilanttisen venäjän vaikutuspiirissä eläessään viro on joutunut ottamaan myös kantaa monituisten sibilanttien virolaistamiseen. Käytännössä tällaiset on lainanantajakielestä riippumatta virolaistettu useimmiten s-kirjaimella; affrikaatallisia originaalinimiä aineiston nimillä ei tosin ole ollutkaan. Sibilanttiin päättyvät nimet on jo esitelty muutama kappaletta ylempänä. Muut tapaukset ovat saksalaisen Porsche-nimen ja venäläisen Ladaa tarkoittavan Žhiguli-nimen mukautumia. Porschesta on ääntämisen helpottamiseksi saatu *Porge*, *Porke* ja *Porsse*, Žhigulista (Жигули) taas *Sigull*, *Sikskull* ja *Žigull*.

Jonkinlaista virolaistamista on myös konsonanttien soinnillisuuden väheneminen. BMW:stä on tullut paitsi *Bemm* myös *Pemm*, DUK:ista on saatu *Tukk* ja DT-traktorimerkistä *Tete*. Chevrolet'ista taas on tullut *Sehvka* 'Chevrolet'.

Epenteettinen ääntämistä helpottava klusiili taas sisältyy nimiin *Jumps* 'JUMZ-6-kaivinkone' ja *Soolo-Jumps* 'JUMZ-6 ilman nosturia'. Klusiilitonkin asu *Jumss* tosin tunnetaan. Epenteesistä suomessa ks. [D:3.5](#). Jonkinlaisena siirtymä-äänteenä voidaan pitää *Kaanija*-nimen 'Scania' sisältämää ylimääristä *j*:täkin.

Muuten konsonanttien virolaistaminen on varsin ongelmaton. Koska viron kielessä ei käytetä *c*-grafeemia, se korvataan yleensä *k*:lla. Näin on tehty nimissä *Länkar* ~ *Länkkar*, *Kruiser* ja *Länku* 'Toyota Land Cruiser' ja *Skuubi* 'Subaru' (← engl. *Scooby*). Sananalkuinen konsonanttiyhdistelmä on sievennetty Scaniasta muokatussa virolaisessa nimessä *Kaanija*. Belarus-nimestä on nimiasu *Bella* 'MTZ-50, -52, -80, -82 ja N3', jossa *l* on luonnollisesti geminoitunut originaalin ääntämyksen mukaisesti.

Vieraitten kielten vokaalien siirtäminen viroon riippuu, kuten suomessakin, siitä, onko nimi tullut tutuksi kirjallisessa vai suullisessa muodossa. Englannin lausuntaan viittaavat nimet *Kädi* 'Cadillac' (← engl. *Caddy*), *Länkar* ~ *Länkkar* ja *Länku* 'Toyota Land Cruiser', *Patrull* ja *Skuubi* 'Subaru' (← engl. *Scooby*). Saksankielinen Rosswerk on virolaistunut muotoon *Rossvärk*. Venäläinen Ю on korvattu ääntämyksen mukaisesti nimissä *Jumps*, *Soolo-Jumps* ja *Jumss* (← ЮYM3). Venäjän ääntämykseen viittaa myös saksalaisten E-maatalouskoneitten nimi *Jee*. Kirjain E nimittäin äännetään yksinään ja sanan alussa venäjäksi [jee]. Sekä suomessa että virossa vieraskielisen sanan painollinen vokaali kuullaan pitkänä. Painollinen vokaali on tämän vuoksi kirjoitettu pitkänä nimissä *Biimer* 'BMW-mp.', *Biimer* 'BMW', *Buumer* 'BMW' (← ven. Бумер), *Kaanija* 'Scania' ja *Stuude* 'Studebaker' sekä piumureitten nimissä *Niiva* (SK-5 eli Niva) ja *Koolos* (SK-6 eli Kolos).

Murteellisuutena voidaan pitää Citroënin nimeä *Situröön* 'Citroën' – nimi oli informantin mukaan hänen isoäitinsä käyttämä. Kirjavirosta poikkeavat myös vörunkieliset nimet, esimerkiksi *Nelitöist* 'DT-14-traktori', *Katskümmed* 'DT-20' ja *Sakslanõ* 'saksalainen RS-09-traktori'. Ehkä poikkeavina voidaan pitää myös nimiä *Bõmm* 'BMW' (vrt. *Bemm*) ja *Jaff* 'Jawa-mp.' (vrt. *Jahv*).

Kotoistaminen on virossa hyvin samantapaista kuin suomessa, kun kielten fonotaksien ja kulkinekulttuurien erot otetaan huomioon. Lisäksi virossa venäjän vaikutus on ollut huomattavasti suurempi kuin suomessa.

D:4 Puhtaitten sekundäärinimien muodostaminen

Kertaus puhtaan sekundäärinimen ominaisuuksista

Käsite puhdas sekundäärinimi käsiteltiin edellä alaluvussa [D:2.3](#). Käytännössä puhdas sekundäärinimi on sellainen toisesta samantarkoitteisesta nimestä muokkaamalla tehty nimi, joka ei ole lekseemihakuisen muuntelun kautta synnitetty lisämerkityksinen sekundäärinimi. Puhtaalla sekundäärinimellä voi olla tyyliväri, mutta lisämerkitystä tai kaksoismotivaatiota ei. Puhdas sekundäärinimi ei myöskään kuvaa kohdettaan vaan on ainoastaan puhdas hypokorismi aiemmasta nimestä, joka voi olla niin virallinen kuin epävirallinenkin. Näin ollen voidaan puhua myös neutraalista muuntelusta, vaikka termi onkin hyvin epätarkka. Yksinkertaisimmillaan sekundäärinimi voi sisältää vierasperäisen nimen sellaisenaan ja sidevokaaliperäisen *-i*-johtimen (*Saab* → *Saabi*), monimutkaisimmillaan se voi sisältää useita suffikseja. Puhtaasti sekundääreinä olen pitänyt myös appellatiivista muokattuja samantarkoitteisia appellatiiveja, esimerkiksi *linja-auto* → *linkkuri*, jotka ovat siis muodostukseltaan samanlaisia kuin puhtaat sekundäärinimetkin. Tyypillisimmin puhdas sekundäärinimi muodostetaan sovittamalla nimioriginaali suffiksin tai typistämisen avulla muottiin (ks. [D:4.2](#)) ja / tai mukauttamalla nimi suomen fonotaksiin luvussa [D:3](#) esitetyllä tavalla. Näissä tapauksissa nimi pysyy läpinäkymättömänä ja varsin "merkityksettömänä". En tietenkään yritä kiistää, etteivätkö kielelliseen käsitteeseen *Saappi* liitettävät merkitykset olisi voimakkaasti sidoksissa kielenkäyttäjän kokemuksiin ja mielikuviin Saab-henkilöautoista ja etteikö myös *Saappi*-formatiivin asun synnyttämällä mielikuvilla olisi merkitystä.

Puhtaat sekundäärinimet muissa nimistönlajeissa

2000-luvun kieliympäristöä synkronisesti tutkittaessa sekundäärit nimet ovat tyypillisesti juuri epävirallisia nimiä. Tämä on pitkälti seurausta tietoisien kielenohjailun pyrkimyksistä tiettyjen, usein vanhakantaisten ja täyspitkien nimiasujen vakiinnuttamiseen paikannimistössä. Viimeisimmässä maastokarttaudistuksessa Someron *Muslimmin* nimi peräti muutettiin *Mustalammiksi*, vaikka lammelle johtaakin edelleen *Muslimmintie*. Varhaisempina vuosisatoina nimistön muuttuminen on luultavasti ollut vapaampaa, kun hallinto ei yhtä suurella määrällä ole ollut määrittämässä nimen virallisuutta. Vaihtamalla tarkastelunäkökulma diakroniseksi sekundäärinimiä löydetään enemmän. Kielenkäyttäjät kuitenkin tajuaa sekundäärinimen sekundääriksi vain niin kauan kuin primäärinimi on muistissa. Kun *Valkeajärvi* on muuttunut savolaisittain *Valkeiseksi* ja nimet ovat käytössä rinnakkaisniminä, *Valkeista* voidaan pitää sekundäärinä. Sama koskee myös mukaelmalainoina saatuja *Rönnskeri*-tyypin nimiä. Primäärinimen **Rönnskär* kadottua sekundääri muuttuu kielenkäyttäjän näkökulmasta primääriksi, vaikka kielentutkijan näkökulmasta nimi on edelleen sekundääri.

Myös epävirallisessa henkilönnimistössä variaatio on runsasta. Ei ole mahdotonta, että henkilönnimien variaatio olisi hyvinkin vanha ilmiö. Emme tosin voi varmasti tietää, onko muinoin metsästellyttä *Kaukomieltä* kutsuttu *Kaukoksikin*, vaikka nykynimistöstä voisi niin päätelläkin. Toisaalta esimerkiksi *Mielo* voisi hyvin olla lyhentynyt *Mielipäivästä*. Vastaavaa ajatusta on kannattanut ainakin Viikuna (1993: 10–11). Lisää esimerkistöä kaksiosaisesta pakanallisesta henkilönnimityypistä ks. [Kiviniemi 1982: 33–37](#). Kosken (2004: 47) mukaan jo 1000-luvulla germaanit lyhentelivät ja suffiksoivat nimiä, joten suomalaisetkin lienevät tehneet samaa.

Epäviralliset nimivariantit yleistyivät viimeistään Ruotsin vallan aikana, kun Suomi alkoi vähitellen ruotsalaistua ja suurimmalle osalle suomalaisista merkittiin papinkirjaan kristillinen, vieraskielinen etunimi. Vielä autonomian aikana oli tapana antaa lapselle (sosiaalisen arvonnousun mahdollistava) hienompi virallinen nimi ja puhutella häntä arkena jollakin kansanomaisella hypokorismilla (esim. *Maria* → *Maija*). Monet epävirallisista etunimistä ovat epäilemättä myös lainaa ruotsista. Samalla virallisella nimellä

saattoi olla useita kymmeniä hypokorismeja. Nyttemmin monet näistä hypokorismeista on hyväksytty suomalaiseen almanakkaan virallisiksi etunimiksi, mutta uusia variantteja otetaan käyttöön silti edelleen. Sukunimissä variaatio on ollut viime vuosikymmeninä varsin vähäistä, haukkuma- ja lempinimissä taas tavanomaisen runsasta.

Tuotemerkki- ja yritysnimistössä sekundäärisyyttä ilmenee myös jonkin verran. Virallisen yritysnimistön saralla sekundääreinä nimiasuina voidaan pitää esimerkiksi *Ahlströmistä* kansainvälistettyä *Ahlstromia* ja *Rautaruukista* lyhennettyä *Ruukkia*. Nimiasun sekundäärisyyden kannalta ei ole merkityksellistä, että yritysjärjestelyjen vuoksi Ahlstrom ja Ruukki eivät ole tarkalleen samoja yrityksiä kuin edeltäjänsä. Nimet ovat joka tapauksessa sekundäärejä, ja niillä halutaan myös luoda tuttuuden ja turvallisuuden tunnetta.

Puhtaat sekundäärinimet kulkineennimistössä eli luvun rakenne

Puhtaat sekundäärinimet käsitellään tässä luvussa niissä käytettyjen muokkauskeinojen mukaan. Ensimmäisessä alaluvussa [D:4.1](#) käsitellään elliptiset nimet. Toisessa laajassa alaluvussa [D:4.2](#) paneudutaan sekundäärinimen muodostamiseen muottiin sijoittamalla. Kolmas merkittävä puhtaita sekundäärinimiä tuottava muokkauskeino, fonotaksiin mukauttaminen, käsiteltiin jo edellisessä pääluvussa [D:3](#). Muut puhtaitten sekundäärinimien muodostuskeinot ovat harvinaisempia. Alaluvussa [D:4.3](#) esitellään lyhenteen täydentäminen sanaksi, alaluvussa [D:4.4](#) taas numeroilmausten käsittely, siis se, millä ehdoin numeroista koostuvia merkki- ja mallinimiä muunnetaan tekstimuotoon. Numeroilmaukset ovat usein adjektiivin muotoisia, esimerkiksi Ford 5000 -traktoria puhutellaan usein *Viistonniseksi*. Nimityyppiä voidaan perustellusti pitää elliptisenäkin (vrt. *Viistonninen Voorti*). Kontaminaatiosta puhtaitten sekundäärinimien muodostusmenetelmänä kerrotaan alaluvussa [D:4.5](#). Lopuksi on vielä luku [D:4.6](#) Muita sekundäärinimien tuottamismenetelmiä, jossa esitellään harvinaisempia muodostustapoja (sitaattilainaus, sekaus ja reduplikaatio).

D:4.1 Ellipsi

D:4.1.1 Typistämisen ja kulumisen syistä

Ellipsisillä tarkoitan sellaista sanaa tai nimeä pienentävää muutosta ("heittoa"), jossa sanasta on poistunut jokin kokonainen, irrallinen osa. Ellipsin määritelmä on sikäli ongelmallinen kulkineennimistössä, että kulkineennimien käyttäminen on usein samaan tapaan kombinatorista kuin henkilönnimienkin käyttö (vrt. [Sivula 1989a: 184](#)). Useita eri tasojen (ks. [A:1.5](#)) nimiä voidaankin tarpeen mukaan käyttää eri tilanteissa yhdessä, eikä yksittäisen tason nimiä voi siitä huolimatta pitää elliptisinä. Vaikka siis mallinimi tietyllä tavalla täydentää merkinimeä, ei erillään käytettyä mallinimeä kuitenkaan voi pitää elliptisenä muodosteena. Yhdessä muiden reduktiivisten eli vähentävien tai tiivistävien muodonmuutosten kanssa ellipsi on kieltä tiivistävä ilmiö, kuten slangijohdoksetkin. Ylimääräisen informaation poistuminen sanan rakenteesta on sinänsä vanha ilmiö ja liittyy esimerkiksi murteittain esiintyvään loppuheittoon. Itkosen ([1966: 207](#)) mukaan

"Sanan jälkitavuiissa äännekehitys voi suuresti riippua siitä, millainen funktio sillä on. Vaikka foneettiset esiintymisedellytykset ovat samat, äänne saattaa kadota sellaisesta yhteydestä, jossa se ei ole puheen ymmärrettävyyden kannalta tarpeellinen, mutta säilyä ollessaan tärkeän merkitystehtävän kannattajana. Paul Passyn väittämän mukaan kieli pyrkii alituisesti vapautumaan siitä, mikä ei ole välttämätöntä, ja korostamaan sitä, mikä on välttämätöntä. Vaikka tätä lauselmaa ei ole käsiteltävä kirjaimellisesti – –"

Itkosen lauselma äänneiden heittymisestä pätee näkemykseni mukaan myös nimistössä ja äännettä suuremmissa yksiköissä. Kielenkäyttäjät siis voi jättää pois sen, mikä ei ole välttämätöntä, ja lausua vain tarpeellisen (vrt. [Sivula 1989a mp.](#)). Alfa Romeosta voidaan tehdä vain *Alfa*, kun muita Alfoja ei ole. Fennistiikassa typistämisen ja heittymisen olennainen ero on oikeastaan ollut tarkastelunäkökulma: Sanan muokkaaminen typistämällä on tietoista toimintaa nykyhetkessä. Heittyminen taas on tiedostamaton ilmiö, jota tarkastellaan usein diakronisesta näkökulmasta. Käytännössä nämä kuitenkin liittyvät läheisesti toisiinsa.

D:4.1.2 Ellipsi suomenkielisessä aineistossa

Ellipsillä tarkoitan siis nimeä, jota luotaessa jokin aiemman nimen kokonainen osa on jätetty pois. *Alfan* 'Alfa Romeo' tapauksessa yksittäisen, kokonaisen osan yksilöiminen on helppoa, kun nimi on muodoltaan sanaliitto. David Brown -traktorin nimen jälkiosasta taas on saatu mukaillen *Prauni* ~ *Rauni*. Suomenkieliseen nimiaineeseen (joka tosin on lainaperäinen) taas perustuu poliisipakettiauton nimi *maiija*, joka on lyhentynyt *mustasta maijasta*. Selkeitä ellipsejä ovat myös polkupyörän nimet *pyärä* ~ *pyörä* ~ *päyry* sekä erään Lada 1500 SL -auton yksilönimi *Lintu* (← *Kanarianlintu*). Epäilemättä elliptinen on myös *Hujaameneeladasta* lyhentynyt *Hujaalada* 'eräs Lada'. Ellipsinä voidaan pitää myös nimen sisältämän artikkelintapaisen osan poisjättöä, kirjoitetaanhan artikkeli usein erilleen pääsanastaan. Artikkelin katoa edistää etenkin sen painottomuus. Buick LeSabresta on tullut yksinkertaisesti *Saapre* ja De Soto -autosta arkipuheessa vain *Soto*.

Hieman metonyyminen sävy taas on mm. nimissä *Maapallo* 'Ford Taunus 15M vm. 1955' (← *Maapallo-Taunus*), *Paunu* 'Väinö Paunu Oy:n linja-auto', *Pyhimys* (← *Pyhimys-Volvo*) 'Volvo Coupé vm. 1969' ja *Viiru* 'eräs Lada, jonka valot olivat vaakasuorat, viirusilmämäiset' (ilmeisesti ← **Viirusilmä*, koska *Nappisilmä* → *Nappis*). Metonymiallahan (ks. [E:3.2](#)) tarkoitetaan mm. sitä, että kohdetta kutsutaan jonkin osansa mukaan. Vaikkapa *Maapallo* on siis kaksitulkinainen muodoste: yhtäältä se ilmentää nimeämisperusteena olevaa maapalloa Taunuksen keulalla, toisaalta se voidaan nähdä ellipsinä pitemmästä *Maapallo-Taunus*-nimestä, joka taas edelleen voidaan nähdä eräällä tavalla epeksegeettisenä muotona *Maapallo*. Tällainen pitemmän ja lyhemmän rinnakkaisnimen vaihtelu on tavallista muussakin nimistössä. Metonymian ja ellipsin rajanveto näissä on sitä vastoin hankalaa. Kysymys voidaan ehkä asetella siten, tuoko lyhyt nimiasu ensimmäisenä mieleen kulkineen ominaisuudet vai pitemmän nimen. Vastaukseen vaikuttaa ainakin pitemmän nimiasun vakiintuneisuus, ja sen vuoksi tässä ellipseiksi on luokiteltu nimenomaan nimiä, joita vastaava pitempi muoto on luultavimmin lyhyttä muotoa yleisempi ja kohtalaisen vakiintunut. Kysymys on kuitenkin viivan piirtämisestä veteen.

Monet numeroilmauksetkin ovat tavallaan elliptisiä. Ongelmaa pohditaan syvemmin alaluvussa [D:4.4](#). Elliptisistä numeroilmauksen sisältävistä nimistä mainittakoon *Deltakasi* 'Oldsmobile Delta 88', *Kasi* 'Audi A 8', *Kymppi* 'eräs Lada 110', *Satku* 'Saab 900' (← **Ysisatku*) ja *Seiska* 'eräs Volvo 740'.

Joissakin nimissä on hankala päättää, onko kyse ellipsisistä vai heitosta. Ellipsiä läheneviä alkuheittoja ovat esimerkiksi *Barracuda* → *Cuda*, *ambulanssi* → *Ianssi* ja *Caterpillar* → *Pillari*, loppuheittoja taas vaikkapa *Commodore* → *Commo*, *Eldorado* → *Eldo* ja *Bonneville* → *Ponne*. Ellipsin ja heittojen välinen raja voidaan nähdä sikäli liukuvana, että tällaisista vierasperäisistä sanoista on toisinaan mahdotonta sanoa, miten suomenkielinen kielenkäyttäjä hahmottaa sanan. Nelitavuinen tai sitä pitempi sana voidaan kuulokuvan perusteella hahmottaa usein yhdyssanaksikin, ja näin tällaiset laajemmat heitot saattavat kuulostaa hyvinkin ellipseiltä.

Nimet, joissa ellipsi alusta:

Bakkeri = (henkilöauto) Studebaker

Beikkeri = (henkilöauto) Studebaker

biili = (henkilöauto)

Böödi = (henkilöauto) Pontiac Firebird

Cuda = (henkilöauto) Plymouth Barracuda
Cuda = (henkilöauto) Plymouth Barracuda tai Valiant Barracuda
Ecce = (henkilöauto) Ford Escort
Haikala-**Letukka** = (kuorma-auto) Chevrolet 1946-47 (kuvan [lähdeviite](#))
Hakkuri = (henkilöauto) Lada
höylä = (polkupyörä)
Imepoeg = (traktori) T-150K
itä**pyörä** = (moottoripyörä) ei-Harley-Davidsonit
Jättilintu = (henkilöauto) Ford Thunderbird vm. 1970-77
Kasi = (henkilöauto) Audi A8
krossipyörä = (moottoripyörä) motocrosspyörä
Kruiser = (maastoauto) Toyota Land Cruiser
Kymppi = (henkilöauto) eräs Lada 110
Letukka = (kuorma-auto) Chevrolet
Lux = (linja-auto) Eurolines Lux Express -linjan auto
maija = (poliisiauto) pakettiautomallinen poliisiauto
mobiili = (kulkine yleensä) auto ylipäättään
Mummon**pyörä** = (polkupyörä) vanhanmallinen polkupyörä
Nati = (traktori) HTZ Nati tai STZ-Nati
Neekeri = (maastoauto) Jeep Wagoneer
piikki = (moottoripyörä) 125-kuutioinen
piikki = (moottoripyörä) 125-kuutioinen
piikkinen = (moottoripyörä) 125-kuutioinen
pyärä = (polkupyörä)
pyörä = (polkupyörä)
pyörä = (moottoripyörä)
Raato = (henkilöauto) Cadillac Eldorado
Romeo = (henkilöauto) eräs Alfa Romeo
Russ = (traktori) MTZ 50,52,80,82,N3
Salam**pyörä** = (polkupyörä) eräs Kolmipyöräinen lastenpolkupyörä
Satanen = (henkilöauto) eräs Saab 900
Satku = (henkilöauto) eräs Saab 900
sohv**pyörä** = (moottoripyörä)
Sonni = (henkilöauto) Volvo Amazon
Soto = (henkilöauto) De Soto
tikas = (paloauto) konetikasauto
TöPööt = (henkilöauto) eräs Ford Thunderbird
Äkskorolla = (henkilöauto) Toyota Corolla DX
Esitettyjen nimien lukumäärä: 42

Nimet, joissa ellipsi lopusta:

Alfa = (henkilöauto) Alfa Romeo

autto = (henkilöauto)

Avaruus-**Sika** = (henkilöauto) Volvo 480

Bella = (traktori) MTZ
brankkari = (paloauto)
Brokki = (paloauto) eräs Brockway
Cadi = (henkilöauto) Cadillac
Deltakasi = (henkilöauto) Oldsmobile Delta 88
Evo-**Sika** = (henkilöauto) Volvo 480 (kuvan [lähdeviite](#))
Folke = (henkilöauto) eräs Volkswagen
Harmaa **Fergu** = (traktori) Ferguson 1948- (kuvan [lähdeviite](#))
Inter = (traktori) IH (International Harvester Co.)
Kupee = (henkilöauto) Cadillac Coupé de Ville
kyykky = (moottoripyörä) kyykkypyörä
limu = (henkilöauto) pitkä amerikkalainen auto, limusiini
lint = (traktori) telaketjutraktori
Lux = (linja-auto) Eurolines Lux Express -linjan auto
Pahna = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Ponne = (henkilöauto) Pontiac Bonneville
Rauni = (traktori) David Brown
Rolssi = (henkilöauto) Rolls-Royce
Rätti = (henkilöauto) Citroen 2CV
Seiska = (henkilöauto) eräs Volvo 740
Siks = (henkilöauto) VAZ eli Lada
Stude = (henkilöauto) Studebaker
Stude = (henkilöauto) Studebaker
Stuude = (henkilöauto) Studebaker
Sätkä = (henkilöauto) Citroen 2CV
Tee = (traktori) T 150-K
Thunder = (henkilöauto) Ford Thunderbird
tikas = (paloauto) konetikasauto
Ufo-**Sika** = (henkilöauto) Volvo 480
Viiru = (henkilöauto) eräs Lada
Volsupaketti = (pakettiauto) Volkswagen pakettiauto, 1950-luku
Esitettyjen nimien lukumäärä: 34

D:4.1.3 Ellipsi virossa

Ellipsi virossa ei eroa juuri mitenkään suomalaisesta ellipsisistä. Kokonaisen osan poisjätöstä on saatu esimerkiksi nimet *Kruiser* 'Toyota Land Cruiser' ja *Lux* 'Eurolines Lux Express -linjan auto'. Joistakin nimistä käytetään selvästi sekä pitempää että lyhyempää muotoa. Tällaisista esimerkkinä mainittakoon *Pojapoig* eli *Kiirovetsi* *pojapoeg* (esimerkit eri murteista) 'TZ4K-traktori' ja *abimootoriga ostukäru* ~ *mootoriga ostukäru* 'hyvin pienikokoinen auto'.

Hieman metonyyminen sävy taas on nimellä *lint* 'telaketjutraktori'. *Lint* tarkoittaa viroksi 'nauhaa', siis telaketjua tai hihnaa, jonka avulla telaketjutraktori eli *linttraktor* pyörien asemesta liikkuu. Toimeksiannostani virolaisia nimiä keränneen Evar Saarín mukaan sanaa voidaan käyttää kaikista telaketjutraktoreista paitsi *Joss*-nimellä tunnetuista traktoreista C-80, C-100, T-100, T-100M ja T-130. *Joss*-traktoria tuli sitä vastoin aina kutsua *Jossiksi*, ei koskaan *lintiksi*. Varsin erikoinen nimitys sen sijaan on *riisi*. Sitä käytetään japanilaisista autoista (erityisesti Hondasta) ja se on informantin mukaan levinnyt laajalti Saarenmaalla. Nimitys viittaa informantin mukaan siihen, että Japanissa kasvatetaan ja syödään paljon riisiä. Luultavimmin nimitys kuitenkin on elliptisesti syntynyt muista pidemmistä samanteemaisista nimistä, esimerkiksi *riisirakett* tai *riisitops*.

Elliptisiksi tulkittavia numeroilmauksia käytetään Virossakin (ks. [D:4.4](#)). Virolaisia numeroilmauksia ovat esimerkiksi traktorinimet *Sadaviiskümmend* 'T-150K', *Seitse- ~ Säidsekümmendneli* 'T-74' ja *Seitse- ~ Säidsekümmendviis* 'DT-75'. Elliptisenä voidaan myös pitää virolaista nimeä *E* (lausuttaneen *ee* tai *jee*). *E* tarkoittaa tietynmerkkisiä niittokoneita ja paalaimia, esimerkiksi malleja E-301 ja E-454. *Tee*-nimellä taas tunnettiin T-150K-traktori. Koska Neuvosto-Virossa saatavilla olevia merkkejä ja malleja oli varsin vähän, näinkin raju ellipsi oli mahdollinen.

Joissakin nimissä on hankala päättää, onko kyse heitosta vai kokonaisen osan poisjätöstä. Jos oletamme, että virolainenkin kielenkäyttäjä hahmottaa minkä tahansa vähitään kaksitavuisen osion sanan kokonaiseksi osaksi – mikä on hyvin mahdollista – nämäkin nimet perustuvat ellipsiin. Alkuheitoitse Belarus-traktorista on saatu *Russ* 'MTZ-50 ym. mallit'. Loppuheitoitse syntyneitä taas ovat Belarus (MTZ) -traktorista tullut *Bella* (← *Bellaruss*), International Harvester Co. -nimestä saatu *Inter* ja Studebakerista jäänyt *Stude* ~ *Stuude*.

Monet näistä nimistä on saatettu kuitenkin lainata jo valmiiksi lyhentyneinä. Hyvä esimerkki tällaisesta on Jaguar-autoista käytetty *Jag*. Tämä voisi hyvin olla virolainenkin muodoste, mutta nimi kuitenkin lausutaan informantin mukaan *djääg*, mikä viittaa sen vieraaseen alkuperään.

D:4.2 Muottiin sijoittaminen

Tässä alaluvussa esitellään ne aineistoon kuuluvat nimet, joiden sekundääriosa on syntynyt muottiin sovittamalla typistämistä ja / tai suffiksaatiota käyttäen. Niin lainojen mukautumisessa kuin johtamisessakin on oikeastaan kyse siitä, että uusi sana mukautetaan johonkin jo olemassa olevaan muottiin ja taivutustyyppiin. Alaluvun käsitteilyjärjestys ja rakenne pohjautuvat käytettyihin muotteihin. Lopuksi esitellään kootusti kyseisten muottien käytön yleisyys.

D:4.2.1 Tarkastelun pääpaino käytetyissä muoteissa

Olen tuonut luvussa [C:1.2](#) esille näkemykseni siitä, että johtamisessa on aina kysymys muottiin sijoittamisesta. Muottinmukaisia tuotteita voidaan saada myös typistämällä kantasanaa (*Cadillac Eldorado* → *Eldo*). Molempiakin keinoja tarvitaan usein: International-traktorin nimiä *Natikka* ja *Natku* varten originaalinimeä on pitänyt lyhentää molemmista päistä ja vielä suffiksoidakin. Tässä prosessissa on useita tutkimisen arvoisia asioita:

- Olennaisin tutkimani kysymys on se, millaisia nämä käytetyt muotit ovat, sekä muotonsa että mahdollisen merkityksensä puolesta.

- Toinen kysymys olisi se, minkä verran kantasana on jäänyt jäljelle muottiin sijoitettaessa. Tämä vastaa likipitäen perinteisemmän näkökulman kysymystä siitä, mistä kohtaa kantasana katkaistaan.
- Millasia tilkkeitä muottiin sijoittamisessa on hyödynnetty vajaustilanteissa?
- Miten törmäystilanteet on ratkaistu?

Käytännössä tarkasteluni keskittyy ensin mainittuun kysymykseen, jota olen pitänyt kiinnostavimpana. Muitakin kysymyksiä sivutaan käsittelyn yhteydessä, mutta niihin ei syvällisemmin paneuduta, sillä aineistosta saamani yleisvaikutelma on tukenut em. muottiteoriaa (C:1.2). Kannat siis tyypillisesti katkaistaan toisen tavun alussa mahdollisesti olevan konsonanttiaineksen jäljestä, ja sijoitusvaiheessa vajaustilanteet ratkaistaan analogioiden pohjalta täydentämällä ja törmäystilanteet jo vuosisatoja vanhoilla fonotaksin määräämillä assimilaatiosäännöillä.

D:4.2.2 Suffiksilliset muotit

D:4.2.2.1 -i

Konsonanttiloppuiset vierassanat mukautetaan yleisesti suomen kieleen lisäämällä loppuun *-i*. Tällä suffiksilla, johtimella tai formantilla ei ole erityistä merkityssisältöä. Tarvetta suomalaistamisjohtimelle onkin, sillä suomen kielessä sananloppuisina voivat esiintyä vain konsonantit *l, n, r, s* ja *t*. Lisäksi näilläkin konsonanteilla on distribuutorajoituksensa. Sananloppuinen *t* esiintyy vain monikon tunnuksena, *Ut*-johtimella muodostetuissa sanoissa, II partisiipin tunnuksessa, yks. 2. ja mon. 3. persoonan päätteessä ja mm. sanoissa *tuhat, kevät* ja *nyt*, joten *t*-loppuisetkin vierassanat on käytännössä pakko suomalaistaa suffiksilla. Käytännön arkikielessä useat sallittuihinkin yksinäiskonsonantteihin päättyvät sanat suomalaistetaan *-i*-suffiksilla, esimerkiksi *laser* → *laaseri* ja *Pascal* → *Pascali*. *-i*-suffiksi on ollut yleisin konsonanttiloppuisien sanojen suomalaistamissuffiksi koko suomen kirjakielen olemassaolon ajan, ja se on luultavasti peräisin useammaltakin taholta. Jonkin verran sanoja väitetään suomalaistetun myös *-a*-suffiksilla, mutta väite on sikäli erheellinen, että useissa *a* sisältyy originaaliin, joka on yleensä kreikan- tai latinankielinen (*aksiooma, probleema; probleemasta* ks. esim. Koukkunen 1990). Amerikansuomen sanakirjassa *-i*-suffiksilla on suomalaistettu peräti 81 % amerikanenglannin konsonanttiloppuisista sanoista muiden loppuvokaalien ollessa huomattavasti harvinaisempia (Virtaranta 1992: 26).

Periaatteessa mistä tahansa vieraskielisestä nominista voidaan tehdä suomenkielinen sana mukauttamalla sana muutoin suomen fonotaksiin ja lisäämällä sanan loppuun *i*. *-i*-suomalaistamissuffiksin yhteydessä tapahtuu kuitenkin usein myös geminoituminen: jos originaalisana päättyy äännettynä tai kirjoitettuna obstruenttiin, se kahdentuu *-i*-suffiksin edellä. Geminaation tarkoitus lienee astevaihtelun helpottaminen samaan tapaan kuin monissa muissakin suomen johdoksissa. Hakulisen (2000: 227–228) mukaan tuntemattomasta syystä monissa johdosnimeissä sanan ensimmäisen ja toisen tavun rajalla olevaa yksinkertaista *k, t, p* -äännettä vastaa kantasana tai toisessa saman sanan johdoksessa geminaatta tai toisaalta klusiilittomuus (*aukea : aukko, vireä : virkeä : virkku, kinner : kintere : kinttu*). Astevaihtelun mahdollistamisen lisäksi toinen geminaation luonteva selitys on, että kieli pyrkii luomaan selvemmän eron kantasanan ja johdoksen taivutettujen muotojen välille. Samalla vältytään kvalitatiivisen astevaihtelun heikkoa astetta edustaneiden spiranttien (β, δ, γ) kadon aiheuttamilta ongelmilta ja homonymialta (*auko : auon; virko : viron*) ja saadaan johdos eroamaan riittävästi kantasanaan (vrt. Suomi ym. 2006: 199, 216). Itkosenkin (1966: 250) mukaan astevaihtelukielten johdoksissa vartalokonsonantisto on usein toinen kuin kantasana. Deskriptiivisanoissa "kannan venyttämällä" on havaittu myös deskriptiivinen funktio (Kulonen 2010: 88–90, 237–240). Lisäksi pitää toki huomata, että useissa lainasanoissa vieraan kielen klusiili on prosodisista syistä kuultu geminaattana (*dansa* → *tanssata*).

Tavuluku on olennainen asia, sillä edellä mainittu geminaatioilmiö toteutuu eri todennäköisyydellä tavuluvun mukaan: kaksitavuisissa kahdentuma tulee pääpainollisen ja painottoman tavun rajalle ja on näin erityisen luonteva. Useampitavuisissa nimissä kahdentuminen tekee ilmauksesta usein raskaan ja kömpelön kuuluisen eikä siksi ole niin säännöllistä. Astevaihtelun vuoksi kolmitavuisessa sanassa voi olla enintään yksi kahdennus. Tämä muotti on siis käytännössä sarja useita samantapaisia muotteja, joissa tavuluku vaikuttaa mahdolliseen tai ainakin todennäköisimpään tavuhahmoon.

Kaksitavuiset -i-johtimella muodostetut nimet

Alaluvussa [D:3.1.1](#) esitetyn suomalaistamissäännön kohdan 5.1 mukaan kantasanan sananloppuinen obstruentti kahdennetaan säännönmukaisesti -i-johtimen edellä. Kahdennuksena voidaan myös pitää *Buick* → *Buikki* -tyypin -kk-yhtymää, kun oletetaan, että suomen kielessä sananloppuisia geminaattoja ei ole olemassa.

Kaksitavuisia kulkineennimiä, joissa alkuperäisen nimen lopussa obstruentti kahdentuu i:n edellä ovat mm. *Buikki*, *Dartti*, *Emssi*, *Foortti*, *Jeeppi* ja *Saappi*. Lyhenteessäkin oleva obstruentti voidaan kahdentaa (*Gelssi* 'Vauxhall VX 2300 GLS'). Vastaava kahdennus toteutuu myös -f-loppuisilla originaaleilla (*Kolffi* 'Volkswagen Golf'). Kahdennussääntö toteutuu myös nimissä, joiden vartalo jonkin muokkauksen jälkeen päättyy edelleen obstruenttiin (mm. alkuheittoinen *Larkki* 'Buick Skylark', sekauksellinen *Glofffi* ~ *Lofffi* 'VW Golf' ja loppuheittoinen *Lincci* ~ *Linkki* 'Lincoln'). Aineiston valossa vaikuttaa siltä, että kahdentumaan kykenevät oikeastaan suomen kielen tavanomaisten obstruenttien lisäksi myös soinnilliset klusiilit ja frikatiivit (mm. *Burbbi* 'Chevrolet Suburban', *Nuffi* 'Nuffield-traktori'). Geminaatta-f saattaa korvautua monissa murteissa -hv-aineeksellakin (*Nuhuvi*). Poikkeuksellisesti on geminoitunut myös Amazon-nimen lopussa ollut *n* nimessä *Sonni* 'Volvo Amazon'.

Pääsäännön mukaisesti sellaisia sananloppuisia konsonantteja, jotka eivät ole suomen kieleen kuuluvia obstruentteja, ei kahdenneta. Tällaisia äänteitä tai kirjaimia olisivat teoriassa siis *c*, *d*, *h*, *j*, *l*, *m*, *n*, *ŋ*, *q*, *r*, *v*, *x* ja *z*. Edellä todettiin jo, että myös vierasperäiset obstruentit *b*, *g* ja *f* voivat kahdentua, mutta *d* ei (esim. *Cädi*). Tämä lienee seurausta siitä, että *d* on vierasperäisenä konsonanttina jo siinä määrin mukautunut suomeen, että sen distribuutio on vierassanoissakin rajallinen. Kahdentumatta on usein jäänyt esimerkiksi Ford-nimen -*t* ~ -*d* aines. Vaikka kahdennuksen sisältävistäkin nimivarianteista on esiintymiä, *Foordi* ~ *Foorti* ~ *Voorti* 'Ford' vaikuttaa yleisemmältä. *d* kahdentuu vain silloin, kun se voidaan ääntää *t*:nä ja tulee näin geminaatioilmiössä kohdelluksi *t*:n tavoin. *c* ja *q* taas käytännössä ääntyvät useimmiten *k*:na ja käyttäytyvät siis klusiilin tapaan kahdennusasiassa (*Mercury* → *Merkki*). *v*, *h* ja *j* taas eivät suomessa juuri koskaan esiinny geminaattoina (pois luettuina *hihhuli* ym.; murt. *la(u)vvantai*, *Kaiijaani* ym.), eivätkä siksiäkään voi kahdentua. Käytännössä -i-vokaalia edeltävät yksinäiskonsonantit voivat siis olla puolivokaaleja (*v*, *h*, *j*), nasaaleja (*m*, *n*, *ŋ*) tai likvidoitaita (*l*, *r*). Enimmäkseen näitä ei olekaan kahdennettu (*Vani*, *Zimi*, *biili*).

Sanan- tai kannanloppuiset klusiilit ovat jääneet kahdentumatta varsin harvoin, esimerkiksi nimissä Cadi 'Cadillac', Trabi 'Trabant' ja Proki 'Brockway-linja-auto'.

Kaksitavuisen nimen ollessa yhdysnimen perusosana kahdentumattomuus on oikeastaan vieläkin luonnollisempaa, sillä sana painottoman ja painollisen tavun oppositio heikkenee yleensä loppua kohti. (Sama painosuhteiden tasoittuminen näkyy suffiksaalin astevaihtelun muuttumisessa epäsäännölliseksi sanojen pidetessä.) Aineistossani ei esimerkiksi ole yhtään itsenäistä *Saabi*-esiintymää, *Saappeja* sen sijaan runsaastikin. Nelitavuisen yhdysnimen lopussa tällainen "heikkoasteinen" *Saabi* on kuitenkin luontevampi kuin yksin esiintyessään (*Sikasaabi*, *Kuplasaabi*).

Sananloppuisten yksinäiskonsonanttien lisäksi kanta voi myös päättyä obstruenttiyhtymään *ks* tai *ts*, jotka yleensä merkitään grafeemilla *x* ja *z*. Näihin sisältyvät ainekset eivät tietenkään kahdennu (*Dexi* 'Toyota Corolla DX', *Veksi* 'Vauxhall VX', *Mitsi* 'MZ-moottoripyörä'. Aineiston *psi*-lopuissa *p*-aines on epenteettinen tai lohkosyntyinen (*Tempsi* 'Ford(son) Thames', *Mopar* ← Motor Parts).

Seuraavassa laatikossa esitellään ne aineiston nimet, joissa on kaksitavuinen *i*-loppuinen sekundääriosa.

Nimet, joissa -i ja jotka ovat kaksitavuisia:

baikki = (polkupyörä)
baikki = (moottoripyörä)
biili = (henkilöauto)
britti = (moottoripyörä) englantilainen
Brokki = (paloauto) eräs Brockway
Buikki = (henkilöauto) Buick
bussi = (linja-auto)
Dartti = (henkilöauto) Dodge Dart
Deivid Ruskea = (traktori) eräs David Brown 880 hiukan ruosteinen
Dexi = (henkilöauto) Toyota Corolla DX
Dotsi = (henkilöauto) Dodge
Dötsi = (henkilöauto) Dodge
Eeppi = (henkilöauto) Jeep
Emssi = (henkilöauto) eräs Saab 99 ems
Fentti = (traktori) Fendt
Foordi = (henkilöauto) Ford
Foorti = (henkilöauto) Ford
Foortti = (kulkine yleensä) Ford
Fordi = (henkilöauto) Ford
Gelssi = (henkilöauto) Vauxhall VX 2300 GLS
Glofffi = (henkilöauto) Volkswagen Golf
Havi = (pakettiauto) Bedford HAV
Hondi = (kulkine yleensä) Honda
Hoppa-**Foordi** = (henkilöauto) Ford T ja muutkin mallit
Hoppa-**voortti** = (kuorma-auto) Ford 1930-40-l.
Imppi = (henkilöauto) Chevrolet Imperial
Imppi = (henkilöauto) Sunbeam IMP
Iso **Vaari** = (leikkuupuimuri) eräs Fahr
Jeeppi = (maastoauto) Jeep
Jorkki = (henkilöauto) Chrysler New Yorker
Kakkis = (henkilöauto) Volkswagen Golf 2. korimalli
Kakstahti-**saappi** = (henkilöauto) Saab kaksitahtimoottorilliset mallit
Kanttikertaakantti-**voorti** = (henkilöauto) Ford vanha, ennen II maailmansotaa (kuvan [lähdeviite](#))
Kassi = (kuorma-auto) GAZ

Keissi = (traktori) Case
Kolffi = (henkilöauto) Volkswagen Golf
Kolmos-**Nuffi** = (traktori) Nuffield Universal Three eli DM 3
Kullisaappi = (henkilöauto) Saab 90 tai 99 tai 900
Kullisaappi = (henkilöauto) Saab 90 tai 99 tai 900
Kuplasaabi = (henkilöauto) Saab 96
käbi = (taksi)
Kädi = (henkilöauto) Cadillac
Kääpiöcädi = (henkilöauto) Cadillac 80-luvun pienemmät Cadillacit
Kääpiöcädi = (henkilöauto) Cadillac vm 61-62
Lahnabirdi = (henkilöauto) Ford Thunderbird 1970-77 (kuvan [lähdeviite](#))
Larkki = (henkilöauto) Buick Skylark
Lincci = (henkilöauto) Lincoln
Loffi = (henkilöauto) Volkswagen Golf
Loitti = (henkilöauto) Lloyd
Merkki = (henkilöauto) Ford Mercury
Mitsi = (moottoripyörä) MZ
Moggi = (kuorma-auto) Mercedes-Benz Unimog
Mokki = (kuorma-auto) Mercedes-Benz Unimog
motti = (moottoripyörä)
Mörköfoorti = (kuorma-auto) Ford saf Hercules 1950-luku
Nahkasaappi = (henkilöauto) eräs Saab 900 vm. 1984
Nuffi = (traktori) Nuffield
Nyffi = (traktori) New Holland
Oldsi = (henkilöauto) Oldsmobile
Olssi = (henkilöauto) Oldsmobile
Petroolisaappi = (henkilöauto) Saab 99 Petro
Pikkucädi = (henkilöauto) Cadillac 80-luvun pienemmät Cadillacit
Pjuukki = (henkilöauto) Buick
Pobi = (henkilöauto) GAZ-20 tai Pobeda
Pommisaappi = (henkilöauto) Saab 96
Prauni = (traktori) David Brown
Proki = (linja-auto) Brockway
Puu-Tempsi = (kuorma-auto) Ford Thames
Rami = (henkilöauto) Dodge Ramcharger
Rauni = (traktori) David Brown
Rokki = (paloauto) eräs Brockway
Rolssi = (henkilöauto) Rolls-Royce
Räikkävoortti = (henkilöauto) Ford RS 200
Saabbi = (henkilöauto) Saab
Saappi = (henkilöauto) Saab
Saastecädi = (henkilöauto) Cadillac vm. 75-
Sassi = (mopo) Sachs
Seatti = (henkilöauto) Seat

Siitti = (henkilöauto) Seat
Sikasaabi = (henkilöauto) Saab 900
Silakkabirdi = (henkilöauto) Ford Thunderbird vm. 1961-1963 (kuvan [lähdeviite](#))
Skorppi = (henkilöauto) Ford Scorpio
Smartti = (henkilöauto) Smart
Soappi = (henkilöauto) Saab
Sonni = (henkilöauto) Volvo Amazon
Sportti = (moottoripyörä) Harley-Davidson Sportster
Spuikki = (henkilöauto) Buick
Suappi = (henkilöauto) Saab
Sumppi = (henkilöauto) Sunbeam
Sämpylä**saappi** = (henkilöauto) Saab 96
Tempsi = (kuorma-auto) Fordson Thames
Temssi = (kuorma-auto) Fordson Thames
Teuri = (traktori) Steyr
Tykynokkat**tempsi** = (kuorma-auto) Ford Thames
Typylavak**atsi** = (kuorma-auto) GAZ
Tärtti = (henkilöauto) Dodge Dart
Töyri = (traktori) Steyr
Urkki = (henkilöauto) Audi quattro coupé
Urssi = (henkilöauto) Audi 100 S4 korimalli C4 (1991-1995)
Vaari = (henkilöauto) Deutz-Fahr
Vani = (pakettiauto) Chevrolet Van
Vauksi = (henkilöauto) Vauxhall
Vauxi = (henkilöauto) Vauxhall
Ventti = (traktori) Fendt
Viiksivoortti = (henkilöauto) Ford A (kuvan [lähdeviite](#))
Voorti = (henkilöauto) Ford
Voorti = (traktori) Ford
Voortti = (henkilöauto) Ford
Zimi = (henkilöauto) ZIM
Zimi = (henkilöauto) ZIM (Gaz-12)

Esitettyjen nimien lukumäärä: 110

Kolmitavuiset *-i*-johtimella muodostetut nimet

Kolmitavuisen nimen painorakenne on kaksitavuiseen verrattuna epäsäännöllisempi, ja nimen "rytmiin" vaikuttavat myös sen tavujen pituudet. Kolmitavuiset nimet ja kolmitavuisen *-i*-loppuisen perusosan sisältävät nimet on käsitelty tässä yhdessä, koska yhdysnimien jälkiosat ja itsenäiset kolmitavut eivät eroa toisistaan senkään vertaa kuin kaksitavuissa.

Kolmitavuisessa nimessä *-i*-äännettä edeltävä obstruenttiaine on useimmiten geminaatta, kuten kaksitavuisissakin nimissä totesimme yleensä olevan. Pitkän ensitavun sisältävissä nimissä on kahdennuksia (*Fiiatti, Kutlassi, Leinpussi, Leitgreitti, Nyyportti, Passatti, Starletti, Talpotti, Valmetti, Taavetti* jne.) Hieman terävämmän vaikutelman taas antavat nimet, joiden ensitavu on lyhyt (mm. *Kivikki, Fregatti, Kadetti, pikappi, Plimutti &sim Plymoutti*). Lyhyenä olen pitänyt myös konsonanttiyhtymällä alkavaa tavua. Kahdennus on tehty myös, jos sanan ensitavu on ollut lyhyt ja konsonanttiyhdistelmän jälkimmäinen jäsen on ollut obstruentti (*Kalantti, Rapantti, Resentti, Skylarkki*). Kuten kaksitavuisissakin, *-ks*-yhtymän jälkikomponenttina oleva *s* ei kuitenkaan kahdennu (*Hiluksi*).

Säännön mukaisesti loppukonsonantti ei ole kahdentunut nimissä, joiden kantaoriginaali on loppunut nasaaliin tai likvidaan. Aineiston nimissä yleisiä ovat erityisesti *-ri*-lopun, lähinnä yleisen englannin kielen *-er*-tekijännimijohtimen vuoksi. Jostakin syystä tämän ryhmän nimissä on kuitenkin joissakin tapauksissa muita äänteellisiä mukautumia, jotka ilmeisesti tekevät nimistä suomalaisemman oloisia. Jos kolmitavuisen nimen kaksitavuisessa originaalissa tavujen rajalla on nimittäin ollut yksinäiskonsonanttina tai konsonanttiyhtymän jälkikomponenttina obstruentti, tämä on kahdentunut. Nimiä, joissa originaalin sisällä on ollut obstruentti, mutta lopussa ei, ovat mm. *Bakkeri, Jorkkeri, Linkkolni, Nekkari, Noppeli* ja *Ranssami*. Mikäli ensimmäisen ja toisen tavun rajalla on nimioriginaalissa ollut valmiiksi geminaatta tai konsonanttiyhtymä, tällaiset on luonnollisesti säilytetty lyhytloppuisessa nimessä. Lyhytloppuisella tarkoitan nimeä, jonka lopussa ei ole tapahtunut geminaatioilmiötä *i*-johtimen edellä. Sanansisäisen geminaatan säilyttäneitä nimiä ovat mm. *Nissan* ja *Pillari* ja konsonanttiyhtymän mm. *Rysleri, Datsuni, Platseri, Sarkeri* ja *Ääspeni*. Myös lyhytloppuisen nimen ensimmäisen ja toisen tavun rajalla ollut yksittäiskonsonantti on säilytetty sellaisenaan, mikäli se ei ole ollut obstruentti. Ensimmäisen tavun pituudesta riippumatta yksinäiskonsonanttinsa ovat säilyttäneet mm. *Döfääni, Koukaari, Majuri, Roveri ~Rooveri* ja *Teerinki*.

Pääsäännön vastaisesti obstruentti on jäänyt kahdentumatta nimissä *Setori* 'Zetor-traktori' ja *Kaiser* 'Kaiser' – säännönmukainen asu olisi siis **Settori*.

Yksinäiskonsonanttina esiintyvä sanansisäinen *t* ei toisaalta ole kahdentunut yhdessäkään muussa aineiston nimessä, vaikkeivät sanarakenne ja fonotaksi sitä sinänsä estäkään; onhan suomessa muun muassa sanat *kottura* ja *konttori*. Pääsäännön vastaisesti taas ei-obstruentti on kahdentunut nimessä *Pellairi* 'Chevrolet Bel Air'.

Kahdentumisen syynä lienee originaalin kaksiosaisuuden aiheuttamat muutokset *-i*-äänteen kvantiteetissa originaalia suomalaisittain äännettäessä.

Poikkeama säännöstöstä on myös nimi *Formanni* 'Škoda Forman', jossa ei-obstruenttinen loppukonsonantti on kahdentunut huolimatta siitä, että sanassa on keskellä konsonanttiyhtymä.

Seuraavassa laatikossa esitellään aineiston nimet, joissa on kolmitavuinen *i*-loppuinen sekundääriosa.

Nimet, joissa *-i* ja jotka ovat kolmitavuisia:

Ajo-Majori = (traktori) Ford Major jokin malli

Bakkeri = (henkilöauto) Studebaker

Beikkeri = (henkilöauto) Studebaker

Bekkeri = (henkilöauto) Studebaker

bilari = (henkilöauto) auto ylipäättään

brankkariautsika = (paloauto)

brankkaribilika = (paloauto)

buldokki = (kuorma-auto) jossa hytti on sijoitettu moottorin päälle

bulldokki = (linja-auto) jossa moottori etuakselin alla

Chrysleri = (henkilöauto) Chrysler

Civici = (henkilöauto) Honda Civic

Datsuni = (henkilöauto) Datsun
Döfääni = (henkilöauto) Renault Dauphine
Eskortti = (henkilöauto) Ford Escort
Exsortti = (henkilöauto) Ford Escort
Fiiatti = (henkilöauto) Fiat
Formanni = (henkilöauto) Skoda Forman
Forssoni = (traktori) Fordson
Fregatti = (henkilöauto) Renault Fregate
Hiipsteri = (maastoauto) Jeep
Hiluksi = (maastoauto) Toyota Hilux
Holpotti = (henkilöauto) Talbot Horizon
Hysleri = (henkilöauto) Chrysler
Isopyäräne **Setori** = (henkilöauto) Zetor 25 K
Jorkkeri = (henkilöauto) Chrysler New Yorker
Kaapparimallin **Viiatti** = (henkilöauto) Fiat 600 jossa ns. kaappariovet
Kadetti = (henkilöauto) Opel Kadett
Kaiseri = (henkilöauto) Kaiser
Kakkaffiatti = (henkilöauto) Fiat 850
Kalantti = (henkilöauto) Mitsubishi Galant
Kappari = (kuorma-auto) eräs Nissan Capstar
Kedautti = (henkilöauto) Opel Kadett
Keessinki = (paloauto) eräs Geesink
Kivikki = (henkilöauto) Honda Civic
Kolmepuolikas **Rooveri** = (moottoripyörä) Rover 350
Kommeri = (paloauto) eräs Commer
Korkia **Setori** = (traktori) Zetor 25 K (kuvan [lähdeviite](#))
Koukaari = (henkilöauto) Mercury Cougar
Kraisleri = (henkilöauto) Chrysler
Kuplavaakeni = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kuppeli = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
kustomi = (moottoripyörä)
Kutlassi = (henkilöauto) Oldsmobile Cutlass
Kyklooppi-**Roveri** = (henkilöauto) Rover P4 1949-53 (kuvan [lähdeviite](#))
Leitgreitti = (henkilöauto) Chevrolet vm 1958-1964
Liitvoodi = (henkilöauto) Cadillac Fleetwood
Lincolni = (henkilöauto) Lincoln
Linkkolni = (henkilöauto) Lincoln
Munakadetti = (henkilöauto) Opel Kadett 1980-1990-luvun taite (kuvan [lähdeviite](#))
Mustangi = (henkilöauto) Ford Mustang
Mörkö-**Majuri** = (traktori) Fordson Major (kuvan [lähdeviite](#))
Mörkö**majori** = (traktori) Fordson Major Manual (kuvan [lähdeviite](#))
Nekkari = (henkilöauto) Neckar
Nissani = (henkilöauto) Nissan

Noppeli = (henkilöauto) Opel
Nuhuvi = (traktori) Nuffield
Nyyportti = (henkilöauto) Chrysler Newport
Ooppeli = (henkilöauto) Opel
Pakeri = (henkilöauto) Studebaker
Pakkeri = (kulkine yleensä) Studebaker
Panoraama**ooppeli** = (henkilöauto) Opel Rekord 1950-l. (kuvan [lähdeviite](#))
Passatti = (henkilöauto) Volkswagen Passat
Pellairi = (henkilöauto) Chevrolet Bel Air
Petroolima**ajori** = (traktori) Fordson Major E1ADKN (petroli-
benssiinikäyttöinen)
Piikkipyörä**majuri** = (traktori) Fordson Major (kuvan [lähdeviite](#))
pikappi = (pakettiauto) avolavamalli eli pick up
Pikjoppi = (kuorma-auto) Ford 100 Big Job
Pikjoppi = (kuorma-auto) Ford Big Job eri mallinumeroita
Pikkukivikki = (henkilöauto) Honda Civic
Pikku**valmetti** = (traktori) Valmet 15/20
Pikkuviiatti = (henkilöauto) Fiat 600
Pitkä-**Pekkeri** = (paloauto) eräs Studebaker
Platku**kommeri** = (kuorma-auto) Commer Bulldog-tyyppinen
Platseri = (henkilöauto) Chevrolet Blazer
Plimutti = (henkilöauto) Plymouth
Plymoutti = (henkilöauto) Plymouth
Polskifiiatti = (henkilöauto) Fiat 125p
Pukkima**ajori** = (traktori) Fordson Major 1946-1951
Rampleri = (henkilöauto) Rambler
Ranssami = (henkilöauto) Pontiac Trans Am
Rapantti = (henkilöauto) Trabant
Ratsuni = (henkilöauto) Datsun
Repeli = (henkilöauto) Rambler Rebel
Resentti = (polkupyörä) Crescent
Rysleri = (henkilöauto) Chrysler
Rystaali = (traktori) Zetor Chrystal Palace 1970-1980-luvulla.
Rystalli = (traktori) Zetor Crystal
Rämbleri = (henkilöauto) AMC Rambler
Sarkeri = (henkilöauto) Dodge Charger
Sarvipää**majori** = (traktori) Fordson Major (kuvan [lähdeviite](#))
Sekarotu**valmetti** = (traktori) Volvo BM Valmet
Setori = (traktori) Zetor
Sijanpersuus**viiatti** = (henkilöauto) Fiat 850 (kuvan [lähdeviite](#))
Sinappi**valmetti** = (traktori) Valmet 502 ja muut mallit n. v. 1971-1979
Skylarkki = (henkilöauto) Buick Skylark
Starletti = (henkilöauto) Toyota Starlet
sykkeli = (polkupyörä)

Sysleri = (henkilöauto) Chrysler
syykkeli = (polkupyörä)
Talpotti = (henkilöauto) Talbot
Tatsuni = (henkilöauto) Datsun
Teerinki = (traktori) Dering
Tiiböördi = (henkilöauto) Ford Thunderbird
tsyykkeli = (polkupyörä)
Valmetti = (traktori) Valmet
Vanha-**Pekkeri** = (paloauto) eräs Studebaker Tampereen palolaitoksen paloauto
Varppuri = (henkilöauto) Wartburg
Varpurkki = (henkilöauto) Wartburg
Viiatti = (henkilöauto) Fiat
Vinku-**Valmetti** = (traktori) Valmet 1203
Ylioppilas**valmetti** = (traktori) Valmet 1102 ja muut 1979-83 valmistetut mallit
zyggeli = (polkupyörä)
Ääspeni = (henkilöauto) Dodge Aspen
Esitettyjen nimien lukumäärä: 113

Neli- ja useampitavuiset *-i*-johtimella muodostetut nimet

Myös neli- ja useampitavuiset nimet käyttäytyvät originaalin lopussa olevan obstruentin suhteen samoin kuin lyhemmät nimet (*Chevroletti* ~ *Servoletti*, *Cähdiläkki* ~ *Kadillakki* ym., *Koronetti*, *Peukeotti*, *Pontiakki* ja *Valiantti*). Pienenkin aineisto-otoksen perusteella voi epäillä, että nimissä, joissa kolmannen ja neljännen tavun rajalla on geminoitunut obstruentti, ei voi muualla sanassa olla geminaattaobstruenttia.

Säännön mukaisesti kahdentumaa vaille ovat jääneet nimet, joissa originaali on päättynyt likvidaan (*l,r*) tai nasaaliin (*m,n*). Viisitavuisiin nimiin, joissa ei ole yksimoraisia tavuja, sääntö soveltuu normaalisti ilman lisäyksiä, koska nimien kolme viimeistä tavua hahmottuvat kolmitavuksi. Tällaisia viisitavuisia nimiä ovat *Kastervaakeni* 'Volkswagen-pakettiauto' (← *Kastenwagen*) ja *Katepillari* 'Caterpillar-puskutraktori'. Samoin käyttäytyy myös kuusitavuisen *Olotsimoooppi* 'Oldsmobile', jonka jälkiosa myös hahmottuu kolmitavuiseksi. Pääsääntöä ilman lisäyksiä noudattavia nelitavuja on kuitenkin vain yksi: *Sallenkeri* 'Dodge Challenger'. Jos oletamme, että myöskään *rd*-yhtymän jälkikomponentista syntyvä *-t*-aines ei kahdennu (vrt. *Voorti* edellä), säännönmukainen muodoste on myös *Firebirti* 'Pontiac Firebird'. Muissa nelitavuisissa nimissä, joiden originaalin lopussa on ollut yksinäinen nasaali tai likvida, sivupainollista tavua on haluttu korostaa joko geminoimalla originaalin kolmannen tavun alun konsonantti (*Ferkussonni* ~ *Verkussonni* ~ *Verkussoni* ja *Senaattori*) tai pidentämällä toiseksi viimeisen tavun vokaaliainesta (*Amazooni*, *Amerikaani*, *Jaguaari*, *Vakoneeri*, *Voresteeri*).

Sananlopun äänteistöltään hiukan erikoisempia ovat nimet *Pelarutsi* 'Belarus-traktori' ja *Serpakohvi* 'jokin armeijassa vuonna 1953 ollut kuorma-auto'. *Pelarutsi*-nimen *-ts*-yhtymä on odotuksenmukainen, jos oletetaan lainaoriginaaliksi slaavilaisen nimen osin hyperkorrektiakin ääntämystä mukaileva *Belaruz*. *Serpakohvi*-nimen *-hv*- voisi

hyvin edustua *-ff*-yhtymänäkin (*Koffin* tapaan), mutta ilmeisesti pidemmällä sanassa *-ff*-geminaatta ei ilmeisestikään ole yhtä yleinen kuin ensimmäisen ja toisen tavun rajalla. *Serpakohvi*-nimen muistanut informantti oli myös jo iäkäs itäsuomalainen maalaismies, jonka idiolektiin *-ff*-yhtymä ei välttämättä kuuluisi muutenkaan.

Lisäksi *-i*-aines esiintyy suffiksin liittymistä avustavana vokaalina konsonanttialkuisella johtimella muodostetuissa sanoissa, jotka perustuvat joko luonnostaan konsonanttiloppuiseen tai katkaisemalla syntyneeseen konsonanttiloppuiseen kantaan.

Seuraavassa laatikossa esitellään aineiston nimet, joissa on kaksitavuinen *i*-loppuinen sekundääriosa.

Nimet, jotka on muodostettu kontaminoimalla kahdesta proprista:

Amazooni = (henkilöauto) Volvo Amazon

Amerikaani = (henkilöauto) Rambler American

Chervoletti = (henkilöauto) Chevrolet Chervoletti

Edustus**Poloneesi** = (henkilöauto) eräs FSO Polonez 1980-luvulta

Ferkussonni = (traktori) Ferguson

Firebirti = (henkilöauto) Pontiac Firebird

Harmaa **Verkussonni** = (traktori) Ferguson (kuvan [lähdeviite](#))

Jaguaari = (henkilöauto) Jaguar

Kadillakki = (traktori) Cadillac

Kastenvaakeni = (pakettiauto) Volkswagen Type 2 Kastenwagen

Katepillari = (kaivinkone) Caterpillar puskutraktori

Kavaljeeri = (henkilöauto) Chevrolet Cavalier

Kavaljeeri = (henkilöauto) Vauxhall Cavalier

Kervoletti = (henkilöauto) Chervolet

Koronetti = (henkilöauto) Dodge Coronet

Kärilläkki = (henkilöauto) Cadillac

Kätinläkki = (henkilöauto) Cadillac

Iastibiili = (kuorma-auto)

Leinpussi = (pakettiauto) Volkswagen Kleinbus

limusiini = (henkilöauto) pitkä amerikkalainen auto, esim. Cadillac

Nyyhollanti = (traktori) New Holland

Olotsimooppeli = (henkilöauto) Oldsmobile

Peukeotti = (henkilöauto) Peugeot

Pontiakki = (henkilöauto) Pontiac

Ramskarkeri = (henkilöauto) Dodge Ramcharger

Ransportteri = (pakettiauto) Volkswagen Transporter

Sallenkeri = (henkilöauto) Dodge Challenger

Saspantteri = (mopo) Sachs Panther

Senaattori = (henkilöauto) Opel Senator

Servoletti = (henkilöauto) Chevrolet

Siipicadillacci = (henkilöauto) Cadillac vm. 1959 (kuvan [lähdeviite](#))

Skveärbirdi = (henkilöauto) Ford Thunderbird vm 58-60

Trailduster = (maastoauto) Plymouth Trailduster
Transportteri = (pakettiauto) Volkswagen Transporter
Vakoneeri = (maastoauto) Jeep Wagoneer
Valametti = (traktori) Valmet
Valiantti = (henkilöauto) Plymouth Valiant
Verkussoni = (traktori) Ferguson
Verkussonni = (traktori) Ferguson
Volksvaakkeni = (henkilöauto) Volkswagen
Voresteeri = (henkilöauto) Subaru Forrester
Wagoneeri = (henkilöauto) Jeep Wagoneer
Esitettyjen nimien lukumäärä: 42

Nimet, joissa i on tilkkeenä kannan ja johtimen välissä:

autsikka = (henkilöauto)
Citikka = (henkilöauto) Citroen
Dodika = (henkilöauto) Dodge
Gangster**isitikka** = (henkilöauto) Citroen Traction Avant (kuvan [lähdeviite](#))
Harlika = (moottoripyörä) Harley-Davidson
Harlikka = (moottoripyörä) Harley-Davidson
Harrika = (moottoripyörä) Harley-Davidson
Harrikka = (moottoripyörä) Harley-Davidson
Intikka = (kuorma-auto) International
Jontikka = (traktori) John Deere
kuortsikka = (kuorma-auto)
Lantikka = (maastoauto) Land Rover
Lantikka = (maastoauto) Toyota Land Cruiser
Latikka = (henkilöauto) Lada
lavikka = (kuorma-auto)
Linkki = (henkilöauto) Lincoln
Massikka = (traktori) Massey-Ferguson
Natikka = (traktori) McCormick International International on ollut joskus merkkiniimi, joskus mallinimi
Natikka = (kuorma-auto) International
Neljäsaataaneljätoistane **Natikka** = (traktori) International 414
Onnikka = (linja-auto)
Papiska = (mopo) Tunturi "Pappa-Tunturi"
Rätticitikka = (henkilöauto) Citroen 2CV
Rättisitikka = (henkilöauto) Citroen 2CV
Sitikka = (henkilöauto) Citroen
Sitikka = (kuorma-auto) Citroen
Skotikka = (henkilöauto) Chevrolet Scotsdale
Solikka = (mopo) Solifer
Tanikka = (henkilöauto) Ford Taunus
Vaniska = (pakettiauto) Chevrolet Van

Edellä esitettyjen moninaisten sääntöjen lisäksi tulee myös huomata, että vieraskielisten sanojen painollisen tavun vokaalia vastaa yleensä suomen kielessä pitkä vokaali. Jos nimi on kuitenkin lainattu kirjallisessa muodossa tai lainauksen taustalla oleva ääntämys ei ole alkukielen mukaisesti painotettu, sääntö jää usein toteutumattakin.

D:4.2.2.2 -U

Karttunen mainitsee artikkelissaan slangijohtimen *-u* ja esittää esimerkkisanat *handu* 'käsi', *stuidu* 'ylioppilas, opiskelija' ja *stenu* 'kivi' sekä myöhemmin sanat *kloku* 'kello' ja *flisu* 'pullo', *papru* 'paperi'. Lisäksi hän esittää slangijohtimen *-ru* ja sillä muodostetut sanat *kikru* 'kiikari' ja *sokru* 'sokeri'. (1989: 150.) Paunonenkin esittää pitkän slangijohdinluettelonsa jälkeen lisäyksenä *-u*-aineksen, joka tavataan esimerkiksi sanoissa *kafru* 'kaveri' ja *kifru* 'kivääri' (2000: 27). *-ru*-suffiksia on oikeastaan turha pitää suffiksina, koska useissa tapauksissa *-r*-aines on peräisin heittyneestä sanavartalosta; Karttusen esimerkkien lisäksi vastaava "johdos" on myös esimerkiksi *kakru* 'kakara'. Lisäksi Karttunen esittää *-ju*-johtimen ja sillä muodostetut sanat *lodju* 'laatikko' ja *kudju* 'piilo, kätkö'.

Suomen yleiskielessäkin on *-u*-johdin, joka Hakulisen mukaan pohjautuu vanhaan *-oi*-johtimeen (2000: 175, 185, 224, 247). Toisaalta *-u* voi pohjautua ensimmäisen partisiipin tunnukseenkin (ks. D:4.2.2.6 kohta *-kku*). Monilla *-u*-johdoksilla on usein deminutiivinen sävy, vaikkei Hakulinen pidäkään verbikantaista *-u*-nomininjohdinta deminutiivisena (mts. 222). Pitäisin mahdollisena, että osa nykyisistä deminutiivisista *-u*-johdoksista voisi olla vanhoja deminutiivisia *-ut*-johdoksia, joista *t* on kulunut pois (ks. Hakulinen mts. 142). Myös venäjässä *-u*-vokaali on usein hellittelynimissä. Kalimankin (1909: 149) mukaan *-u*-johdin kuitenkin on deminutiivinen. Aineiston nimissä slangijohdin ja tavanomainen johdin käyvät yhdessä.

Myöhemmin käsiteltävistä *-e-*, *-a-* ja *-O*-muoteista poiketen aineiston *-U*-loppuisiin muotteihin sisältyy useimmiten johdin, ts. niiden sananloppuinen *-U*-aines ei ole sisältynyt originaaliin. Varsinaisia tyypisteitä ovat vain *Fergu* ~ *Ferku* ~ *Ferkku* ~ *Verku* 'Ferguson-traktori' ja *Mitsu* ~ *Mihtu* 'Mitsubishi'. Hieman samantapainen on Standard Vanguard m/49 -automallin nimi *Vankku*. *-U*-aines sisältyy myös nimien *Fosu* 'Ford Focus', *Magu* 'Vauxhall Magnum', *Prellu* 'Honda Prelude' ja *Renu* 'Renault' originaalien loppupuoleen. Nämä nimet kuitenkin muistuttavat niin läheisesti varsinaisia *-U*-johdoksia, että niitä ei ole syytä pitää tyypisteinä. Epäilyksettä *-U*-johdoksia sitä vastoin ovat mm. *Bemu*, *Jammu*, *Mersu* ja *Vallu* 'Plymouth Valiant'. Näitä *-U*-johdoksia hyödynnetään lisäksi edusosina kaksiosaisissa nimissä. Joillakin edellä mainituista nimistä on lisämerkityksiäkin (*Possu*, *Transu* ym.).

Lisäksi *-U*-aines sisältyy tietenkin *-ku-*, *-kku-* ja *-Ukka*-johdoksiin, jotka on käsitelty tuonnempana. Lisäksi originaaliin kuulumaton *-U*-aines sisältyy nimiin *Rämbylä* ~ *Rämpylä* 'AMC Rambler', *Puikutin* ~ *Spuikutin* 'Buick', *Sätkyli* ja *Käkkylä* 'Cadillac' sekä viimeksi mainitusta retrogradisesti derivoidussa nimessä *Käkky*. Robert Wiander nimittää kotisivuillaan Citroën 2CV -autoa *Sätkyliksi*. Nimi on sekundäärimuodoste kulkineen katon mekanismiin viittaavasta epävirallisesta nimestä *Sätkäkone*.

Nimet, joissa *-u* lopussa:

Bemmu = (henkilöauto) BMW

Bemu = (henkilöauto) BMW

Bemu = (henkilöauto) BMW

Cossu = (henkilöauto) Ford Sierra, Escort Cosworth-mallit

Cossu = (henkilöauto) Ford Cosworth-mallit

Cossusierra = (henkilöauto) Ford Sierra Cosworth Sedan
Craisu = (henkilöauto) Chrysler
Craisu = (henkilöauto) eräs Chrysler Voyager SE 3,3 autom. vm. 1997
Cressu = (polkupyörä) Crescent
Crysy = (henkilöauto) Chrysler
Datsu = (henkilöauto) Datsun
Detu = (traktori) T-74, T-75, DT-54 tai DT-75-traktori
Ecsu = (henkilöauto) Ford Escort
Emu = (henkilöauto) EMW
Escocossu = (henkilöauto) Ford Escort Cosworth
Esku = (kaivinkone) E-552
Fergu = (traktori) Ferguson
Ferkku = (traktori) Ferguson
Ferku = (traktori) Ferguson
Fiatu = (henkilöauto) Fiat
Fiiu = (henkilöauto) Fiat
filsu = (polkupyörä)
filu = (polkupyörä)
fiudu = (henkilöauto)
Folsu = (henkilöauto) Volkswagen
Forssu = (traktori) Fordson
Fosu = (henkilöauto) Ford Focus
Gemssu = (kuorma-auto) GMC
Gemsu = (henkilöauto) GMC
Harmaa **Fergu** = (traktori) Ferguson 1948- (kuvan [lähdeviite](#))
Harmaa **Ferku** = (traktori) Ferguson 1948- (kuvan [lähdeviite](#))
Harmaa **Verku** = (traktori) Ferguson 1948- (kuvan [lähdeviite](#))
hinuri = (kuorma-auto) hinausauto
Hippipaku = (pakettiauto) Volkswagen Kleinbus ym. (kuvan [lähdeviite](#))
Husu = (polkupyörä) Husqvarna
Jammu = (moottoripyörä) Yamaha
japsipaku = (pakettiauto) japanilainen
Jeebu = (maastoauto) Jeep
Kallu = (henkilöauto) Mitsubishi Galant
Kaukkiksen **Mersu** = (taksi) eräs Heikki Kaukorannan koulutaksi
Kempsu = (kuorma-auto) GMC 1945-
Kemssu = (kuorma-auto) GMC
Kemsu = (kuorma-auto) GMC
Kolmevitonen **Fergu** = (traktori) Ferguson 35
Kormu = (traktori) McCormick International
Kossu = (henkilöauto) Ford Cosworth-mallit
Kraisu = (henkilöauto) Chrysler
Kressu = (polkupyörä) Crescent
Kultamaha-**Fergu** = (traktori) Massey-Ferguson 35 (kuvan [lähdeviite](#))

Kuplavolsu = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kuusvitonen Fergu = (traktori) Massey-Ferguson 65
Käkky = (henkilöauto) Cadillac
Käkkylä = (henkilöauto) Cadillac
Köyhän miehen **Mersu** = (moottoripyörä) Messerschmitt kääpiöauto
Langem**ersu** = (ambulanssi) eräs Tampereen palolaitoksen matala sairausauto
Lekamersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz W123
Länku = (maastoauto) Toyota Land Cruiser
Magu = (henkilöauto) Vauxhall Magnum
Mannemersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz
Mannemersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz W201
Masu = (henkilöauto) Mazda
Masukka = (henkilöauto) Mazda
Mersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz
Mersu = (henkilöauto) Messerschmitt
Mersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz
Mihtu = (henkilöauto) Mitsubishi
Mitsu = (henkilöauto) Mitsubishi
Mitsu = (henkilöauto) Mitsubishi
Molu = (kuorma-auto) GAZ 51
Mosku = (henkilöauto) Moskvits
Mosu = (henkilöauto) Moskvits
Mummonmersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz jokin 80-luvun alun malli
Mustalaismersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz W123
Möhkömersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz (kuvan [lähdeviite](#))
Naiste või laste **Mersu** = (henkilöauto) Mercedes-Benz W201 eli 190
Nassu = (henkilöauto) Nash
Natku = (traktori) McCormick International International on ollut joskus merkinimi, joskus mallinimi
Natsu = (kuorma-auto) International
Nisu = (henkilöauto) Nissan
Nuhju = (traktori) Nuffield
Nusu = (traktori) Nuffield
Oku = (henkilöauto) Ford Orion
Oku = (henkilöauto) Skoda Octavia
Opsu = (henkilöauto) eräs Opel Vectra B vm. -96
paku = (pakettiauto)
pakubilika = (pakettiauto)
pakufillari = (polkupyörä) jossa tavarateline tai laatikko edessä
pakuvelo = (polkupyörä) jossa tavaratila tai -teline
Peku = (kuorma-auto) Bedford
Pemu = (henkilöauto) BMW
Petu = (kuorma-auto) Bedford

Piikkinokka **Mersu** = (kuorma-auto) Mercedes-Benz jokin malli
Pikkumersu = (ambulanssi) eräs muita pienempi ambulanssi
Pikkuverku = (traktori) Ferguson 35 vm. 1962
Ponttoonimersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz W180 (1950-l.) (kuvan [lähdeviite](#))
Ponu = (henkilöauto) Pontiac
Poru = (henkilöauto) Porsche
Prellu = (henkilöauto) Honda Prelude
Pullamersu = (ambulanssi) eräs pakettiautomallinen sairasauto
Pöku = (traktori) DT 20 tai HTZ-7 tai DT-14 tai T-20
Ransu = (henkilöauto) Pontiac Trans Am
Renu = (henkilöauto) Renault
rollu = (mopo) skootteri
Ruostemaha-**Fergu** = (traktori) Ferguson 35 1957- (kuvan [lähdeviite](#))
Ryppypemppu-**Renu** = (henkilöauto) Renault 4CV (kuvan [lähdeviite](#))
Satku = (henkilöauto) eräs Saab 900
Sellu = (henkilöauto) Toyota Celica
Siipicossu = (henkilöauto) Ford Sierra Cosworth mk1 (kuvan [lähdeviite](#))
Siipimersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz W110 tai W111 (kuvan [lähdeviite](#))
Sikafiiu = (henkilöauto) Fiat 850 (kuvan [lähdeviite](#))
skabarimotsku = (moottoripyörä) kilpamoottoripyörä
Sota-**Kemsu** = (kuorma-auto) GMC 1941-45
Sotakempsu = (kuorma-auto) GMC vm. 1940
Tipparenu = (henkilöauto) Renault R4
Transsu = (pakettiauto) Ford Transit
Transu = (pakettiauto) eräs Volkswagen Transporter
Transu = (pakettiauto) Ford Transit
Ukkomersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz W186
Ukkomersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz W126
Vallu = (henkilöauto) Plymouth Valiant
Vauva-**Mersu** = (henkilöauto) Mercedes-Benz 170 VA
Vauvamersu = (ambulanssi) eräs Mercedes-Benz muita ambulansseja pienempi ambulanssi
Vauxu = (henkilöauto) Vauxhall
Vekku = (henkilöauto) Opel Vectra
Veku = (henkilöauto) Opel Vectra
Verku = (traktori) Ferguson
Versu = (henkilöauto) Ford Vedette Versailles
Volksu = (henkilöauto) Volkswagen
Volsu = (henkilöauto) Volkswagen
Volsupaketti = (pakettiauto) Volkswagen pakettiauto, 1950-luku
Wolsu = (henkilöauto) Volkswagen "kupla"

Yammu = (moottoripyörä) Yamaha

Ässämersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz mallisarja S (Sonderklasse)

Esitettyjen nimien lukumäärä: 133

D:4.2.2.3 -e

Hakulinen esittelee Suomen kielen rakenteessa ja kehityksessä nominikantaisen ja verbikantaisen -e^x-nomininjohtimen. Hakulisen mukaan nomininjohtin voidaan palauttaa aikaisempiin asuihin -eh tai -ek, jotka yleiskielessä ja useimmissa murteissakin ovat langenneet yhteen. Nominikantaiset johdokset ovat yleensä -eh-johdoksia (*halme*, *säie*, *ihme*), ja niiden kantasanat ovat tuntemattomia. Verbikantaisissa johdoksissa -k on ilmeisesti vanha preesensin tunnus ja -e- on usein lohjennut vartalosta.

(Hakulinen 2000: 119–120, 188–192.) Hakulisen mainitsema perinnäinen -e^x-johtin ei kuitenkaan tule kysymykseen, sillä -e-kulkineennimet taipuvat myöhäisten lainojen tapaan lyhyinä ns. *nalle*-taivutustyyppin mukaan, siis *Mosse* : *Mossen* ja *Vole* : *Volen* (vrt. *halme* : *halmeen*). -e-johtimen tausta on siis toinen.

Karttunen (1989: 150) mainitsee slangijohtimen -e ja esittää esimerkkisanat *skole* 'koulu' ja *skuge* 'metsä, skutsi'. Paunonen (2000) taas ei mainitse -e-johdinta lainkaan, vaan vain -de-johtimen, esimerkkisanoinaan *nade* 'naattaleikki', *pide* 'piha', *kalde* 'kallio', *kende* 'kenttä', *vinde* 'vino'. Paunosen sanakirjan hakusanoina ovat kuitenkin myös samanmerkityksiset *natsku*, *pitsku*, *kaltsi*, *kentsu*, ja *vindi* (vrt. *windy* 'tuulinen'). *Vintsu* sen sijaan tarkoittaa Paunosen mukaan 'vinttiä'. Koska -tsu-johtin on slangissa -e-johdinta vanhempi, on ainakin Paunosen mainitseman -de-johtimen -t-aines sekundääri eikä näin ollen kuulu johtimeen. Lisäksi Karttunen on sikäli oikeassa siinä, että kyseessä on pikemminkin -e-johtin, sillä -e-suffiksia tavataan useiden eri konsonanttien jäljessä (*skole*, *skuge*, *stobe*, *Hande* jne.). Suffiksia näyttäisi edeltävän usein juuri soinnillinen klusiili. Sekä aineistossa että henkilönnimistössä (luultavasti slangissakin) on oikeastaan kaksi kaksitavuista -e-loppuista sanatyyppiä, joita nimitän *Mosse*-tyypiksi ja *Mese*-tyypiksi. Luultavasti nämä tyypit ovat ainakin osittain eri lähtöä. Useampitavuisia -e-loppuisia nimiä aineistossa ei ole ja slangissakin ne lienevät erittäin harvinaisia.

CVCCV-rakenteisten *Mosse*-nimien taustalla lienevät ruotsinkieliset henkilönnimien hypokorismit, joita on ollut Suomessa ainakin 1500-luvulta lähtien (esimerkiksi *Kalle*, *Ville*, *polle*, *nalle*, *moppe*; *Nisse*, *Bosse*, *Hasse*, *Turre* jne.). Esimerkiksi *Kalle* on mainittu jo 1380 (Uusi suomalainen nimikirja 1988 s.v. *Kalle*). Näissä -e-loppu on osin sekundääriä (*Vilhelm* → *Ville*), osin ehkä myös ruotsin -e-loppuisesta maskuliinimuodostakin peräisin. Kulkineennimet *Mosse* 'Moskvitš' ja *Warre* 'Wartburg' eivät kuulosta erityisen slangimaisilta, koska nimityyppi on jo vuosisatoja sitten levinnyt yli Suomen.

(C)CVCCV-rakenteisten *Mese*-nimien taustalla taas lienee ruotsin neutrien määräisten muotojen ääntämys suomenruotsissa. Höckerstedtin (2006: 126–127) mukaan käytännössä kaikki helsinginsuomalaiset ääntävät 'talo'-sanat *huse* eivätkä *huset*, eikä -t:llinen asu ole näillä näkymin palaamassa käyttöön, kuten ruotsinruotsissa on mahdollisesti käymässä. Teoriaa tukee se, että useat stadin slangin vanhat -e-loppuiset sanat pohjautuvat juuri suomenruotsin ett-sukuisiin sanoihin (esim. *ett tåg* → *tåget* → *tåge* → *stoge*; *köket* → *köke* → *tsöke*). Näistä -e-loppu taas on luultavasti yleistynyt edelleen epävirallisiin henkilönnimiin (*Hene*, *Hane*, *Tane*, *Jone*, *Juge* jne.), ellei nimityyppi ole nimistössä eri lähtöä eli suomenruotsista tai riikinruotsista. Tarkemmin -t:n poisjätöstä ks. Nyholm 1984: 77–81.

Mosse-tyypin nimet:

Belve = (henkilöauto) Plymouth Belvedere

Bembe = (henkilöauto) BMW

Dasse = (henkilöauto) Datsun

Earlymusse = (henkilöauto) Ford Mustang vm. 64-66

Ecce = (henkilöauto) Ford Escort
filde = (polkupyörä)
Husse = (moottoripyörä) Husqvarna
Jagge = (henkilöauto) Jaguar
Jakke = (henkilöauto) Jaguar
Langemersu = (ambulanssi) eräs Tampereen palolaitoksen matala sairasauto
moppe = (mopo)
Mosse = (henkilöauto) Moskvits
Mosse = (henkilöauto) Moskvits
Musse = (henkilöauto) Ford Mustang
Nasse = (henkilöauto) Nash
Opel-**Mosse** = (henkilöauto) Moskvits 400
Piikkinokkam**osse** = (henkilöauto) Moskvits 401 (kuvan [lähdeviite](#))
Pikkum**osse** = (henkilöauto) Moskvits vm.1949-55
Pomom**usse** = (henkilöauto) Ford Mustang Boss
Ponne = (henkilöauto) Pontiac Bonneville
Primme = (henkilöauto) eräs Nissan Primera vm. 1998
pärre = (moottoripyörä) (äänen [lähdeviite](#))
Reppuselkä-**Mosse** = (henkilöauto) Moskvits 400
Sigle = (henkilöauto) VAZ eli Lada
Subbe = (henkilöauto) Chevrolet Suburban
Talle = (henkilöauto) Talbot
Vicce = (henkilöauto) Vauxhall Victor
Warre = (henkilöauto) Wartburg
Warre = (henkilöauto) Wartburg
Esitettyjen nimien lukumäärä: 29

Samamuotoiseen nimeen on eri nimissä päädytty hiukan eri teitä. Käytännössä useimmissa tapauksissa originaali on katkaistu kolmen kirjaimen jälkeen, viimeisin kirjain on kahdennettu ja loppuun lisätty -e. Sääntöä eivät noudata edellä mainituista nimistä täysin nimet *Dasse*, *Ecce*, *Primme* ja *Sysse*; *Bonne* taas on oikeastaan ellipsin kautta syntynyt. *Ecce* on luultavasti työstetty epävirallisesta kulkineennimestä *Ecceri*. *Sysse*n originaalin Chryslerin alussa oleva konsonanttikasauma on jätetty huomiotta, *Primme*-nimessä konsonanttikasauma puolestaan on säilytetty, mutta se on huomioitu vain yhden konsonantin arvoisena katkaisukohtan määrittämisessä. *Dasse* taas on luultavasti (*Bossen* hn. ja *Mossen* kn.) analogian vuoksi *Dasse* eikä **Datte* ~ **Datse*. *Mosse*-tyypin nimille näyttäisi myös olevan tyypillistä, että sanansisäinen geminaatta on juuri obstruentti. Tämä ei kuitenkaan ole mitenkään yllättävää, kun ottaa huomioon suomen fonotaksin aiheuttamat konsonanttien geminoitumisrajoitukset.

Muita aineiston -e-loppuisia sekundäärinimiä ovat *Belve* 'Plymouth Belvedere', *Bembe* 'BMW', *Dotke* eli *Dötse* 'Dodge' ja monimerkityksinen *Fiude* 'Fiat tai Fiat 600 tai Ford Fiesta'. *Belve* on *Mese*-tyypin tapainen tyypiste, jossa on poikkeuksellisesti sisällä konsonanttiyhtymä. *Bembe* taas on *Bemarista* johdettu slangimuodoste – kuten edellä todettiin, slangin -e-ainesta edeltää mielellään soinnillinen konsonantti. *Dotkea* ja *Dötseä* ei ole tarpeen edes pitää -e-johdoksina, sillä niissä -e kuuluu originaaliin. Originaali ja johdos ovat täysin samamuotoisia pientä foneettista suomalaistamista lukuun ottamatta, joten mistään johtamisesta, muotoon työstämisestä tai

valamisesta ei voi edes puhua. *Fiude* taas on Paunosen mukaan syntynyt slangissa fikon-salakieltä (eräs kontinkieli) käyttäen ja tästä edelleen suffiksoimalla (2000: 29) ja merkitsee vain autoa. Ilmeisesti nimi on vasta myöhemmin assosioitu *fi*-alkuisiin automerkkeihin. Paunosen etymologian lisäksi kannattaa huomata, että *fiudeksi* on puhuteltu muitakin kulkuneuvoja (mts. s.v. *fiude* ymv.) ja että nimi on oikeastaan hyvin lähellä onomatopoeettis-deskriptiivistä *viuhahtaa*-sanuetta. *Fiude* taas muistuttaa myös Fiat-auton nimeä *Fiiu* (← *Fiiatti*). *-e*-aineksen sisältää myös italialaissaävyisellä *-zzo*-suffiksilla *fillarista* 'polkupyörä' muodostettu samanmerkityksinen *filezzo*-sana. Paunosen mukaan *fillarikin* on fikon-kieltä (mts.).

Mese-tyypin nimet:

afe = (henkilöauto) auto
Ame = (henkilöauto) Rambler American
Fefe = (henkilöauto) Ferrari
Jave = (henkilöauto) AMC Javelin
Lude = (henkilöauto) Honda Prelude
Mese = (henkilöauto) Mercedes-Benz
mope = (mopo)
Pete = (kuorma-auto) Peterbilt
präde = (moottoripyörä)
Sale = (henkilöauto) Dodge Challenger
Stude = (henkilöauto) Studebaker
Stuude = (henkilöauto) Studebaker
Sysse = (henkilöauto) Chrysler
tsyge = (polkupyörä)
tsyke = (polkupyörä)
Vole = (henkilöauto) Volvo
Esitettyjen nimien lukumäärä: 16

Laatikon nimistä kaikki muut ovat tyypistämällä syntyneitä paitsi *Fefe*, *Mese* ja *Vole*. *Fefe* on selvästi reduplikaatioitse syntynyt. *Mesen* originaali Mercedes sisältää myös *-e*-aineksen, mutta vain hieman myöhemmin sanassa. *Vole* taas lienee "aito" *-e*-johdos. Aito on sitaateissa, koska slanginkin *-e*-johdoksissa on usein kysymys nimenomaan määrämuotoon tyypistämisestä eikä johdinaineksen lisäämisestä. Näiden määrämuotoon tyypistettyjen sanojen loppu-*e* on sittemmin tajuttu johtimeksi ja sitä on alettu liittää sellaisiinkin sanoihin, joiden originaaliin se ei ole kuulunut.

D:4.2.2.4 -A

-e-slangijohtimen (*stoge*-tyyppi) lisäksi myös *-A*-slangijohdinta on syytä epäillä (suomen)ruotsiin pohjautuvaksi. *-e*- ja *-a*-johdinten yhteenkuuluvuutta todistaa oikeastaan sekin, että molemmilla muodostetaan samanmuotoisia, kaksi lyhyttä tavua sisältäviä sanoja. Tällaista sanahahmoa on joissakin suomenruotsalaisissa sanoissa lyhyttävyyden (*kortstavighet*) ja päätteen poisjätön takia (*ändelsebortfallet*). Jonkinlaista *A*-suffiksia on myös käytetty amerikansuomessa englannin konsonanttiloppuisten sanojen suomalaistamiseen (Virtaranta 1992: 26) ja suomessa mahdollisesti vierassanojen suomalaistamiseen (vrt. luku D:3), joten aivan vieras se ei suomalaisille suffiksinakaan ole. Käytännössä kaksitavuisen sanan loppu-*a* on kuitenkin alkuperäisen perusmuotoisen suomenkielisen sanan tunnus.

Koska johtaminen on luonteeltaan enemmänkin johonkin muottiin valamista kuin sekalaisten päätteiden lisäämistä sanojen loppuihin, voidaan halutun muotoiseen sanaan (tässä tapauksessa (C)CV-CA tai (C)VC-CA) käytännössä päätyä useilla eri tavoilla. A-suffiksi voi siis realisoitua sekä *a*- että *ä*-vokaalina vokaalisointusääntöjen mukaisesti, mutta näistä *-a* on ilman muuta alkuperäisempi ja slangimaisempi ja vokaalisointua noudattava *-ä* taas myöhempi ja yleissuomalaisempi. Aineistossani on esimerkiksi linja-autoa tarkoittava *dösä*, joka lienee jo korvannut vokaalisoinnuttoman *dösa*-muodon. (ks. myös [Paunonen 2000](#) s.v. *dösä*.) Kuulohavaintojeni perusteella *dösA* ei ole kovinkaan yleinen, vaan siltä on vallannut alaa samanmuotoinen ja *-*merkityksinen yleiskielisempään *bussi*-originaaliin perustuva *busa*.

Ellipsiin eli kokonaisen nimenosan poisjättöön perustuu yleisesti käytetty *Alfa* 'Alfa Romeo', joka lyhempänä ilmauksena onkin luonteva eikä aiheuta merkityssekaannuksia. Typistämällä syntyneitä ovat *Ama* 'Volvo Amazon' ja *Kava* 'Kawasaki'. Varsinaisia *-a*-johdinaineksen sisältäviä nimiä ovat *Civa* 'Honda Civic', *Cosa* 'Ford Cosworth', *Plyma* 'Plymouth' ja *Cädä cädä* 'Cadillac'. *Cosa* voi olla myös lyhentymä samanmerkityksisestä *Cosander*-nimestä. Samanmuotoiselta näyttää myös Toyota Corolla DX:n nimi *Däxä*. Tämä on kuitenkin vain ortografian tuottama harha, sillä *x* toki äännetään *ks*-yhtymänä ja näin sana ei enää sovi edellä määriteltyyn *-a*-nimiä ja osin *-e*-nimiäkin (*stoge*-tyyppi) koskevaan tavarakennesääntöön. *Däxä* on luultavimmin sisäheitoitse syntynyt ilmauksesta **Deeäksä*.

Nimet, joissa *-a* lopussa:

Alfa = (henkilöauto) Alfa Romeo

Ama = (henkilöauto) Volvo Amazon

busa = (linja-auto)

Cheva = (henkilöauto) Chevrolet

Civa = (henkilöauto) Honda Civic

Cosa = (henkilöauto) Ford Cosworth-mallit

Cädäcädä = (henkilöauto) Cadillac

Cädäcädä = (henkilöauto) Cadillac

dösa = (linja-auto)

Dösä = (linja-auto)

dösä = (linja-auto)

kaara = (henkilöauto)

lantsari**busa** = (linja-auto) maaseudulle Helsingistä liikennöivä bussi

Länka = (maastoauto) Toyota Land Cruiser

massa = (henkilöauto)

Mesa = (henkilöauto) Mercedes-Benz

mota = (moottoripyörä)

Neva = (moottoripyörä) Moto Guzzi Nevada

Plyma = (henkilöauto) Plymouth

reissu**busa** = (matkailuauto)

Russá = (traktori) MTZ

Scorpa = (henkilöauto) Ford Scorpio

Skorpa = (henkilöauto) Ford Scorpio

Spora = (moottoripyörä) Harley-Davidson Sportster

stygä = (polkupyörä)

sygä = (polkupyörä)

sykä = (polkupyörä)

traka = (traktori)

Ševa = (henkilöauto) Chevrolet

Esitettyjen nimien lukumäärä: 29

D:4.2.2.5 -O

Hakulinen mainitsee suomen kielen *oi*-johtimen, josta on myöhemmin saatu sekä *-o-* että *-u*-johtimet (2000: 175, 185, 224, 247). Suomen *-o*-johdin ei kuitenkaan ole enää produktiivi. Aineiston nimissäkään ei oikeastaan ole varsinaista johdinainesta, vaan *-O* on pikemminkin eräänlainen kvasijohdin. Käytännössä sanat on vain katkaistu sellaisesta kohdasta, että ne päättyvät *-O*-vokaaliin. Koska *-O*-loppuisia nimiä on kuitenkin useita, vaikuttaa siltä, että kielenkäyttäjät ovat selvästi kuitenkin pyrkineet luomaan *-O*-loppuisia nimiä. Loppuheitoitse muodostettuja *o*-loppuisia nimiä ovat *Acco* 'Honda Accord', *Asco* 'Opel Ascona', *Commo* 'Opel Commodore', *Diplo* 'jokin auto, jonka malli on Diplomat', *Eldo* 'Cadillac Eldorado', *Esco* ~ *Esko* ~ *Mikkolan Esko* 'Ford Escort', *Lambo* 'Lamborghini', *limo* 'limusiini' (← limousine), *Molo* 'Molotov-ka. 1930-l.', *Servo* 'Chevrolet', *Tojo* 'Toyota', *Tserno* 'Lada (← *Tsernobilli*)' ja *Vako* 'Jeep Wagoneer'. Lisäksi *-o*-loppuinen tyypistämällä syntynyt määräiteosa sisältyy nimiin *Escocossu* 'Ford Escort Cosworth' ja *Sitrobilli* 'eräs Citroën-henkilöauto', joskin jälkimmäisessä se rinnastuu casus componens -muotoihin.

Näiden tyypistämällä syntyneiden nimien lisäksi aineistossa on joitakin nimiä, joiden kantaoriginaali ei yhtä selvästi sisällä *-O*-ainesta vaan jotka voidaan tulkita *-o*-johdoksiksikin. Tällaisia nimiä ovat *Peko* 'Bedford-ka.', *Peso* ~ *Pösö* 'Peugeot', *Voloski* 'Volkswagen' ja *Volo* 'Volkswagen'. Luultavasti nämäkään eivät kuitenkaan ole *O*-johdoksia. *Peko* lienee otettu Bedfordin nimeksi, koska se on ollut jossakin määrin käytössä ihmisen lempinimenä, kuten Bedfordin muutkin nimet *Petteri* ja *Peku*. *Peso*-nimessä taas ranskan vokaalisoinnuttoman originaalin mukauttaminen suomeen on ratkaistu toisin kuin yleisemmässä *Pösö*-nimessä. *Voloski* taas on loisivokaalinen muoto *Vol**ski*-nimestä, ja todennäköisimmin *Volo* on tyypistetty tästä tai muusta vastaavasta nimestä, esimerkiksi **Volokkarista*. Nimet, joissa *-o* lopussa:

Acco = (henkilöauto) Honda Accord

Asco = (henkilöauto) Opel Ascona

autto = (henkilöauto)

Commo = (henkilöauto) Opel Commodore

Diplo = (henkilöauto) Dodge Diplomat

Diplo = (henkilöauto) Opel Diplomat

Eldo = (henkilöauto) Cadillac Eldorado

filo = (polkupyörä)

Lambo = (henkilöauto) Lamborghini

limo = (henkilöauto) tietyt mallit

Molo = (henkilöauto) GAZ 1930-l., ilmeisesti GAZ AA-malli

Olsmo = (henkilöauto) Oldsmobile PSK 1940-1950-luku

pakuvélo = (polkupyörä) jossa tavaratila tai -teline

Peko = (kuorma-auto) Bedford

Peso = (henkilöauto) Peugeot

Tojo = (henkilöauto) Toyota

Tojo = (maastoauto) eräs Toyota Hilux 1980-luvulta

Tserno = (henkilöauto) Lada

Vako = (maastoauto) Jeep Wagoneer

Viipperö = (henkilöauto) Dodge Viper

Volo = (henkilöauto) Volkswagen
Voloski = (henkilöauto) Volkswagen
Esitettyjen nimien lukumäärä: 22

D:4.2.2.6 *-kka, -ka ja -kki*

Sekä deverbaalilla että denominaalilla nomininjohtimella *-kka* muodostetaan Hakulisen (2000: 128–129; 196–197) mukaan monenlaisia substantiiveja (*puolukka, haarukka, veitikka*) ja adjektiiveja (*hanakka, helakka, kalvakka, kimakka*). Lisäksi on monia lainalähtöisiä *-kka*-sanoja, kuten *neilikka* ja *räätikkä*. Erityisesti venäläisissä lainasubstantiiveissa suffiksia edeltävä vokaali on *a* (*kapakka, piirakka, majakka*), muutoinhan Hakulisen esimerkistön valossa vaikuttaisi siltä, että *-akka* on oikeastaan adjektiivinjohtin. Yleensä *-kka*-johtinta edeltää *u* tai *i*, jotka Hakulisen mukaan ovat peräisin sen tapaisista johdoksista kuin *haara* → *haaru* ja *karva* → *karviainen*. *-kka*-johtimen merkitys on substantiiveissa lähinnä deminutiivis-possessiivinen ja adjektiiveissa moderatiivinen. Slangissa Paunosen (2000: 26–27) mukaan tunnetaan *-ka*-johtin, jolla on myös asut *-ga* ja *-kka*. Samaan asuun on päästy myös *-kkari*-johtimella muodostetuista sanoista lyhentämällä (mp.). Johtimen alkuperästä katso myös kohta *-ka* hivenen tuonnempana.

Aineistossa on kaiken kaikkiaan puolensataa *-kka*-suffiksin sisältävää nimeä. Johdosten esittelyssä formatiiviltaan samanlaiset samaan originaaliin pohjautuvat muodot on yhdistetty. Jos puhutaan slangintutkimukselle ominaisesti katkaisukohtasta, kantasanan katkaisukohta aineiston *-kka*-johdoksissa on lähes aina sanan toisen tavun ensimmäisen kirjaimen jälkeen (*A-m|a-zon* → *A-m|u|kka*). Tästä poikkeavat ainoastaan ne nimet, joiden pohjana oleva kanta ei ole peräisin sanan alusta (*In-ter-na-t|i-o-nal* → *Nat|i|kka*; *Chev-ro-let(t|i)* → *Let|u|kka*). Näissäkin uuden sanan kantana käytetty osa on kuitenkin sivupainollinen tavu (tai yhdyssanan jälkiosan ensimmäinen tavu) ja sitä mahdollisesti seuraava konsonantti. Sääntöä sekoittaa lisäksi se, että joissakin nimissä on tapahtunut suomen kielen fonotaksin vuoksi assimilaatioita ja konsonanttiaineksen lyhentymiä, esimerkiksi *Mats-d|a* → **Matsdukka* → *Matukka* ~ *Masukka* ja *Nis-s|an* → **Nissukka* → *Nisukka*. *-kka*-sanatyypissä ensimmäinen tavu onkin usein lyhyt avotavu, jolloin tämän energiaa siirtyy sanan toiselle tavulle, jonka taas sanan lopusta katsottuna tulisi olla painollinen. Kvantitatiivisen astevaihtelun mahdollistamiseksi syntynyt geminaattakin estää sen, että sanassa aiemmin voisi olla toinen kvantitatiivisen astevaihtelun alainen geminaatta.

Suomessa on toki myös *-kka*-sanatyyppi, jonka ensimmäinen tavu on pitkä umpitavu. Sanatyyppiin kuuluvia sanoja ovat esimerkiksi *rassukka, mussukka, pussukka* ja *vässykkä*, joita voidaan pitää sävyiltään savolaisina ja fonologisesti veltohkon kuuloisina. Ilmeisesti raskas *-kk*-yhtymä edellyttää länsimurteissa ja Kannaksen murteissa edelleen CVCV-yhdistelmää. Juuri näissä murteissa sanapaino on sentraalistunut sanan ensimmäiselle tavulle, puherytmi on nopeampi ja loppuheitto yleisempää. Sama ilmiö selittää osin myös itäisen *-kko* ja läntisen *-sto* -kollektiivijohdinten jakaumaa, tosin samoja kollektiivijohdintia käytetään myös nelitavuisissa, esim. *Huovaristo* 'kulmakunta Marttilassa'. *-kka*-johtinta pyrkii edeltämään usein joko *u* tai *i*. Vokaali voi olla peräisin sanan vartalosta, tai se voidaan siihen erikseen lisätä. Vokaalin alkuperästä seuraavissa kappaleissa.

-ukka

-kka-johtimella muodostetut kulkineennimet ovat tyypillisesti kolmitavuisia samoin kuin *-kka*-johtimen sisältävät sanatkin. Kuten sanastossakin, *-kka*-johtinta edeltää usein *u* tai *i*. Etenkin nimissä, jotka päättyvät *-ukka*, on deminutiivista sävyä. Aineiston yhdestätoista *-ukka*-nimestä peräti kuudessa *u* on originaalinimen *a*:n vastine:

Amukka 'Volvo Amazon', *Bemukka* 'BMW', *Hondukk*a 'Honda', *Latukka* 'Lada', *Masukka* 'Mazda' ja *Matukka* 'Mazda'. Runsas *a:n* korvaaminen *u:lla* perustuu paitsi deminutiivisen sävyn etsimiseen myös haluun välttää lähinnä adjektiiveille kuuluvaa *-akka*-loppua.

Bemukka-nimen *u* perustunee yleisemmän *Bemari*-nimen *a:han*, tai sitten nimi on edelleenjohdos BMW:n toisesta epävirallisesta nimestä *Bemu*. Edelleenjohdokseksi sopisivat myös *Amukka* ja *Matukka*, sillä aineistossa on samanmerkityksiset *Ama* ja *Matu*. *Petukka* 'Bedford-ka.' -nimeä taas vastaa aineistoon sisältyvä epävirallinen nimi *Petu*. Ainakin osin edelleenjohdoksia ovat myös *Nismukka* ← *Nismo* 'Nissan' ja *Nisukka* ← *Nisu* 'Nissan'. Lisäksi aineistossa on yksi *-kkä*-nimi, *Rämpykkä* 'AMC Rambler', joka lienee johdos *Rämpylästä*, jossa *l*-aines taas lienee ainakin osittain sekundääri. Joissain tapauksissa retrogradinen derivaatio on myös mahdollinen.

Sen sijaan nimille *Esukka* 'Ford Escort' ja *Letukka* 'Chevrolet-ka. tai -ha.' paremmin sopivaa, *a:n* tai edes *o:n* (vrt. *Nismukka*) sisältävää "välioriginaalia" (**Esa*, **Esari*, **Leta(ri)*, **Letta(ri)*) minulla ei ole tiedossani. *Esukka* voidaan kuitenkin hyvin tulkita analogiseksi johdokseksi. *Esakaan* ole Ford Escortin nimenä ja johto-originaalina mahdottomuus, onhan kulkineella muitakin henkilönnimen kaltaisia nimiä (*Esko*, *Essi*, *Ecce* ja *Elmeri*). Myös *Letukka*-nimi olisi helppo tulkita analogiseksi johdokseksi, jos se olisi tuoreempi. *Letukka* kuitenkin lienee Chevrolet'n vanhin epävirallinen nimi (ehkä jopa 1900-luvun alkupuolelta) ja myös vanhin tässä esitetyistä *-ukka*-nimistä. Selitystä *letukka*-nimelle olisi ehkä mahdollista etsiä venäjän kielestä – olihan Suomi autoistumisen alkuaikoina osa Venäjän valtakuntaa. *-let*-loppuinen nimi luokiteltaisiin venäjässä maskuliiniksi, ja näin genetiivissä sen loppuun tulisi *a*. Genetiivi taas on venäjän kielen yleisimpiä sijoja. Periaatteessa *-k*-loppuinen venäläinen lempinimikään ei olisi mahdottomuus. Chevrolet-autoja ryhdyttiin kuitenkin tuomaan maahan vasta maailmansotien välissä, jolloin Suomi ei enää kuulunut Venäjään. Kulttuuriyhteys Venäjälle kuitenkin katkesi lähes lopullisesti vasta II maailmansodan jälkeen, joten etymologia ei ole täysin mahdotonkaan. *Letukka*-appellatiivinkin 'kevytmielinen nainen' (SSA s.v. *letukka*) olemassaolo on pidettävä mielessä. *Letukka* on joka tapauksessa taustaltaan ja johtosuhteeltaan mystinen ja erikoinen nimi. Paunosen (2000: 564) mukaan *letukka* voi merkitä myös autoa, suurta amerikkalaista autoa tai peräti raitiovaunua. 'Raitiovaunu'-merkitys on kuitenkin vasta 1970-luvulta ja peräisin koulukeräelmästä.

-ikka

-Ukka-nimille tyypillistä oli originaalin *a:n* korvautuminen *u:lla*. Vastaava mutta harvinaisempi tendenssi näyttäisi olevan *-ikka*-nimissä *e* → *i*. Tällainen korvautuminen on tapahtunut nimissä *Harlikka* 'Harley-Davidson', *Harrikka* 'Harley-Davidson', *Intikka* 'International -ka' ja *Jontikka* 'John Deere -traktori'. *Harrikka*-nimi voidaan myös tulkita *Harlikka*-nimestä assimilaatioitse syntyneeksi, mutta nimien *i*'istä ei ole tietoa; *Harrikka* on joka tapauksessa huomattavasti yleisempi. 1940-luvun International-kuorma-autoja nimitettiin *Sota-Intikoiksi*. Valmiiksi *i*-aines on sisällynyt nimien *Massikka* 'Massey-Ferguson-traktori', *Natikka* 'McCormick International -traktori tai International-ka.' ja *Skanikka* 'Scania-ka.' originaaleihin. *Massikan i:ssä* kyse on siis originaalin äännetystä muodosta. *Natikan* lisäksi aineistoon on omana mainintanaan päätynyt myös *Neljäsataaneljätoistane Natikka* 'International 414 -traktori'.

Nimissä *Skotikka* 'Chevrolet Scotsdale', *Lantikka* 'Land Rover' ja *Lantikka* 'Toyota Land Cruiser' originaalinimen katkaisu tavanomaisesta kohdasta on tuottanut erityisen raskaan konsonanttiyhdistelmän. Säännönmukaisesti syntyneet nimet olisivat olleet **SkotstVkka*, **LantrVkka* ja **LantkrVkka*. Raskaan konsonanttiyhdistelmän ja originaalinimien sisäisen lekseemijaon vuoksi originaalinimien loppuosat on jätetty muodostettaessa huomiotta. Land Rover on ilmeisesti alkuperäisempi nimi, sillä H51 mukaan Land Cruiser -nimi on varioitu tästä. Originaaliin, jonka viimeinen lainattava äänne on *t*, perustuvat myös *Latikka* 'Lada', *Satikka* 'Datsun 100a' ja *Citikka* ~ *Kitikka* ~ *Sitikka* 'Citroën-ha. tai -ka.' sekä viimeksi mainitun sisältävät *Rätticitikka* ~ *Rättisitikka* 'Citroën 2CV' ja *Gangsterisitikka* 'Citroën 11B tai 11CV'. Jostakin syystä *t*-loppuista originaalia näyttäisi usein seuraavan *i*, tosin myös nimet *Latukka* ja *Letukka* ovat olemassa. *Satikan* yhteydessä taas on hyvä muistaa kulkineen muutkin nimet,

kuten *Saturainen* ja *Satiainen*. Ainakin konsonanttiloppuisten originaalien tapauksessa *i* saattaisi olla myös samaa lähtöä kuin sidevokaalina ja suomalaistamissuffiksina tuttu *i*. *-ikka*-nimiin kuuluu myös Ford Taunusta tarkoittava *Tanikka* 'Ford Taunus'. *Tanikan* muotoon ovat saattaneet vaikuttaa kulkineen muut nimet (esim. *Tanari*, *Taneli*, *Tane*). Edellä esitettyjen kolmitavuisten nimien lisäksi aineistossa on kaksitavuinen Toyotan nimi *Toikka*. *To-jlo-ta* on kyllä katkaistu säännönmukaisesta kohdasta, mutta konsonanttina oleva puolivokaali on vokaaliutunut *i*:ksi johtimen edelle.

-kka-appellatiivit

-kka-johtimella on myös muodostettu sekundäärejä lajiniimiä. Näistä yleisimpiä lienevät linja-auton nimet *linkka* ~ *linikka*. Lisäksi *linkasta* on johdettu edelleen *linkkari* 'linja-auto' ja *linkkuri*. Paunonen tosin esittää slangin *-kka*-nimet lyhentymiksi *-kkari*-tyyppisistä sanoista (2000: 26), mikä on myös mahdollinen järjestys. Joka tapauksessa myös ilman *-kkari*-vaihetta syntyneitä *-kka*-muottiin sijoitettuja sanoja on. Linja-autoa merkitsee myös latinankielisen *omnibus*-sanan suomeen mukaillusta *onnipussi*-muodosta johdettu *onnikka*. Paunosen sanakirjan mukaan (s.v. *onnika*) sana tarkoitti 1890–1920-luvuilla myös hevosvetoista raitiovaunua, mikä nimitys oli saatu Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiön nimestä. Julkisen kulkuvälineen, johdinauton, nimi on myös *rollikka* ~ *trollikka*. Johdinautot tulivat Suomeen toisen maailmansodan jälkeen ja olivat käytössä lähinnä Tampereella, mutta myös Helsingissä liikennöitiin yhtä linjaa. Johdinautoliikenne päättyi 1970–1980-lukujen taitteessa. Nimen originaali lienee kulkineen venäjänkielinen Троллейбус tai mahdollisesti myös englanninkielinen *trolleybus*. Ruotsissa kulkine tunnetaan nimellä *trådbus*, joten sieltä nimi ei ainakaan ole lähtöisin.

Kaksi perättäistä johdinta taas sisältää kuorma-auton lajiniimi *kuortsikka* 'kuorma-auto', joka ei kuitenkaan ole erityisen yleinen. Olemassa olevaa (lähinnä koululaiskielen) appellatiivia taas hyödyntää Saab 96:n nimi *Ysikuukka*.

-kki

-kki-nomininjohdin on edelleenjohdos *kka*-johtimesta, ja sitä käytetään sekä deverbaalina että denominaalina nomininjohdina. Johdinta on käytetty erityisesti lehmännimien muodostuksessa (*Mansikki*) ja myöhemmin oppitekoisissa sanoissa (*holhokki*). Eläinnimien sarjaan kuuluu myös *ajokki*, joka on alun perin ollut ajohevosien nimitys mutta alkanut myöhemmin tarkoittaa leikillisesti myös autoa. (Hakulinen 2000: 157–158, 197, 208.) Hakulisen mainitseman leikillisyyden voimme alaluvussa [B:1.3.3](#) esitetyn perusteella jättää omaan arvoonsa.

Aineistossa on jonkin verran *-kki*-loppuisia nimiä. Näistä erottuu muutamia ryhmiä. Johdinmaisoin *-kki*-johdin on joissakin kolmitavuisissa nimissä (*Kotakki* 'Škoda', *Pösökki* 'Peugeot', *Tanakki* 'Ford Taunus'), mutta sitä käytetään muutenkin (*Urkki* 'Ursus-traktori'). Hakulisenkin runsaassa esimerkistöissä ainoat kaksitavuiset *-kki*-johdokset ovat *viestä*-verbistä johdettu *viekki* 'vienti, vauhti' ja *saada*-verbistä johdettu *saakki* 'saalis' (mts. 208). Kaksitavuisia ovat myös lajinitimet *kuorkki* 'kuorma-auto' ja *linkki* 'linja-auto'. Varsinaisten *-kki*-johdosten lisäksi aineistossa on monia nimiä, joiden *-k*-aines on peräisin originaalista (*Pontiakki*, *Puikki* ym.).

-ka

-kka-johtimen lisäksi suomessa on myös *-ka*-johdin (Hakulinen 2000: 127). Tämä *-ka* / *-ya* -johdin on kuitenkin vanha, harvinainen ja epäproduktiivi. Paunonen taas esittelee slangin käyttämän *-ka*-johtimen (2000: 26–27) esittämättä sille etymologiaa. Suurimmassa osassa Paunosen sanakirjan johdannon sana- ja nimiesimerkeistä -

ka-johdinta edeltää *-i*-aines, usein jopa *-tsi*-aines. *Dirigan* 'johtaja' taustalla saattaa olla myös kapellimestaria ja johtajaa merkitsevä *dirigent*-sana (ruotsin *direktörin* sijasta tai lisäksi). *-k*-aines voi siis tässä nimessä olla lainaperuakin. Slangisuffiksin alkuperäksi voisi epäillä ruotsin kielen *-ig*-loppuiset adjektiivien monikkoa (esim. *nyttiga varor* 'hyödyllisiä tavaroita') tai venäjän kielen tekijän- ja tekovälineennimiä muodostettaessa käytettyä *-(i)k*-johdinta. Sama venäjän johdinhan on myös suomen ja karjalan *-niekka*-sanojen taustalla (ven. *-n|ik*). Johdinta venäjässä edeltävä kielenaines riippuu kyllä sanan vartalosta, mutta tyypillisiä venäläisiä sananloppuja ovat juuri *-tšik* ja *-nik*. Kun *-ik*-johtimen sisältävää sanaa taivutetaan genetiivissä (mikä on venäjän yleisimpiä sijoja), sen loppuun tulee *a*. Luonteva esimerkki konneksiotyypistä, josta suomen slangijohdin olisi voinut lohjeta, voisi olla vaikkapa 'pojan talo', *dom maltshika*. Kolmas mahdollinen *-ika*-johtimen taustalla oleva kieli on saksa. Paunosen mainitsema *fimtsika* '50 pennin raha' voisi nimittäin pohjautua saksan kielen lukusanaan *fünfzig*, ja tästä johdin olisi sitten otettu käyttöön ensiksi muiden kolikkojen nimiin ja myöhemmin muualle. Johdin on luultavasti moniaalta peräisin, mutta jos varhaista slangia pidetään salakielen tapaisena, johtimiston ja sanaston lainaaminen venäjältä olisi hyvinkin luonteva tapa luoda kieltä, jota ulkopuoliset eivät ymmärtäneet. Stadin poikajoukkojen vanhemmat kun kuitenkin olivat lähes aina suomen- tai ruotsinkielisiä ja ymmärsivät näitä nuorten mielestä ehkä turhankin sujuvasti. Venäjää taas taisivat lähinnä sotilaat, kauppiat, rikolliset ja muutamat vanhojen porvaris- ja virkamiessukujen jäsenet, joista ainakin ensin mainituiden kielellä olisi voinut nuorten näkökulmasta olla myös jonkinlainen prestiisiasema.

Selvää slangin *-ka*-johtimen käyttöä edustavat Paunosen slangisanakirjan *omnika* ja *onnika* 'raitiovaunu, bussi'. Saman slangisuffiksin sisältäneenä myös nimi *Harrika* 'Harley-Davidson'. Nimeä voidaan pitää toki myös obliikvisijoista abstrahoituna (*Harrikka* : *Harrikan*). Hieman hankalammin slangijohtimen avulla sitä vastoin on perusteltavissa Zetor-traktorin nimi *Setka* ~ *Tsetka* ~ *Zetka*. Vuodesta 1946 valmistettu traktori on aina ollut maalaiskulttuurissa huomattavasti keskeisempi elementti kuin stadissa. Slangijohdin *-ka* lienee jossakin määrin kuitenkin tullut tunnetuksi kaupunkikulttuurin ulkopuolellakin, tai sitten *Tsetka*-nimissä joissakin suomen kielen sanoissa esiintyvä epäproduktiivinen *-ka*-johdin (esim. sanassa *pitkä*), slangijohdin (esim. *Kondeka*) ja lainasanoissa (esim. *metka*) esiintyvä sananloppuinen *-ka* käyvät analogisesti yhdessä.

-kku, -ku, (-ko)

Aineiston perusteella vaikuttaisi vahvasti siltä, että *-kku* on eri johdin kuin *-kka* ~ *-kki*. *-kku*-johtimella nimittäin muodostetaan tyypillisesti kaksitavuisia nimiä, kun taas *-kka*- ja *-kki*-johdokset ovat tyypillisesti kolmitavuisia. *-kka*- ja *-kki*-johtimet liitetään kaksitavuisen kannan perään ja syntyvä sana on kolmitavuinen. *-k(k)u*-johdoksiin taas otetaan mukaan vain kolme originaalin ensimmäistä äännettä (sananalkuiset konsonanttiyhdistelmät luetaan vain yhdeksi äänneeksi), suffiksoidaan, ja näin syntyvä johdos on vain kaksitavuinen. Erityistä selitystä ilmiöön ei ole. Slangin *-kku*-johdokset ovat kuitenkin yleensä kaksitavuisia (*vincku, brencku*). Omaperäisissä *-kku*-sanoissa (siis johdoksissa) *-u*-aines perustuu yleensä suffiksaalin astevaihtelun mukaiseen heikkoasteiseen partisiipin tunnukseen (esim. *laikka* → *laikku, potka* → *potku*). Partisiipin tunnuksen loppuvokaalin heityttyä ja konsonanttiaineksen vokaaliuduttua johtimeksi kolmitavuisista partisiippimuodoista on syntynyt kaksitavuisia *u*-johdoksia (*pestä* → *pesevä* → *pesey* tai *pesev* → *pesu*). Koska vahva-asteinen partisiipin tunnus ei ole vokaaliutunut ja koska suomessa ei ole paljoa yleisiä viisitavuisia yhdistämättömiä sanoja, *u*-johdin esiintyy yleensä vain toisen tavun lopussa. Usein *-u*-loppu on analoginenkin.

Aineiston *-kku*-johtimella muodostetut yhdeksän nimeä ovat kaikki kaksitavuisia. Näistä kahdella on myös heikkoasteinen *-ku*-variantti. *-kku*-nimet ovat *Faikku* 'Ford Fairlane', *farkku* 'farmarimallinen auto', *Ferkku* 'Ferguson-traktori', *Ukko-Leukku* 'Leyland 2100 -traktori', *linkku* 'linja-auto', *neukku* 'neuvostoliittolaisvalmisteinen auto', *Pankku* 'Panhard', *Skankku* 'Scania-ka.' ja *Vankku* 'Standard Vanguard m/49?'. *Neukku* on toki määräyhteyksissä tarkoittanut aikanaan mitä tahansa neuvostoliittolaista asiaa tai henkilöä ja *farkku* tai *farkut* farmarihousuja. *Leukku*-muodon lisäksi olen jossakin nähnyt käytettävän *Leuku*-muotoa. Ferguson-traktoria ja monesti myös

myöhempää Massey-Fergusonia nimitetään myös *Ferguksi* ~ *Ferkuksi* ~ *Verkuksi*. Nimeä voidaan pitää lähinnä loppuheitoitse syntyneenä, mutta toisaalta geminaatallinen *Ferkku*-muoto osoittaa, että *-gu/-ku* -loppuiset heittyneet muodot pyrkivät assosioitumaan *-ku / -kku* -johdoksiin. Oikeammin kyse on siitä, että originaalin vartalo on ollut sen muotoinen, että se on mahdollistanut muottiin sovittamisen tyypistämällä. Tyypistämistä käytetään useinkin muokkauskeinona, jos on mahdollisuus päästä kantaan, joka on johdoksen näköinen.

-ku-johdoksia ovat *Satku* 'eräs Saab 900' ja *Natku* 'International-traktori' sekä mahdollisesti myös *paku* ja *Peku* 'Bedford-kuorma-auto'. *Satku* on johdettu nimimuodosta, jossa mallinumero on kielennetty adjektiiviksi (ks. alaluku 6.5): *Ysisatanen Saab* → **Satanen* → *Satku* tai **Ysisatku* → *Satku*. Epämuodollisessa kielenkäytössä *satkuksi* voidaan nimittää myös esimerkiksi sadan markan seteliä. "Sataisuus" on Saabin mallistossa olennaista, koska mallistossa on ollut myös esimerkiksi mallit 96 ja 9000. Nykyiset Saab-mallit ovat muotoa 9-5, mutta mallitunnusta vastaavan puhunnoksen muodosta minulla ei ole tietoa. *Natku* taas lienee johdettu Internationalin nimestä *Natikka*. *Pakua* voitaneen pitää lähinnä *-u*-johdoksena (*pak|lettiauto* + *u* → *paku*). Bedfordin nimet *Peku* ja myös *Peko* taas viittaavat Bedfordin yleisempään nimeen *Petteri*. *Peku* ja *Peko* ovat molemmat vanhoja kansanomaisia hypokorismeja.

Nimet, joissa *-kka*, *-kki* tai *-kku*:

abikas = (apumootorillinen polkupyörä)

aftsika = (henkilöauto)

Amukka = (henkilöauto) Volvo Amazon

aptika = (henkilöauto)

autsika = (henkilöauto)

autsikka = (henkilöauto)

auttika = (henkilöauto)

avobilika = (henkilöauto) avoauto

avokas = (henkilöauto) avoauto

Bemukka = (henkilöauto) BMW

biliga = (henkilöauto) auto yleensä

bilika = (henkilöauto) auto yleensä

bilikka = (henkilöauto) auto yleensä

billiga = (henkilöauto) auto yleensä

brankkariautsika = (paloauto)

brankkaribilika = (paloauto)

Citikka = (henkilöauto) Citroen

Dodika = (henkilöauto) Dodge

Esukka = (henkilöauto) Ford Escort

Evokas = (henkilöauto) Mitsubishi Lancer Evolution X

Faikku = (henkilöauto) Ford Fairlane

farkku = (farmariauto)

Ferkku = (traktori) Ferguson

fiukka = (henkilöauto)

fiutsikka = (henkilöauto)

Gaazik = (henkilöauto) GAZ eli Volga

Gangsterisitikka = (henkilöauto) Citroen Traction Avant (kuvan [lähdeviite](#))

Haikala-Letukka = (kuorma-auto) Chevrolet 1946-47 (kuvan [lähdeviite](#))

Harku = (moottoripyörä) Harley-Davidson
Harlika = (moottoripyörä) Harley-Davidson
Harlikas = (moottoripyörä) Harley-Davidson
Harlikka = (moottoripyörä) Harley-Davidson
Harmaa **Fergu** = (traktori) Ferguson 1948- (kuvan [lähdeviite](#))
Harmaa **Ferku** = (traktori) Ferguson 1948- (kuvan [lähdeviite](#))
Harmaa **Verku** = (traktori) Ferguson 1948- (kuvan [lähdeviite](#))
Harrika = (moottoripyörä) Harley-Davidson
Harrikka = (moottoripyörä) Harley-Davidson
Hondukka = (henkilöauto) Honda
Husokki = (polkupyörä) Husqvarna miestenpyörä 1960-luvulla
Intikka = (kuorma-auto) International
invakas = (invalidiajoneuvo)
jeebik = (maastoauto)
Jontikka = (traktori) John Deere
Jorkki = (henkilöauto) Chrysler New Yorker
kastikas = (maastoauto) kaikki GAZ-tyypin lava-autot
kastikas = (kuorma-auto) lava-auto, esim. GAZ
Kipakas = (kuorma-auto) GAZ 51 jossa kipattava lava
Kitikka = (henkilöauto) Citroen
kombak = (leikkuupuimuri)
Kotakki = (henkilöauto) Skoda
kruisikas = (henkilöauto) suuri ja vanha amerikkalaisauto jossa hyvä jousitus
kuorkki = (kuorma-auto)
kuortsikka = (kuorma-auto)
Laatikko**letukka** = (henkilöauto) Chevrolet vm. 1963-64 (kuvan [lähdeviite](#))
Lambokas = (henkilöauto) Lamborghini
Landikas = (maastoauto) Land Rover
Lantikka = (maastoauto) Land Rover
Lantikka = (maastoauto) Toyota Land Cruiser
lastibilika = (kuorma-auto)
Latikka = (henkilöauto) Lada
Latukka = (henkilöauto) Lada
lavikka = (kuorma-auto)
Legenda-**Letukka** = (henkilöauto) Chevrolet v. 1939
Letukka = (henkilöauto) Chevrolet
Letukka = (kuorma-auto) Chevrolet
liinikas = (linja-auto)
limukas = (henkilöauto) limusiini
Lincci = (henkilöauto) Lincoln
lindikas = (kulkine yleensä) suuret masiinat
linikka = (linja-auto)
linjabilika = (linja-auto)

linjakas = (linja-auto)
linkka = (linja-auto)
linkkari = (linja-auto)
Linkki = (henkilöauto) Lincoln
linkki = (linja-auto)
linkku = (linja-auto)
Länku = (maastoauto) Toyota Land Cruiser
Massikka = (traktori) Massey-Ferguson
Masukka = (henkilöauto) Mazda
Matukka = (henkilöauto) Mazda
Merkki = (henkilöauto) Ford Mercury
Messukka = (pakettiauto) Mercedes-Benz
Moogik = (kuorma-auto) Mercedes-Benz Unimog
motikas = (moottoripyörä)
motukka = (moottoripyörä)
Murka = (moottoripyörä) Muravei
Natikka = (traktori) McCormick International International on ollut joskus merkinimi, joskus mallinimi
Natikka = (kuorma-auto) International
Neljäsaaneljätoistane **Natikka** = (traktori) International 414
Nismukka = (henkilöauto) Nissan
Nisukka = (henkilöauto) Nissan
Onnikka = (linja-auto)
pakikas = (pakettiauto)
pakubilika = (pakettiauto)
Pankku = (henkilöauto) Panhard
Pemukka = (henkilöauto) eräs BMW
Petukka = (pakettiauto) Bedford
pilika = (henkilöauto) auto yleensä
pirukas = (kuorma-auto)
portekas = (kuorma-auto) lava-auto
Pösökki = (henkilöauto) Peugeot
Renukka = (henkilöauto) Renault
rollikka = (johdinauto)
Rullikas = (henkilöauto) BMW erityisesti E30
Rämpykkä = (henkilöauto) AMC Rambler
Rätticitikka = (henkilöauto) Citroen 2CV
Rättisitikka = (henkilöauto) Citroen 2CV
Sapakas = (henkilöauto) ZAZ
Sapikas = (henkilöauto) ZAZ 965
Satikka = (henkilöauto) Datsun 100 A
Sehvka = (henkilöauto) Chevrolet
Setka = (traktori) Zetor
Sevka = (henkilöauto) Chevrolet

Sitikka = (henkilöauto) Citroen
Sitikka = (kuorma-auto) Citroen
Skanikka = (kuorma-auto) Scania
Skankku = (kuorma-auto) Scania
Skotikka = (henkilöauto) Chevrolet Scotsdale
Skylarkki = (henkilöauto) Buick Skylark
Solikka = (mopo) Solifer
Sota-Intikka = (kuorma-auto) International n. v. 1941
Subsik = (henkilöauto) Subaru
Sunkki = (henkilöauto) Sunbeam
Sunnik = (henkilöauto) Nissan Sunny (Datsun)
säärekas = (mopo)
Tanakki = (henkilöauto) Ford Taunus
Tanikka = (henkilöauto) Ford Taunus
Toikka = (henkilöauto) Toyota
trollikka = (johdinauto)
Tsetka = (traktori) Zetor
Tuakku = (traktori) David Brown
toukekäs = (polkupyörä)
Uaasik = (maastoauto) UAZ
Urkki = (traktori) Ursus
Urkki = (henkilöauto) Audi quattro coupé
Vankku = (henkilöauto) Standard Vanguard
Ventikas = (henkilöauto) Volkswagen Vento
viutsika = (henkilöauto)
Ysikuukka = (henkilöauto) Saab 96
Zetka = (traktori) Zetor

Esitettyjen nimien lukumäärä: 141

D:4.2.2.7 *-ari; -ri*

-ari on varsin tyypillinen slangijohdin, jonka yleistymisen on aikoinaan kirvoittanut kansasta hauskan autoaiheisen kaskun: *Helkkari sano talkkari, myi telkkarin ja osti volkkarin*. *-ari*-slangijohtimen ja suomen kieleen Hakulisen (2000: 176–178, 219–220) mukaan kuuluvien *-ri*-johdinten suhde ei kuitenkaan ole täysin selvä. Itkosen (1966: 134) mukaan *-ri*- tai *-ari*-johdin on saatu suomen kieleen ruotsin kautta latinasta (*-arius*). Esimerkkeinä johtimen käytöstä Itkonen mainitsee ruotsista omaksutut sanat *mylläri*, *lukkari* ja *kuppari* sekä niiden mallin mukaisesti muodostetut omaperäiset *ajuri*, *kulkuri*, *ojuri* ja *paturi*. Merkille pantavaa näissä Itkosen sanoissa on, että lainasanoissa *-ri*-ainesta edeltää *A*, omaperäisissä sanoissa *u*. (Joitakin *-yri*-johdoksia on myös olemassa.) Itkosen mukaan (mp.) hyvin monissa vierasperäisissä sanoissa esiintyvä johdin voi muuttua produktiiviseksi ja levitä omaperäisiinkin sanoihin.

Hakulisen (2000: 219–220) mukaan ainakin *-ri*-loppuisten tekijännimien taustalla on germaanisten lainasanojen (*kuppari*, *maalari*, *mittari*, *ryöväri*) malli. Sanat on lainattu oletettavasti sellaisinaan, vaikka vastaavat kantaverbitkin on lainattu. Sen sijaan osaa tekimennimien ryhmään kuuluvista *-ri*-sanoista Hakulinen epäilee omaperäisiksi.

Hakulinen mainitsee verbikantaisen *-ri* -johtimen muodoiksi *Uri* ja *Ari* sekä mainitsee johtimella muodostettavan lähinnä substantiiveja. Substantiivit ovat Hakulisen mukaan eri sävyisiä tekijännimiä (*soturi, tuhlari*) ja esineen nimiä (*nosturi, vesuri, puskuri*). Lisäksi Hakulinen mainitsee omana alaryhmänään samalla johtimella muodostetun maastotermin *hyppyri* 'mäessä pieni kohouma, joka aiheuttaa hiihtäjälle hyppäyksen'. Hakulinen ei erikseen mainitse, että esineennimet ovat juuri tekimennimiä. Nosturilla siis nostetaan ja vesurilla vesataan. Hyppyrikin on oikeastaan vain väline, jota käytetään hyppäämisen aikaansaamiseen. Tekimennimi ja tekijännimi ovat useinkin samantapaisia muissakin johdintyypeissä ja niiden erottaminen toisistaan on ollutkin eräs kielenohjauksen tavoitteista. Hakulinen myös mainitsee *hyppyrille* murteellisen muodon *hyppylä*, joka voisi hyvin olla vain kontaminaatiomuodoste sanoista *hyppyri* ja *nyppylä*. Erillisen alaryhmän muodostaminen moiselle "maastotermille" on sinänsä liioittelua.

Hakulisen mukaan *-ri* on myös nominikantainen nomininjohdin (mts. 176–178), jolla muodostetaan tekijännimiä (*kontturi, parturi, juomari*) ja tekimennimiäkin (*päivyri, huhmari, viemäri*). Lisäksi johtimella on Hakulisen mukaan muodostettu sekalaisia propreja ja appellatiiveja, esimerkiksi (*Ilmari, paturi, liperi(t), Inari*). Hakulisen mukaan osa denominaaleista *-ri*-johdoksista ottaa mallia lainasanoista (*alttari, kellari, lehteri; lukkari, moukari, puntari*). Osassa taas *-ri*-johdin on syntynyt, kun *-r / -ra* johtimeen on liittynyt *-i*-johdin. Hakulinen (2000: 304) mainitsee lisäksi *tynnyri*-sanana *-r*-aineksen olevan ruotsin kielen monikon tunnus sanasta *tunnor* 'tynnyreitä'.

Edellä esitetyn perusteella voimme todeta *-Vri*:n olevan vierasperäisistä sanoista yleistynyt johdin, joka ei valikoi kantaansa sanaluokan perusteella ja jolla on useita merkityksiä tai ei merkitystä ollenkaan. Useilla *-ari*-johtimella muodostetuilla sanoilla on kuitenkin tekijään viittaava merkitys (esim. Mielikäinen 2005: 38–39). Lisäksi nimistössä on mahdollisesti *-ri*-johdoksia. Epävirallisessa paikannimistössä Mielikäisen (mp.) mukaan *-is*-johdin on kuitenkin *-ari*-johdinta yleisempi, vaikka slangisanakirjoissa voimasuhteet ovat päinvastaiset. Kulkineennimistössä *-is*-johdokset ovat hyvin harvinaisia ja *-Ari*-johdokset hyvin yleisiä. Lisäksi aineistossa on pari *-uri*-loppuista appellatiivista kulkineennimeä ja kymmenkunta *-eri*-loppuista propria.

-eri ja -uri

Myös *-eri*-loppuisiin nimiin kuuluu sekä muutamia varsinaisia johdoksia (*Ecceri ~ Ekkeri* 'Ford Escort') että muutamia nimiä, joissa *-er*-aines kuuluu originaaliinkin (mm. *Bakkeri ~ Beikkeri* 'Studebaker') Kaikkien *-eri*-nimien kantasana on propri. *-uri*-suffiksia appellatiiveja ovat *hinuri* 'hinausauto', *kuormuri* 'kuorma-auto' ja *maasturi* 'maastoauto'. Kaikkien kantasana on suomenkielinen yhdysappellatiivi, tosin *hinurin* kantasana voidaan pitää myös supistumaverbiä *hinata*. Merkille pantavaa pienistä lukumääristä huolimatta on, että aineistossa ei ole yhtäkään *-eri*-loppuista appellatiivia eikä toisaalta yhtään *-Uri*-loppuista propria.

-ari

-ari-johtimella kotoistettuja vieraskielisiä propreja on varsin paljon ja osa niistä on varsin tunnettujakin (mm. *Bemari* ja *Volkkari*). *-ari*-suffiksia on käytetty jonkin verran myös suomenkieliseen kantasanaan pohjautuvissa nimissä. Esimerkiksi *Rättisitikka* on lyhentynyt yleisesti *Rättäriksi* 'Citroën 2CV' ja *Välikoppa* tai *Välikopan Escort* taas *Välkkäriksi* 'Ford Escort mk2'. Suomenkielinen kantasana on myös appellatiiveilla *kevari* 'kevytmoottoripyörä', *kyykkäri* 'kyykässä ajettava moottoripyörä eli kyykkypyörä', *linkkari* 'linja-auto', *motari ~ motskari* 'moottoripyörä', *mönkkäri* 'mönkijä' ja *pikkari* 'henkilöauto eli pikkuauto'. Suomenkieliseen kantasanaan pohjautuvista nimistä kaikki muut ovat katkaisukohdaltaan ja muodostukseltaan säännöllisiä paitsi *linkkari, motari* ja *motskari* (pro **linjari* ja **moottari*).

Nimet, joissa *-ari* tai *-ri*:

ampari = (ambulanssi)
amppari = (ambulanssi)
Barokki**bemari** = (henkilöauto) BMW 502 1950-l. (kuvan [lähdeviite](#))
Beemeri = (henkilöauto) BMW
Bekkeri = (henkilöauto) Studebaker
Bemar = (henkilöauto) BMW
Bemari = (henkilöauto) BMW
Bemari = (henkilöauto) BMW
Biimer = (moottoripyörä) BMW
Biimeri = (henkilöauto) BMW
bilari = (henkilöauto) auto ylipäättään
Bokseri-**Bemari** = (moottoripyörä) BMW vanhat bokserimoottorilliset
brankkariautsika = (paloauto)
brankkaribilika = (paloauto)
busari = (linja-auto)
Deivid Ruskea = (traktori) eräs David Brown 880 hiukan ruosteinen
Ecceri = (henkilöauto) Ford Escort
Ekkeri = (henkilöauto) Ford Escort
Emari = (henkilöauto) EMW
fillari = (polkupyörä)
Folkkari = (henkilöauto) Volkswagen
Haib**emari** = (henkilöauto) BMW CS 1965-69
henklari = (henkilöauto)
hinuri = (kuorma-auto) hinausauto
Hippivolk**kari** = (pakettiauto) Volkswagen Kleinbus (kuvan [lähdeviite](#))
Jorkkeri = (henkilöauto) Chrysler New Yorker
Kappari = (kuorma-auto) eräs Nissan Capstar
keturi = (henkilöauto) GT-mallit
Keturi = (moottoripyörä) CZ
kevari = (moottoripyörä) kevytmoottoripyörä
kilpari = (henkilöauto) kilpa-auto (lasten leikkiautosta)
kilpaskabari = (henkilöauto) kilpa-auto
Klaimppari = (henkilöauto) Volkswagen Kleinbus
Klainari = (pakettiauto) Volkswagen Kleinbus
Kleimppari = (henkilöauto) Volkswagen Kleinbus
Kleippari = (pakettiauto) Volkswagen
koivari = (linja-auto) Koiviston liikenteen linja-auto
Korppari = (henkilöauto) Ford Scorpio
krossari = (moottoripyörä) motocrosspyörä
kuormari = (kuorma-auto)
kuormuri = (kuorma-auto)
Kupla**folkkari** = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kupla**volkkari** = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
kyykkäri = (moottoripyörä) ns. kyykkypyörä

lastari = (kuorma-auto)
Laturi = (henkilöauto) Lada
Leippari = (pakettiauto) Volkswagen
linjuri = (linja-auto)
linkkari = (linja-auto)
linkkuri = (linja-auto)
Länkar = (maastoauto) Toyota Land Cruiser
Länkkar = (henkilöauto) Toyota Land Cruiser
maastur = (maastoauto)
maasturi = (maastoauto)
Mekkeri = (henkilöauto) Mercedes-Benz
Mermeri = (henkilöauto) Mercedes-Benz
modari = (moottoripyörä)
motari = (moottoripyörä)
motskari = (moottoripyörä)
motskaripyörä = (moottoripyörä)
mönkkäri = (mopo) mönkijä
nelari = (moottoripyörä) nelitahtinen
Nyykkäri = (traktori) New Holland
Pakeri = (henkilöauto) Studebaker
Pakkeri = (kulkine yleensä) Studebaker
Palkkari = (linja-auto) eräs Paloheinään ajava linja-auto
Pemar = (henkilöauto) BMW
Pemari = (henkilöauto) BMW
Penari = (henkilöauto) BMW
pikkari = (henkilöauto)
pirssari = (henkilöauto)
Pitkämajori = (traktori) Fordson 1951-
Plymari = (henkilöauto) Plymouth
retkari = (polkupyörä) retkeilypyörä
Rättäri = (henkilöauto) Citroen 2CV
Sapper = (henkilöauto) ZAZ
savari = (poliisiauto)
Scotari = (maastoauto) Chevrolet Scottsdale
Sebari = (henkilöauto) Chevrolet Sebring
Separi = (henkilöauto) Chevrolet Sebring
skabari = (moottoripyörä) kilpamoottoripyörä
skabari = (henkilöauto) kilpa-auto
skabaribilari = (henkilöauto) kilpa-auto
skabarifillari = (polkupyörä) kilpapolkupyörä
skabarifillari = (polkupyörä) kilpapolkupyörä
skabarifiude = (henkilöauto) kilpa-auto
skabarimotskari = (moottoripyörä) kilpamoottoripyörä
skabarimotsku = (moottoripyörä) kilpamoottoripyörä

Skottari = (henkilöauto) Chevrolet Scotsdale
Subbari = (henkilöauto) eräs Chevrolet Suburban -77
syklari = (polkupyörä)
Tanari = (henkilöauto) Ford Taunus
Toikar = (henkilöauto) Toyota
Tonnari = (henkilöauto) Saab 9000
Uaakkeri = (maastoauto) UAZ
viluri = (polkupyörä)
Vokkeri = (henkilöauto) Volkswagen "kupla"
Volkar = (henkilöauto) Volkswagen
Volkkar = (henkilöauto) Volkswagen
Volkkari = (henkilöauto) Volkswagen
Välkkäri = (henkilöauto) Ford Escort mk 2
Ševari = (henkilöauto) Chevrolet
Esitettyjen nimien lukumäärä: 102

D:4.2.2.8 -is

-is-johdin on yleinen ja yleisen käsityksen mukaan täysin produktiivi semanttisesti tyhjä slangijohdin. *-is*-johdin on peräisin Ruotsin porvareiden kielestä, josta se on siirtynyt koululais- ja opiskelijaslangiin ja edelleen on rantautunut suomeen 1800-luvun lopulla (Mielikäinen 2005: 38–39). *-is*-johdin ei kuitenkaan käyttäydy kulkineennimistössä samoin kuin "yleisslangissa".

Erityisen silmiinpistäviä ilmiöitä on kaksi. Ensiksikin *-is*-suffiksin sisältäviä nimiä on vain toistakymmentä, mikä on prosentuaalisesti hyvin vähän. Toinen merkittävä ilmiö on, että *-is* vaikuttaa olevan produktiivi ainoastaan, kun johdoksen kantasana on suomenkielinen. Aineistosta siis puuttuu **Volkkis*-tyyppi. Harvinainen edes sekundääriä nimiainesta sisältävä nimi on Cadillac-autojen nimi *Käkkis*. *Käkkiskin* lienee kuitenkin lähinnä edelleenjohdos esimerkiksi *Käkkylästä*, eikä itsenäinen muodoste suoraan virallisesta nimestä. Muiden *-is*-nimien originaali on täysin suomalainen: *Junakeula* → *Junis*, *Juustohöylä* → *Juustis*, *Kuumaverikkö* → *Kuumish*, *mummopyörä* → *mummis* ja niin edelleen. Originaalin katkaisukohta on kaikissa nimissä tavanomainen sijaiten toisen tavun alussa olevan konsonanttiaineksen jäljessä.

Syitä vieraskieliseen originaaliin pohjautuvien sekundäärinimien puutteeseen pitäisi pohtia laajemman muiden alojen *-is*- ja *-ari*-sanoja ja nimiä sisältävän vertailuaineiston kanssa. Luultavaa kuitenkin on, että *-is*-johdosten vähäisyys on seurausta juuri Mielikäisen ounastelemasta suffiksien kehittymässä olevasta tehtävänjaosta (2005: 39). Vaikka *-is*-johdin onkin ruotsalaisperäinen, sen kykenemättömyydestä liittyä ruotsinperäisiin kantoihin nimistössä on viitteitä jo Paunosen (2000) sanakirjan kansilehdellä olevassa Stadin kundin kartassa, jossa esitetään 1910–1920-lukujen keskeisiä paikkoja stadin slangilla. Kartassa esitetyistä 62 paikasta *-is*-johtimen sisältää 14. Enemmistöltään *-is*-nimet ovat juuri suomenkielisistä kaupunginosien ja paikkojen nimistä johdettuja, ja *-is* on lähes ainoa johdin, jolla suomalaisperäisistä nimistä on slanginimiä johdettukaan (poikkeuksina *Vantsku* ja *Kaisu*). Ruotsalaisperäisissä paikannimissä taas yleisiä johtimia ovat olleet *-(i)ka* ja *-a* (*Djura*, *Brunssa*, *Skatta*).

Nimet, joissa *-is*:

Husis = (polkupyörä) Husqvarna
Junis = (pakettiauto) Volkswagen eri malleja

Juustis = (henkilöauto) Toyota Corona
kuorkkis = (kuorma-auto)
kuormis = (kuorma-auto)
Kuumish = (henkilöauto) eräs
Kyrpis = (henkilöauto) eräs Saab 96
Käkkis = (henkilöauto) Cadillac
käyttis = (henkilöauto) käyttöauto (harrasteauton vastakohta)
lastis = (kuorma-auto)
linjis = (linja-auto)
Maksis = (henkilöauto) Mazda
mummis = (polkupyörä) vanha naistenpyörä
Nappis = (henkilöauto) Lada pyöreälamppuiset mallit
Nappislada = (henkilöauto) Lada pyöreälamppuinen
Pappis = (mopo) Tunturi "Pappa-Tunturi"
Pikkis = (henkilöauto) eräs Peugeot 106 vm. 1994
siklis = (polkupyörä)

Esitettyjen nimien lukumäärä: 18

D:4.2.2.9 *-ski, -skA, -skU*

Hakulisen (2000: 179) mukaan johtimen asut ovat *-skA*, *-skO* ja *-sku*. Paunonen taas mainitsee slangijohtimen asuiksi (2000: 27) *-ski* ja *-sku*. Vaikka johtimet olisivatkin eri alkuperää, ne ovat kuitenkin samantapaisia ja ne on helppo nähdä sarjana, etenkin kun vastaava *-tsi - tsa - tsu* -sarjakin on olemassa. Hakulisen mukaan johtimella muodostetaan sekä substantiiveja (*limaska*) että adjektiiveja (*pulska*). Johtimen alkuperä on epäselvä, mutta johdin vaikuttaa Hakulisen mukaan liitosyntyiseltä (*-s* + *-ka*). Useimmat johtimella muodostetut sanat rajoittuvat vain osaan suomen nykymurteita, mikä viittaa niitten nuoruuteen. Monien sanojen levikki viittaa siihen, että venäjän deminutiivijohdin *-ška* on voinut vaikuttaa suomen suffiksin syntyyn. (Hakulinen 2000: 179–180.) Johtimen lainaperäisyyttä tukee osaltaan tieto, että *š* ja *tš* ovat kuuluneet stadin slangin äännejärjestelmään sen alusta aina 1940-luvulle, monilla puhujilla myöhempäänkin (Paunonen 2000: 18–19). Vanhastaan deminutiivinen *-ska* on ollut käytössä ainakin Itä-Karjalan ja Kannaksen murteiden henkilön- ja asumusnimissä (Nissilä 1962: 143). Erityisen yleinen johdin ei ole missään – ei kirjakielessä, murteissa, puhekielessä (*aliska* 'alikulkutunneli'), epävirallisissa paikannimissä (*Lepuski* 'Leppävaara', *Märsky* 'Mäkelänrinteen lukio'), muissa paikannimissä, henkilönnimissä (*Hanski*; *Simoska*) tai kulkineennimissäkään. Olettaisin, että johdin olisi suomessa itäinen, sillä Pitkäsen (2005: 167) Kouvolasta mainitsemat paikannimet *Paviski* ja *Kesäski* eivät kuulosta tavallisilta. Mielikäinen (2005: 49) joka tapauksessa luonnehtii johdinta murteelliseksi ja esittää Pieksämäeltä joukon *skV*-johdoksia (ks. myös Uotila 2005: 95–96 samassa teoksessa ja Kemppainen 1981). *Tohtorska*-tyypin *-ska* on tietysti ruotsalaislaina.

-skV-johtimella muodostettuja kulkineennimiä (propreja) ovat mm. *Papiska* 'eräät Tunturi-mallit' (← *Pappa-Tunturi*), *Vaniska* 'Chevrolet Van', *Voliski* ~ *Voloski* 'Volkswagen', *Latsku* 'Lada', *Solsku* 'Solifer-mopo' ja *Wolsku* 'Volkswagen'. Aineiston appellatiiveja taas ovat *motska* ~ *motskari* ~ *motski* ~ *motsku* 'moottoripyörä, mopo, skootteri' ja *japski* 'japanilaisvalmisteinen kulkine'. Täydellinen luettelo esitetään seuraavassa nimilaatikossa:

Nimet, joissa *-ski*, *-ska*, *-skV*:

auttiska = (henkilöauto)

fiuttiska = (henkilöauto)

Harriska = (moottoripyörä) Harley-Davidson
japski = (kulkine yleensä) japanilaisvalmisteinen
Jarska = (henkilöauto) eräs Toyota Yaris
Kollivolski = (henkilöauto) Volkswagen Golf
Latsku = (henkilöauto) Lada
motska = (moottoripyörä) moottoripyörä, mopo tai skootteri
motskari = (moottoripyörä)
motskaripyörä = (moottoripyörä)
motski = (moottoripyörä)
motsku = (moottoripyörä)
Papiska = (mopo) Tunturi "Pappa-Tunturi"
Rupuska = (henkilöauto) Pobeda
skabarimotsku = (moottoripyörä) kilpamoottoripyörä
Solsku = (mopo) Solifer
Tunsku = (mopo) Tunturi Super Sport
Vaniska = (pakettiauto) Chevrolet Van
Voloski = (henkilöauto) Volkswagen
Volski = (henkilöauto) Volkswagen
Wolsku = (henkilöauto) Volkswagen
Esitettyjen nimien lukumäärä: 21

D:4.2.2.10 *-tsi, -tsa, -tsu*

Hakulinen (2000: 141) esittää vain harvinaisen *-tsa*-johtimen, jonka alkuperäistä merkitystä hän epäilee deminutiiviseksi. Hakulisen mukaan liudentuneeseen affrikaataan palautuvia vastineita johtimelle on esitetty samojedia myöten. Kaikki Hakulisen esittämät kuusi esimerkkiä ovat kolmitavuisia (*karitsa, vaskitsa* jne.). Paunosen sanakirjan johdannossa (2000: 27) mainitaan johdinmuodot *-tsa, tsi* ja *tsu* ja esitetään niistä joitakin esimerkkejä (*Kultsa* 'Kulttuuritalo', *fritšu* 'postimerkki', *skutsi* 'metsä'). Oiva lisäys Paunosen luetteloon olisi myös henkilönnimi *Hartsa* 'Harri'. Karttusen suffiksiluettelossa (1989: 150) suffiksin muodot ovat *-tsa, -tsä, -tsu, -tsy* ja *-tsi*. Kaikki Paunosen ja Karttusen (mp.) luettelemat esimerkkisanat ovat kuitenkin kaksitavuisia. *-tsa* on myös venäjän kielen nomininjohdin ja taipuu monikossa kyllä *-tsi*-muotoon. Itäisyyttä tukisi myös *-tsu*-johtimen yleisyys Laatokan lähistön sukunimissä (ks. [Uusi suomalainen nimikirja 1988](#), esim. s.v. *Ihatsu*). Karjalan paikannimistöä tutkineen Viljo Nissilänkin (1975:284–285) mukaan *-tsU*-johdin on slaavilaisperäinen ja hypokoristinen ja oli aikanaan suosittu ja varsin produktiivinen Laatokan Karjalassa tarttuen myös karjalaisiin *-ttu*-sukunimiin. Itä-Kannaksella taas oli *-tsa*-nimiä. Nissilän (mp.) mukaan *-tsa*- ja *-tsu*-suffikit esiintyvät tavallisesti tarttuneena suomenkieliseen nimeen muuttamatta mitenkään sen merkitystä ja esiintyen sen rinnalla (esim. *Lammassuar* ~ *Lammatsu*). Jonkinlainen läntinenkin selitys johtimelle on toki mahdollinen.

Ainoa aineiston kolmitavuinen, ja näin Hakulisen esittämän johtimen piiriin kuuluva, *-tsV*-muodoste on *Papitsa* 'ns. Pappa-Tunturi-mopo'. Kaksitavuisia *-tsV*-slangijohtimella muodostettuja kulkineennimiä sen sijaan ovat *Holtsu* 'New Holland -traktori', *Toitsu* 'Toyota', *Keltsu* 'eräs keltainen avoauto', *Toitsi* ~ *Toizi* 'Toyota', *maitsi* 'maitoauto', *Lartsa* 'Lada' ja *Tuntsa* 'Tunturi-mopo'. Lisäksi *-tsi*-aineksen sisältää sanansisäisenä kuorma-auton nimitys *kuortsikka*. *-tsV*-suffiksi vaikuttaisi eroavan monista muista slangijohtimista siten, että kaksitavuista sanaa muodostettaessa katkaisukohta on sanan tavu- ja äännerakenteesta riippumatta kolmen äänteen jälkeen. Ainoa poikkeus Paunosen ja Karttusen esimerkistöissä on Paunosen ([mts.](#)) mainitsema *luontsa* 'luonnonhistoria-oppiaine'. Muilta osin johdin näyttäisi käyttäytyvän pienehkössä

otoksessa (aineisto ja esimerkit) edellä mainitulla tavalla jopa originaalin kielestä riippumatta: *mai|toautosta* tulee *mai|tsi*, metsästä eli *sku|genista* *sku|tsi* ja *Lar|asta* tai *Lar|pasta* *Lar|tsa*. Useissa tapauksissa (esimerkiksi *keltainen* → *Keltsu*; *ranta* → *Rantsu*) vartalon neljäs kirjain on *t*, joka yhtyy johtimen *t*:n kanssa. Ei ole kuitenkaan täysin varmaa, pitäisikö edellä mainittuja johtimia pitää erillisinä joko niiden tuottaman tavuluvun tai niiden viimeisen kirjaimen mukaan.

Varsinaisten johdosten lisäksi lähes kaikissa ryhmissä on aina nimiä, jotka syystä tai toisesta ovat johdoksen näköisiä, vaikkeivät (ainakaan samalla johtimella muodostettuja) johdoksia olekaan. *-tsV*-loppuisia nimiä ovat myös Dodgen alkukielistä ääntämystä mukailevat nimet *Dotsi* ja *Dötsi* sekä ty pistämällä syntynyt *Mitsu* 'Mitsubishi'. H5:n mukaan Fiatia taas kutsutaan vastaavasti *Fitsuksi*. Vastaus saattoi kuitenkin olla provosoitu. *-tsi*-johdokselta näyttää myös *Dartsi* 'Dodge Dart', jonka kielellinen muoto saattaa olla lainattu samannimiseltä tikkapeliiltä (*darts*).

Nimet, joissa *-tsV*:

biketsu = (polkupyörä)

Dartsi = (henkilöauto) Dodge Dart

Dötsi = (henkilöauto) Dodge

feutsi = (henkilöauto) auto

figetsi = (polkupyörä)

figetsu = (polkupyörä)

fiketsi = (polkupyörä)

fiketsu = (polkupyörä)

filetsu = (polkupyörä)

filtsu = (polkupyörä)

Fitsu = (henkilöauto) Fiat

fiutsi = (henkilöauto)

Holtsu = (traktori) New Holland

kuortsikka = (kuorma-auto)

Lartsa = (henkilöauto) Lada

maitsi = (kuorma-auto) maitoauto

Natsu = (kuorma-auto) International

Papitsa = (mopo) Tunturi "Pappa-Tunturi"

Pappatuntsa = (moottoripyörä) Tunturi vanha mopo

Puntsi = (henkilöauto) Fiat Punto

Sirtsu = (henkilöauto) Ford Sierra

Toitsi = (henkilöauto) Toyota

Toitsu = (henkilöauto) Toyota

Toizi = (henkilöauto) Toyota

Toyots = (henkilöauto) Toyota

Trakats = (traktori)

Tuntsa = (mopo) Tunturi

Valtsu = (traktori) Valmet

Esitettyjen nimien lukumäärä: 28

D:4.2.2.11 *-ppi, -ppa, (-ppu); -tti, (-tta), -ttu*

-ppV- ja *-ttV-*johdinten alkuperä on epäselvä, luultavimmin ne ovat lohkosyntyisiä. Otsikon suluissa olevia variantteja aineiston nimissä ei ole lainkaan, tosin ainakin *-ppu* on käytössä epävirallisessa henkilönimistössä (esim. *Emilia* → *Emppu*). Hakulinen (2000: 141) taas mainitsee suomen *-tta-*johtimen ja toteaa sen alkuperältään epäselväksi ja harvinaiseksi, mitä se epäilemättä kolmen samanmerkityksisen esimerkkisanan puolesta onkin (*karjetta, navetta, ometta*). Alaluvun otsikossa spesifioitua johdinsarjaa voidaan kuitenkin pitää yhtenä kokonaisuutena, joka voisi rinnastua *-kki ~ kka ~ kku-*sarjaan. Kaikki tässä luvussa esitellyt edelleenjohtamattomat johdokset ovat kuitenkin kaksitavuisia, joten rinnastus on muodollisesti pätevä mutta pragmaattiselta kannalta katsottuna ontuva. Lisäksi on olemassa myös harvinaisehko *-ttO-*johdin, jolla muodostetaan lähinnä kolmitavuja niin uudemmassa epävirallisessa kielessä (*hyna* → *hynetto* 'raha', *Puijon-* → *Pujetto*) kuin Hakulisenkin (mts. 183) aineistossa (*pihatto, pyhättö*). Hakulinen mainitsee myös samoin kolmitavuja muodostavan *-tti-*johtimen (mts. 220) ja toteaa samannäköisiin muodosteisiin päädyttävän usein tekemällä *-tta-*verbeistä *-i-*johdoksia (*kaakattaa* → *kaakatti*) (mts. 192–193). Karttunen (1989) ja Paunonen (2000) eivät mainitse mitään edellämaituista johtimista.

Aineiston *-ppi-* ja *-tti-*loppuiset nimet eivät ole varsinaisia johdoksia, vaan perustuvat säännönmukaiseen *-i-*suffiksaatioon. Tällaisia geminaation ja *-i-*suffiksin avulla suomalaistettuja ovat muun muassa *Imppi* 'Sunbeam IMP', *Jeeppi* 'Jeep' ja *Seatti* 'Seat'. Todellisia johdoksia näiden sijaan ovat *-ppa-* ja harvinaiset *-ttu-* ja *-tti-*. Jälkimmäiset esiintyvät kumpikin aineistossa vain kerran: *Saltuksi* nimitetään Dodge Challengeria ja *lintiksi* linja-autoa. Challenger on katkaistu pääsäännön mukaisesti, ja *Salttu* on muodostukseltaan samanlainen kuin esimerkiksi *-kku-*johdokset. *Lintti* on erikoinen, koska *-tti-*johdinta ei esiinny missään muussa aineiston nimessä – enempää en ikävä kyllä kykene sanomaan. Sinänsä johdos on samanrakenteinen kuin muutkin *-kku* ja *-ppa-*johdokset.

*-ppa-*johdin voi geminaatan sisältävän muodon lisäksi esiintyä *-pa-*asuisena ja slangityylissä *-ba-*muodossa. Lisäksi monista muista tässä luvussa esitetyistä suffikseista poiketen, *-p(p)a-*johdin voi saada jälkeensä lisää johtimia. Geminaatillisella *-ppa-*johtimella on muodostettu nimet *Larppa* 'Lada' ja *Ramppa* 'Dodge Ramcharger'. Lisäksi *-ppa-*johtimen sisältää nimi *Kartano-Laappa* 'farmarimallinen Lada'. Originaalin konsonantisto ja johdin käyvät yhteen nimessä *Trumppa* 'Triumph'. Yksinäiskonsonantin taas sisältää Ladan nimi *Larpa*. *Larpaa* voisi pitää *Larpan* obliikvisijoista tai edelleenjohdoksista abstrahoituna nimivarianttina, länsimurteisena heikkoasteisuutena tai samanmuotoiseen suku- ja paikannimeen liittyvänä assosiaationa. *Larpa* on kuitenkin aineistossa yleisempi kuin *Larppa*, joskaan aineiston koko ei ole riittävä näiden suhteen määrittämiseen. *Larpan* edelleenjohdoksia ovat samanmerkityksiset *Larpake, Larpatin, Larvanto* ja *Larviainen* (erään Ladan yksilönimessä *Villesedän Larviainen*). Slangimainen *-ba-*johdin taas sisältyy Nissan Cherryn nimeen *Cherba*. *Matsba-*nimi 'Mazda' sen sijaan ei ole slangia, vaan informantin mukaan pohjautuu siihen, että vanhat ihmiset eivät osaa sanoa Mazdaa oikein. Kyseessä on siis eräänlainen ääntämistä helpottava dissimilaatioilmiö.

D:4.2.2.12 Laajemmat tilkkeet ja harvinaiset suffiksit

-aattori

Aineistossa *-aattori-*suffiksin sisältää yksi nimi, puimuria merkitsevä *rosmaattori*. Nimen kantasana on *rosma* on laina. *-aattori-*suffiksi on ymmärretty teknisten apparaattien tunnuksiksi esimerkiksi sanojen *karburaattori* 'kaasutin' ja *separaattori* myötä. Samantapaisesta suffiksaatiosta käyvät esimerkiksi myös Paunosen (2000) hakusanoinaan esittämät *keljunkreeni* 'kelju ihminen' ja *kessuvation* 'tupakka, savuke', Nahkolan (1988: 122–123) *-vaattori* ja *-daali* tai vanhemmat kvasijohtimet *-ndeli*, -

ndaali tai vanhempi *-liini* (vrt. *lärvändeli* 'lärvi, kasvot', *fyrkkendaali* 'fyrkka, raha' ja *koipeliini* 'pitkäjalkainen henkilö' ym.). Ylimääräinen suffiksi siis pyrkii kuvailemaan esinettä tai ihmistä liittämällä sen samalla tavalla loppuvien ja tietynmerkityksisten sanojen ryhmään.

Sukunimistäminen

Nimen muokkaaminen sukunimen muotoiseksi on eräs nimen muokkauskeino. Sukunimen näköiseksi muuntamista olen kuitenkin useimmiten pitänyt lähinnä lisämerkityksisen nimen muodostustapana. Koska sukunimistä peräisin olevat suffiksit ovat kuitenkin jossakin määrin käytössä slangisanastossa (*fyrkkendaali*, *kankkendaali*, *napanteri*), ilmiöstä on paikallaan mainita myös suffiksaation yhteydessä. Tällaiset valejohtimet ja niihin liittyvä tunnelataus lienevät peräisin 1800–1900-luvuilta. Tuolloin tilattomat omaksuivat säätyläisiltä ns. oppineistonimityyppejä, esim. *Mäkelä* → *Mäkelin*, ja lopulta hyvinkin huonolla väellä oli hyvinkin hienoja nimiä, mikä teki nimiryhmästä irvokkaan (Paikkala 2004: 108, 171, 181, 203).

On oletettavaa, että slangin sukunimeä muistuttavat sanat ja aineiston sukunimeä muistuttavat kulkineennimet ovat seurausta eräänlaisesta takaperojohdosta. Kun nimittäin pitkästä ja monimutkaisesta ruotsalaisperäisestä sukunimestä voidaan johtaa lyhyt lempinimi, sama johtosuhde voidaan toteuttaa toisinkin päin. Kun siis *Löfbergistä* saadaan *Löffe*, *Löffe* voidaan myös "palauttaa" *Löfbergiksi*, vaikka *Löffe*-aines olisi jostakin toisesta originaalista syntynyt. Myöhemmin tällainen johdinainekseksi ymmärretty osa voidaan sitten lisätä muihinkin sanoihin, jolloin saadaan *kankkendaaleja* ja *koipeliineja* (vrt. nimityyppi *Käyppelin*, *Simolin*). Esimerkiksi aineiston nimien *Cosander*, *Coskinen* ja *Coskio* 'Ford Cosworth' ja sukunimien **Kosander*, *Koskinen* ja *Koskio* yhdistävä tekijä on se, että niistä kaikista voidaan muodostaa – ja on muodostettukin – epävirallinen nimi *Cossu* ~ *Kossu* (jolla toki on omat affektiset konnotaationsa).

-iainen

Hakulinen esittelee (2000: 149–150, 205–207) *-iainen*-johtimen sekä verbiin että nominiin liittyvänä sekundäärinä nomininjohtimena. Hakulisen mukaan johdin on ollut alun perin verbikantainen ja on sama kuin *-jainen*-johdin. Aineistossa *-iainen*-johtimen sisältää vain yksi puhdas sekundäärinimi *Villesedän Larviainen* 'eräs Lada', ja sekin mainitaan lasten keksimäksi. Lisämerkityksisiä sekundäärinimiä, joissa johdin reaalistuu, ovat lisäksi *Saniainen* 'Nissan Sunny', *Kusiainen* 'Fiat 600' ja *Kasiainen* 'Fiat 850'. Lisämerkityksisen sekundäärinimen tapaan nimet ovat toisaalta peräisin entiteetin viralliselta nimeltä, toisaalta taas muistuttavat jotakin jo olemassa olevaa sanaa. *Larviainen* lienee muodostettu *Larpa*-nimestä analogisesti esimerkiksi kasvinnimen *karviainen* tai sukunimen *Parviainen* muotoiseksi.

-ezzo

Vahvasti italialaissävyinen *-(e)zzo*-johdinaines sisältyy Kuusankoskelta sanastamaani polkupyörän nimeen *filezzo*. Ulkomaalaisperäisen aineksen käyttäminen on usein tapa tuoda nimeen jotain lisäväriä – tässä vaikutelma on ehkä hiukan leikillinen. *-zzo*-aines on suomalaisille tuttu ainakin nuorta miestä merkitsevästä sanasta *ragazzo*, joka oli tuotemerkkikin 1990-luvulla, sekä musiikkitermeistä (*intermezzo* ym.).

-ie / y

Ulkomaalaisperäinen on myös *-ie-* tai *-y-*johdin. Molempia kirjoitusasuja tavataan englannissa, mutta niiden molempien ääntämys on suomeksi *-i*. Siksi esimerkiksi *Caddy* 'Cadillac'-muodon rinnalla tavataan suomalaisemmin kirjoitettu *Kädi*. Saman johdinaineksen sisältävät edellisten lisäksi *Chevy* ~ *Khevy* ~ *Sevy* 'Chevrolet' ja *Cossie* ~ *Cossy* 'Ford Sierra RS Cosworth tai Ford Escort RS Cosworth'. Ainakin *Caddy* ja *Chevy* ovat englannissa yleisesti käytettyjä, ja niitä voidaan pitää eräänlaisina sitaattilainoina. *Khevy* on edelleen suomalaistettu kirjoitusasun mukaan, ja *Sevy* puhutun kielen mukaan; *Khevy*-suomalaistusta voi tosin pitää hyperkorrektina. Lisäksi *Chevy* on perusosana nimissä *Pikkulohko-Chevy* ~ *Puالمoottori-Chevy* 'Daewoo' ja *Sämpylächevy* 'pyöreämuotoinen Chevrolet ilmeisesti 1950–60-luvuilta'. Ei vaikuta siltä, että johdin olisi erityisen aktiivisesti leviämässä suomen kieleen, tosin sitä on myös epävirallisen henkilönnimistön lainoissa (*Andy, Jamie, Janey* jne.)

-ke

Aineistossa *-ke*-johtimella on muodostettu vain yksi nimi, Ladaa merkitsevä *Larpake*, joka on edelleenjohdos samanmerkityksisestä *Larpasta*. Hakulinen mainitsee sekä sekundäärin nominikantaisen että sekundäärin verbikantaisen *-ke*-johtimen, joista edellä mainitulla muodostetaan usein deminutiivisia substantiiveja (*lahdeke, sarake*), jälkimmäisellä usein tekimennimiä (*sytyke, pidike*) (2000: 157, 207–208). *Larpake*-nimessä suffiksi on deminutiivinen.

-la

Hakulisen (2000: 129) mukaan *-IA*-johtimella on kolme keskeistä käyttötarkoitusta. *-IA*-johtimella muodostetaan paikkaa merkitseviä substantiiveja (*sikala*), muita substantiiveja, jotka usein ovat deminutiivisia (*mukula, hetula, pykälä*) ja adjektiiveja (*hankala*). Hakulisen (2000: 129mts. 130) mukaan kaikissa näissä ryhmissä esiintyvä *-IA*-johdin palautuu suomalais-ugrilaiseen kantakieleen ja on mahdollisesti ollut merkitykseltään alun perin deminutiivinen. Lisäksi useita sellaisia lainasanoja, joiden originaalissa on *l*, on mukautettu *-IA*-sanatyyppiin (*humala, sukkula* jne.).

Ainakin paikkaa merkitsevien sanojen ja nimien luomisessa *-IA*-johdin on suomen kielessä edelleen produktiivi. Aineiston perusteella myös deminutiivinen käyttö olisi edelleen mahdollista, joskaan ei kovin yleistä. Lisäksi Cadillac- ja Rambler-nimet sisältävät pehmentävän *-l*-aineksen. Aineiston *-IA*-johtimella muodostetut nimet ovat *C-Rekkula* 'Opel Rekord C', *Käkkylä* 'Cadillac' ja *Rämbylä* ~ *Rämpylä* 'AMC Rambler'.

-li

-lijohdin on nominikantainen nomininjohdin, jolla muodostetaan vain substantiiveja (*hökkeli, ripuli*), usein olennon nimiä (*heppuli, hihhuli*). Monesti *-li*-loppuiset sanat kuitenkin ovat lainoja ja *-l*-aines on alkukielestä (*tapuli, tunneli*). Lisäksi jotkin *-li*-sananloput ovat syntyneet dissimilaatioitse *-ri* ja *-ni*-lopuista. (Hakulinen 2000: 163–164.)

Aineiston nimistä *-li*-johtimen sisältää peräti kaksi: *Porkkeli* on Porsche-merkkisten autojen epävirallinen nimi. Robert Wiander taas nimittää kotisivuillaan (2008) Citroën 2CV -autoa *Sätkyliksi*. Nimi on sekundäärimuodoste kulkineen katon mekanismiin viittaavasta epävirallisesta nimestä *Sätkäkone*.

-lo

Hakulisen mukaan *-lo* on sekundääri nominikantainen nomininjohdin, jolla muodostetaan sekä substantiiveja (*karpalo*) että adjektiiveja (*hontelo*). Hakulinen katsoo johtimen syntyneen *-IA*-johtimesta ja *-i*-johtimesta. Aineistossa *-elo*-suffiksi sisältyy pariin nimeen. Satelliitti-*e* edeltää *-lo*-johdinta usein muulloinkin, esimerkiksi sanassa *kotelo*. Volkswagen-autoja voidaan nimittää *Vokeloiksi* tai *Vokkeloiksi*. Ford Taunuksella taas on epävirallinen nimi *Tanelo*. Johdin vaikuttaa harvinaiselta, mutta luontevalta. *Tanelon* kantasana voi olla myös toinen Ford Taunuksen nimi *Tane*.

-lle ja -llu

Perusteokset, joihin tässä luvussa on viitattu (Hakulinen 2000, Karttunen 1989, Paunosen sanakirjan esipuhe 2000) eivät tunne erillisiä *-lle*- ja *-llu*-johtimia, eikä niitä välttämättä ole olemassakaan. *-(l)le*-johdosten näköisiä ovat kuitenkin aineiston nimet *Skylle* 'Nissan Skyline' ja *Sianpää-Volle* 'eräs Volvo-malli'. Nämä on luultavasti muodostettu nuorien ruotsalaislainojen (*polle*, *nalle*, *pelle*) antaman muotin mukaan. *-llu*-johdoksilta taas näyttävät nimet *Rellu* 'Renault', *Sellu* 'Toyota Celica' ja *Vallu* 'Plymouth Valiant' sekä muutamat näitä nimenosina hyödyntävät nimet. Kaikki *-lle*- ja *-llu*-nimet sisältävät *-l*-aineksen jo originaalissaan, joskin *Renault*-nimessä *l* on hyvin pitkällä sanassa.

-mo

Hakulinen mainitsee *-mo*-johtimen olevan sekä deverbaali että denominaali nomininjohdin (mts. 169–170, 211) ja etenkin deverbaalilla johtimella on muodostettu tekopaikan nimiä (*veistämö*). Samannäköinen aines sisältyy myös paikannimiin *Maxmo*, *Tallmo*, *Kjällmo* jne., eikä olekaan varmaa, onko aineiston *Nismo*-nimen 'Nissan' ja siitä edelleen johdetun *Nismukan* takana suomen vai ruotsin johdinaines. Joka tapauksessa johdinaines tässä lienee semanttisesti tyhjä.

-nki, -nto

Hakulinen mainitsee sekä deverbaaliset että denominaaliset *-nki*- ja *-nto*-nomininjohtimet (mts. 172, 173, 212, 214–215) sekä toteaa monien lainasanojen (*kaupunki*, *killinki*) olevan myös *-nki*-loppuisia. Paikannimistöissäkin *-nki*-loppuiset lainaperäiset nimet ovat yleisiä, esimerkiksi *Turenki* lienee lainaperäinen nimi (← *Thuringen*). Aineiston ainoa *-nki*-nimi *Teerinki* 'Dering-traktori' on oikeastaan *-i*-johdos, mutta näyttää ulkoisesti *-nki*-johdoksilta paikannimien ja laina-appellatiivien tapaan. Aito johdos ei välttämättä ole Ladan *Larpa*-nimestä edelleen johdettu *Larvanto*-nimikään, sillä *Larvanto* on myös harvinainen sukunimi. Lisäksi sen esikuvana lienevät muut propriit, esimerkiksi muutamien vuosien takaisesta tangokuninkaasta tutuksi tullut sn. *Hervanto*.

-ster

Englannin johtimistoon kuuluu myös *-ster*-johdin, joka on tuttu muun muassa nuorison edustajaa tarkoittavasta termistä *youngster* ja hirviötä tarkoittavasta sanasta *monster*, joka on lainautunut useisiin suomenkin idiolekteihin muodossa *monsteri*. Kulkieennimistön saralla *-ster* on amerikanenglannissa käytössä ainakin tietynlaisen Jeep-auton nimessä *Jeepster*. Tämän vuoksi aineistossa onkin Jeep-autoa merkitsevä *Hiipsteri*. Englanninkielisen henkilönimen *Dexter* voimalla taas Toyota Corolla

DX:stä on tullut *Teinideksteri*. *Civikster* 'Honda Civic' lienee omaperäinen muodoste; Google-haku antaa kyllä muutaman englanninkielisen esiintymän hakusanalla *civicster*, mutta ilmaus ei vaikuta kovin yleiseltä.

-tin

Hakulisen mukaan *-in*-johdin on yksinkertainen verbikantainen nomininjohdin, jolla muodostetaan usein tekimen, tekijän, teon tai teon tuloksen nimiä (*survin, kaihdin, istuin, höpötin, lörpötin, kudin*). Verbikantaisista johdoksista, joiden originaalin lopulla on ollut *-t*-aines, on syntynyt lohkosyntyisesti *-tin*-johdin. Aineistossa tätä käyttävät nimet *Larpatin* 'Lada' ja *Puikutin ~ Spuikutin* 'Buick'. Nimet ovat samanmuotoisia kuin esimerkiksi *höpötin* 'alituiseen höpöttävä henkilö' ja *vikatin* 'murt. viikate'. Johdinaines on sinänsä semantisesti tyhjä, mutta se saa autot kuulostamaan joltakin tekovälineeltä – mekanismi on siis samantapainen kuin *rosmaattori*-nimessä edellä.

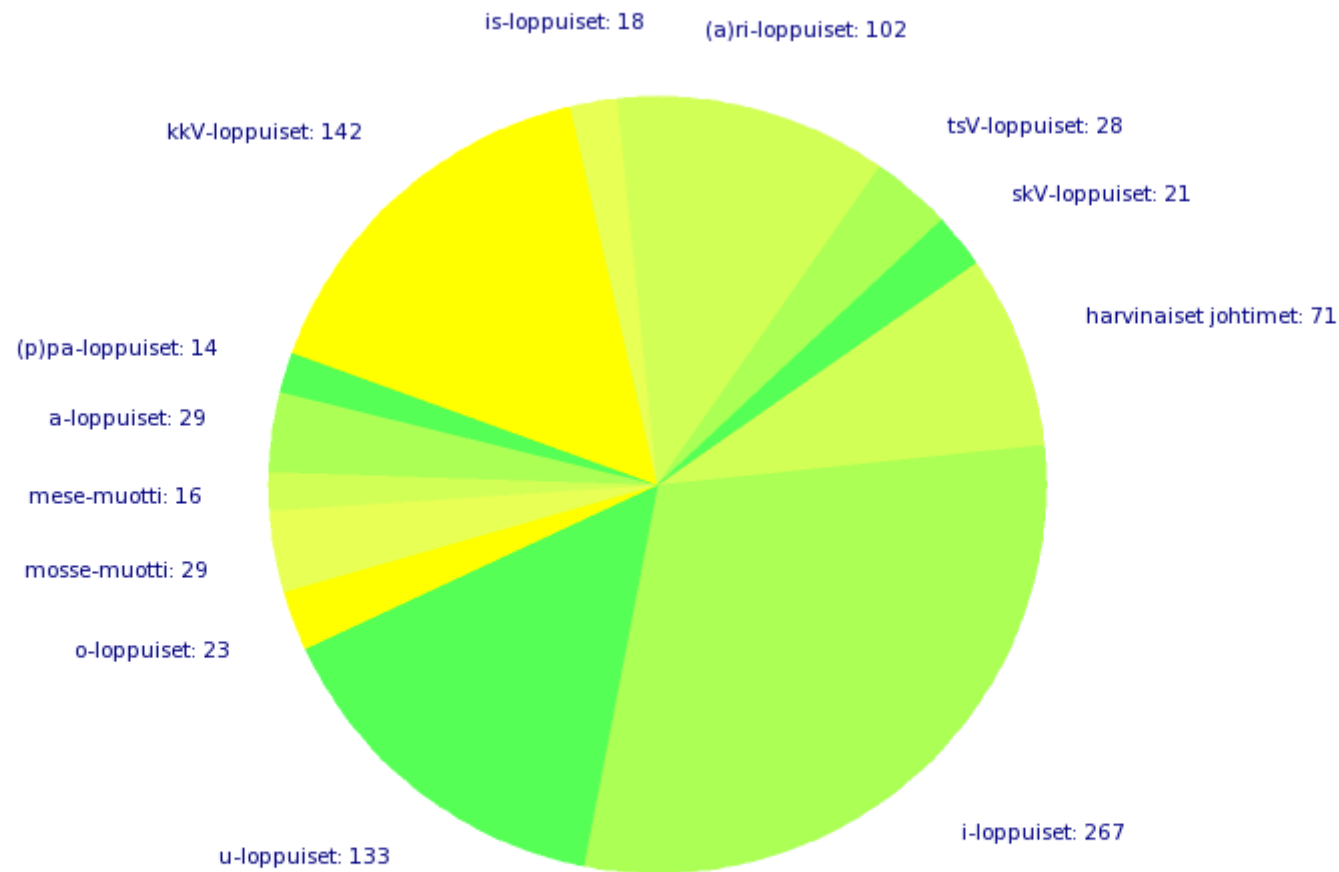
Tilkkeet

Tilkkeeksi nimitetään sanan sisään tulevaa lisäainesta, jolla voi olla merkitys tai sitten ei. Aineistossa tilkkeen sisältävät nimet *polkumasäädin* 'polkupyörä' ja *skopootteri* 'skootteri'. *Polkumasäätimen -ma*-aines lienee peräisin automobiiliin vanhasta suomenkielisestä nimestä *automapiili*. *Piilin* yleistyttyä 'auton' yleisnimeksi yhdyssanassa oleva sananraja on siirtynyt – ilmiö on samantapainen kuin *saarnas|tuoli*-sanassakin. Kun *auto* ja *piili* on tunnettu, *-ma-* on ymmärretty tilkkeeksi, jota on sitten voitu viljellä muuallakin. *-ma-* on lisäksi ollut samantapaisissa asemissa infinitiivin kaltaisena muotona esimerkiksi yhdyssanatyypissä *kutomakone*. Kuriositeettina mainittakoon, että Itä-Suomessa *sukunimen* asemesta on paikoin käytetty myös muotoa *sukumanimi* (Paikkala 2004: 143, 157, 161). *Skopootteri*-nimen *-po*-aines taas saattaa olla peräisin *mopo*-sanasta tai skootteria myös tarkoittavasta *moposkootterista*.

D:4.2.3 Koonti muottiin sijoittamisesta

D:4.2.3.1 Muottien yleisyys

Seuraavaksi esitetään tilastollista koontia muottien yleisyydestä. Koska tässä luvussa yksi- ja useampiosaiset nimet on käsitelty yhdessä, koonnissa esitettävät lukumäärät ja osuudet sisältävät myös useampiosaiset nimet. Sama sekundäärästi muodostettu perusosa saattaa kuulua useisiin nimiin (esimerkiksi *Sämpyläsaappi* ja *Pommisaappi*), mikä aiheuttaa jonkin verran vinoumaa suffiksien tai muottien yleisyyttä tarkasteltaessa. Jonkin sekundäärinimen käyttäminen useiden eri nimien edusosana (joskus myös määriteosana) kuvaa kuitenkin hyvin suffiksin yleisyyttä käytössä ja sen luontevuutta.



Suomen kielen yleisin originaalinimeen lisättävä suffiksi on siis *-i*, jota on hyödynnetty 267 nimeä suomalaistettaessa. Seuraavaksi yleisin yhdestä vokaalista koostuva suffiksi on *-u*, jota on hyödynnetty 133 nimen muodostamisessa. *-i*- ja *-u*-johtimien kanssa on usein myös konsonantiston muutoksia, jotka on esitelty tarkemmin kyseisten johdinten käsittelyn yhteydessä edellä. Muut yhdestä vokaalista koostuvat suffiksit ovat *A* (29 nimeä), *e* (45) ja *O* (23 nimeä). Etenkään *A*- ja *O*-muotteja ei

voida pitää suffiksiloppuisina, sillä useimmissa tapauksissa -A- ja O-loppuiset nimet ovat syntyneet tyypistämällä. Sama koskee myös monia -e-loppuisia nimiä. Enemmistö (29) -e-loppuisten nimien esiintymistä on vanhakantaisempaa *Mosse*-tyyppiä, lyhyempää *Mese*-tyyppiä on 16 nimeä.

Slangille ja nykynuorten puhekielelle erityisen tyypillisiä johtimia ovat *-is* ja *-ari*. Näistä *-is* on aineistossa selvästi harvinaisempi 18 esiintymällään. Lisäksi *-is*-johtimeen näyttäisi liittyvän distribuutorajoitus: *-is*-johtimella on muodostettu nimiä lähinnä vain omaperäisistä kantasanoista. *-Ari-* ja *-ri*-johdoksia on 102. Erityisen yleinen aineiston johdin on *-kka*, jota on käytetty 142 nimessä (sis. myös *-kki-*, *-ka-*, *-gA-* ja *-kku-* nimet). *-skV*-suffiksi sisältyy 21 nimeen ja *-tsV* 28 nimeen. Harvinaisempia suffikseja on myös *-pa* ~ *ba* ~ *ppa* (14 nimeä). Harvinaisia johtimia ja tilkkeitä sisältävien nimien ryhmässä käsiteltyjä nimiä on yhteensä 71. Suffiksin avulla muodostettuja johdoksia tai tyypistämällä muodostettuja vokaaliloppuisia tyypisteitä on yhteensä 893. Johdosten (*Mersu*) ja tyypisteiden (*Mitsu*) erottelu toisistaan ei ole hedelmällistä, koska sekä tyypisteet että johdokset muodostetaan analogisesti ns. valamismenettelyn kautta eli kielenkäyttäjällä on pyrkimys tietyn muotoiseen lopputulokseen. Näin ellipsejä ([D:4.1](#)) ja tyypisteitä eli heittymisiä ([D:4.2.4](#)) käsittelevät alaluvut jäävät hyvin pieniksi.

Usein johdin voi sävyttää nimeä paremmin kohdettaan kuvaavaksi, esimerkiksi *-u*-aines on aineiston perusteella usein deminutiivinen. (Tarkalleen otettuna kyse ei tietenkään ole kohteen kuvaamisesta, vaan sen mielikuvan kuvaamisesta, joka nimenantajalla tai käyttäjällä kohteesta on.) Myös suomen kieleen lyhennys-suffikseiksi omaksutuilla *-is* ja *-ari*-johtimilla on tärkeä tehtävä pidentyvässä ja monimutkaistuvassa suomessa.

D:4.2.3.2 Produktiivisuus

Johtimen produktiivisuudessa on oikeastaan kyse siitä, ymmärtääkö peruskielenkäyttäjä jonkin sananloppuisen aineksen johtimeksi. Esimerkiksi *-oi*-johtimesta periytyviä *-o-* ja *-u-*johtimia ([Hakulinen 2000](#)) nykykielenkäyttäjä tuskin kokee johtimiksi ja muodostaa niillä aktiivisesti uusia sanoja. *Maksut* ja *pesut* ovat jo siinä määrin vakiintuneita ja kantasanoistaan etääntyneitä, että niitä ei oivalleta johdoksiksi. Sen sijaan esimerkiksi *-la* ja *-sti* ovat produktiiveja (esim. *Sedula* 'suurravintoloitsija Sedu Koskisen omistava ravitsemusliike' ja *kiitti vitusti* 'tyytymättömyyden ilmaus nykynuorten kielessä'). Toinen johtimen produktiivisuuden kriteeri on se, että se on edes kohtalaisen yleinen ja tunnettu. Esimerkiksi Hakulisen (mts.) mainitsema *-intimä*-johdin (esim. *emintimä* 'äitipuoli') ei ole ollut yleinen koko Suomessa eikä etenkin suurissa kaupungeissa, mistä on seurannut johtimen kato. Uusperheiden runsastuessa johtimelle olisi saattanut tulla tarvettakin. Tuntematon johdin ei kuitenkaan käytännössä ole johdin. Johtimeksi on hahmotettu myös aineksia, jotka eivät varsinaisesti ole johtimia, esimerkkeinä tästä ovat aineiston *-aattori*-johdin ja sukunimistäminen. Kulkineiden nimille erityisen tyypillisiä johtimia näyttävät olevan *-ari*, *-kka* ja *-u* sekä tietenkin *-i*. Näiden produktiivisuudesta ei voida sanoa mitään erityistä, sillä näitä kaikkia käytetään eri aikakausilta olevien kulkineiden nimissä. *-ari*-nimet vaikuttavat keskimääräisesti jonkin verran *-kka-* ja *-u*-nimiä nuoremmilta, mutta ero ei ole merkittävä, ja kaikki yleisimmät johtimet ovat edelleen produktiiveja. Kulkineiden nimeämistä on Suomessa takana vasta satakunta vuotta, eikä kielessä tänä aikana ole vielä ehtinyt tapahtua kovin suuria muutoksia.

D:4.2.4 Typisteistä eli heittymisistä

D:4.2.4.1 Alkuheitto suomessa ja virossa

Alkuheitossa (edellisen määritelmän perusteella) sanan alusta heitty kahta tavua pienempi osa. Heitot ovat yleensäkin lähinnä äänneopillisille muutoksille varattuja termejä (vrt. [Itkonen 1966: 172–175](#)), mutta toisaalta ne kuvaavat hyvin sitä, että sanasta ei poisteta mitään kokonaista osaa kuten ellipsissä. Pois jätettävällä osalla ei siis ole yksinään mitään merkitystä. Poikkeuksen tähän sääntöön muodostavat nimet *Lude* 'Honda Prelude' ja *Larkki* 'Buick Skylark', joissa heittyvä aines on englanninkielinen merkitys- ja muotoyksikkö. Suomalainen kielenkäyttäjä ei kuitenkaan välttämättä tätä huomaa. *Larkin* ja *Mokin* (← Unimog) originaalien käsittelyssä on kyse samantapaisesta ilmiöstä kuin amerikansuomessa ([Virtaranta 1992: 27](#)): englannin sananalkuinen pääpainoton tavu jää usein pois. Yhdysnimien määriteosana taas on alkuheiton ja *-i*-suffiksaation kautta syntynyt *kortti* nimessä *Korttihonta* 'Honda Accord'.

Varsinaisia alkuheittoihin kehittyneitä nimiä ovat *Aunus* 'Ford Taunus', *Burbbi* 'Chevrolet Suburban', *Eeppi* 'Jeep', *Rolla* 'Toyota Corolla' ja *Vette* 'Corvette tai Vauxhall Chevette'. *Vette*-aines sisältyy myös Opelien GT-malleja tarkoittavaan nimeen *Euroopan Vette*. Ainakin *Aunus* on selvästi lisämerkityksinen sekundäärinimi, ja muillakin nimillä haluttu lopullinen muoto on ohjannut sitä, mitä originaalista heitty pois.

Virossa tunnettuja alkuheittoihin syntyneitä epävirallisia nimiä ovat ehkä suomesta lainatut *Rolla* 'Toyota Corolla' ja *Vette* 'Chevrolet Corvette' sekä ilmeisesti virossa syntynyt Pobeda-auton nimi *Beda*.

Alkuheittoiset nimet:

Beda = (henkilöauto) Pobeda

bulanssi = (ambulanssi)

Eeppi = (henkilöauto) Jeep

Kaano = (henkilöauto) Rambler American

Laatikkoletukka = (henkilöauto) Chevrolet vm. 1963-64 (kuvan [lähdeviite](#))

lanssi = (ambulanssi)

Larkki = (henkilöauto) Buick Skylark

Legenda-Letukka = (henkilöauto) Chevrolet v. 1939

Letukka = (henkilöauto) Chevrolet

Lintu = (henkilöauto) eräs Lada 1500 SL

Loffi = (henkilöauto) Volkswagen Golf

Lude = (henkilöauto) Honda Prelude

mankeli = (polkupyörä)

Mokki = (kuorma-auto) Mercedes-Benz Unimog

Moogik = (kuorma-auto) Mercedes-Benz Unimog

mummopyörä = (polkupyörä)

Natikka = (traktori) McCormick International International on ollut joskus merkinimi, joskus mallinimi

Natikka = (kuorma-auto) International

Neljäsataaneljätoistane **Natikka** = (traktori) International 414

Pakeri = (henkilöauto) Studebaker
Pakkeri = (kulkine yleensä) Studebaker
Rolla = (henkilöauto) eräs Toyota Corolla
Rolla = (henkilöauto) Toyota Corolla
Ruiseri = (henkilöauto) Toyota Land Cruiser
Saapre = (henkilöauto) Buick LeSabre
Vette = (henkilöauto) Chevrolet Corvette
Vette = (henkilöauto) Chevrolet Corvette
Vette = (henkilöauto) Vauxhall Chevette
Vinkuvaagen = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Esitettyjen nimien lukumäärä: 29

D:4.2.4.2 Sisäheitto suomessa ja virossa

Sisäheitto ei ole erityisen yleinen ilmiö alku- ja loppuheittoon verrattuna. Elliptisiksi luetuistakin nimistä oikeastaan vain *Hujaalada* (← *Hujaameneelada*) on lekseemi, joka on syntynyt poistamalla palanen nimen keskeltä. Harhaelliptinen sen sijaan on Ford Thunderbird -mallin nimi *T-bird*, joka on lainattu amerikanenglannista jo elliptisenä lempinimenä. Lähinnä varsinaista sisäheittoa on nimi *Oku* 'Ford Orion' *Okukin* voi toki olla itsenäinen sekundäärimuodoste kulkineen virallisesta mallinimestä. Todennäköisemmin se on kuitenkin sisäheittoinen lyhentymä Ford Orionin toisesta epävirallisesta nimestä *Orkku*.

Monimutkaisempi tapaus on virolainen C-100-, C-80- ja T-100-traktoreista käytetty nimi *S-s*. Informantti ei tiennyt nimen nimeämisperustetta, ja vaihtoehtojakin on useita. Traktoreiden merkinä oleva C on kyrillinen kirjain ja tarkoittaa s-äännettä, mikä voisi selittää nimen. Toisaalta traktoreita valmistettiin Tseljabinskin traktoritehtaassa, joka nimettiin myöhemmin Stalinin mukaan, ja näin traktoreitakin alettiin nimittää *Stalinetseiksi*. T33:n mainitsema nimi siis voisi sisältää *Stalinetsin* alku- ja loppukonsonantit. Nimi voi olla pelkästään reduplikatiivinenkin.

Sisäheittoiset nimet:

KW = (kuorma-auto) Kenworth
Masi = (kuorma-auto) Sisu SA-150
mofi = (mopo)
Oku = (henkilöauto) Ford Orion
Pasi = (sotilasajoneuvo) Sisu XA-180 ja muita malleja
saku = (ambulanssi)
T-bird = (henkilöauto) Ford Thunderbird
Esitettyjen nimien lukumäärä: 7

D:4.2.4.3 Loppuheitto suomessa ja virossa

Valtaosin loppuheiton luonteinen ilmiö on sekundäärissä kulkineennimistöissä yleensä kaksitavuiseen määrämuotoon typistämistä (*Asco*, *Commo*, *Diplo*). Jonkinasteisina lopputypisteinä voidaan pitää myös harvinaisia konsonanttiloppuisia nimiä *C* ~ *Chev* 'Vauxhall Chevette' ja *Merc* 'Mercury'. Nämä nimet ovat kuitenkin luultavasti lainoja,

joskaan omaperäisellekään kehitykselle ei ole estettä. Sekä nimissä *Chev* ja *Merc* että slangissa että virallisissakin lyhenneilmauksissa säännönmukainen katkaisukohta on sama, toisen tavun konsonanttiaineksen jälkeen (vrt. *yst. vast. täm. lehd. kontt. nimim. Ella-Juulia*). Englannissa samanrakenteisia lyhentymiä ovat esimerkiksi *Herbert* → *Herb* ja *pervert* → *perv*.

Kansainvälistä materiaalia ovat myös virossa tunnetut *Evo* 'Mitsubishi Lancer Evolution', *kabrio* 'avoauto' ← kabriolet, *Lambo* 'Lamborghini' ja *velo*, joka tarkoittaa joko polkupyörää yleensä tai sitten vanhaa ja kitisevää pyörää. Myös *Chevro* esiintyy Google-haun perusteella Chevrolet-autoon viittaavana, mutta ei ole yhtä yleisessä käytössä kuin muut edellä mainitut. Tämän perusteella näyttäisi, että virossa typistäminen *-o*-loppuun (tai *-e*-loppuun) ei ole samalla tavalla yleistynyt kuin suomessa (*ope, alko*). *Mers* ~ *Merss* tunnetaan venäjälläkin, *Mitsu* taas voi hyvinkin olla laina suomesta. Molemmat ovat mahdollisia myös virolaisen erilliskehityksen tuloksina.

Virolaisia typisteitä ovat myös *Ferr* 'Ferrari', *kult* 'kultivaattori', *limu* 'limusiini; usein myös ironisessa käytössä', *Suzu* 'Suzuki'. Typisteenä voidaan pitää myös ZAZ-auton eli Zaporozetsin nimeä *Zaapor*. BMW-merkkiniimen viimeinen kirjain taas on jätetty huomiotta nimissä *Bemm*, *Bömm* ja *Pemm*.

Loppuheittoiset nimet:

Acco = (henkilöauto) Honda Accord

Ama = (henkilöauto) Volvo Amazon

Ame = (henkilöauto) Rambler American

Asco = (henkilöauto) Opel Ascona

Askonn = (henkilöauto) Opel Ascona

Avens = (henkilöauto) eräs Toyota Avensis

Belve = (henkilöauto) Plymouth Belvedere

Bemm = (henkilöauto) BMW

Bömm = (henkilöauto) BMW

C = (henkilöauto) Vauxhall Chevette

Cali = (moottoripyörä) Moto Guzzi California

Chev = (henkilöauto) Vauxhall Chevette

Chevro = (henkilöauto) Chevrolet

Commo = (henkilöauto) Opel Commodore

Cosa = (henkilöauto) Ford Cosworth-mallit

Diplo = (henkilöauto) Dodge Diplomat

Diplo = (henkilöauto) Opel Diplomat

Eldo = (henkilöauto) Cadillac Eldorado

Evo = (henkilöauto) Mitsubishi Lancer Evolution

Fergu = (traktori) Ferguson

Ferku = (traktori) Ferguson

Ferr = (henkilöauto) Ferrari

filo = (polkupyörä)

Fire = (henkilöauto) Vauxhall Firenza

Gylle = (henkilöauto) Volvo 240

Harmaa **Ferku** = (traktori) Ferguson 1948- (kuvan [lähdeviite](#))

Harmaa **Verku** = (traktori) Ferguson 1948- (kuvan [lähdeviite](#))

Jaff = (moottoripyörä) Jawa

Jag = (henkilöauto) Jaguar
kabrio = (henkilöauto) avoauto
Kali = (moottoripyörä) Moto Guzzi California
Kava = (moottoripyörä) Kawasaki
Kawa = (moottoripyörä) Kawasaki
Kolmevitonen **Fergu** = (traktori) Ferguson 35
Kolmos-**Nuffi** = (traktori) Nuffield Universal Three eli DM 3
Kultamaha-**Fergu** = (traktori) Massey-Ferguson 35 (kuvan [lähdeviite](#))
Kuusvitonen **Fergu** = (traktori) Massey-Ferguson 65
KW = (kuorma-auto) Kenworth
Lambo = (henkilöauto) Lamborghini
Lambo = (henkilöauto) Lamborghini
limo = (henkilöauto) tietyt mallit
limo = (henkilöauto) loistoauto, limusiini
limu = (henkilöauto) limusiini tai ironinen pilkkanimi mille hyvänsä autolle.
Masi = (kuorma-auto) Sisu SA-150
Merc = (henkilöauto) Mercury
Mers = (henkilöauto) Mercedes-Benz
Merss = (henkilöauto) Mercedes-Benz
Mihtu = (henkilöauto) Mitsubishi
Mitsu = (henkilöauto) Mitsubishi
Mitsu = (henkilöauto) Mitsubishi
mofi = (mopo)
Molo = (henkilöauto) GAZ 1930-l., ilmeisesti GAZ AA-malli
Neva = (moottoripyörä) Moto Guzzi Nevada
Nuffi = (traktori) Nuffield
Nusu = (traktori) Nuffield
Oldsi = (henkilöauto) Oldsmobile
Olsmo = (henkilöauto) Oldsmobile PSK 1940-1950-luku
Olssi = (henkilöauto) Oldsmobile
paku**velo** = (polkupyörä) jossa tavaratila tai -teline
Pasi = (sotilasajoneuvo) Sisu XA-180 ja muita malleja
Pego = (henkilöauto) Peugeot
Pete = (kuorma-auto) Peterbilt
Pikku**verku** = (traktori) Ferguson 35 vm. 1962
Rokki = (paloauto) eräs Brockway
Ruostemaha-**Fergu** = (traktori) Ferguson 35 1957- (kuvan [lähdeviite](#))
saku = (ambulanssi)
Servo = (henkilöauto) Chevrolet
Suzu = (henkilöauto) Suzuki
Tojo = (henkilöauto) Toyota
Tojo = (maastoauto) eräs Toyota Hilux 1980-luvulta
Tserno = (henkilöauto) Lada
Vako = (maastoauto) Jeep Wagoneer

Vauksi = (henkilöauto) Vauxhall
Vaux = (henkilöauto) Vauxhall
velo = (polkupyörä)
velo = (polkupyörä) vanha ja ritisevä
Verku = (traktori) Ferguson
Zaapor = (henkilöauto) ZAZ
Esitettyjen nimien lukumäärä: 78

D:4.2b Suffiksaatio virossa

D:4.2b.1 Yleistä

Suffiksaatio toimii virossa aivan samalla tavalla kuin suomessakin: kantasanan tai ty pistekannan perään liitetään suffiksi. Usein suffiksilla ei ole erityistä merkitystehtävää, mutta kysymyksessä kuitenkin on nomininjohtimeksi tunnistettava aines. Virolaisissakin kulkineennimissä on nähtävissä (sikaläisen) slangin vaikutus; esimerkiksi *-kas*-suffiksi on varsin yleinen. Se vaikuttaisi toimivan samoin kuin suomen nuoret lyhennyssuffiksit eli sen avulla muutetaan usein yhdyssana johdokseksi.

D:4.2b.2 -u

Viron *-u*-johdin on Reet Kasikin (1996: 131) mukaan deminutiivisuffiksi, jota käytetään nykyisin usein *-ke*-suffiksin kanssa, ja monet johdotukset ovat idiomatisoituneita. Kasik mainitsee mm. esimerkisanat *poju ~ pojuke* ja *kiisu ~ kiisuke*. Virossa *-u*-suffiksilla on kuitenkin muodostettu jonkin verran ihmisten lempinimiä, esimerkiksi *Liisu*, *Blondu*, *Mammu* ja *Mirru*.

Virolaisten sekundäärien kulkineennimien yleisin suffiksi on *-u*-johdin, jolla on muodostettu 13 nimeä ja 1 appelliivi, skootteria merkitsevä *rollu* ← *roller*, *motoroller*. Lisäämällä *-u* katkaisemattoman kannan perään on saatu merkinimet *Fiatu* 'Fiat' ja *Jeebu* 'Jeep'. Yleensä kantaoriginaalia kuitenkin ty pistetään. Kaivinkonetta tarkoittavasta *ekskavaator*-sanasta on lyhennetty E-552-kaivinkoneen nimi *Esku*. Volkswagenista on saatu *Volksu*, Opel Vectrasta *Vecu* ~ *Veku* ja Porschesta *Poru*. Samaa *-u*-johdinta on käytetty myös Moskvitšin nimissä *Mosu* ja *Mosku* sekä *Molotovinakin* tunnetun GAZ-51-kuorma-auton nimessä *Molu*. Joko suomalaisia lainoja tai omaperäisiä muodosteita ovat *Bemu* 'BMW', *Mersu* 'Mercedes-Benz' ja *Mitsu* 'Mitsubishi'. Myös lyhenteeseen perustuva nimi voi päättyä *-u*-hun. DT-54- tai DT-75-traktorien nimi on nimittäin *Detu*. nimen originaali on luultavasti samantarkoitteinen *Tete* tai oikeastaan **Dete*.

D:4.2b.3 -kas

Vaikka *-u*-johdin on yleisin sekundäärinimien muodostussuffiksi, on *-kas* kuitenkin huomattavasti yleisempi appelliivisten ilmausten muodostamisessa. Viron kirjakeleessä *-kas* on yleinen adjektiivimuodostussuffiksi, mutta slangissa sillä muodostetaan substantiiveja (Kasik 1996: 113) ja se on yleinen (Mielikäinen 2005: 54).

Slangissa tällä suffiksilla ei ole Kasikin ([mts. 114](#)) mukaan erityistä merkitystehtävää, vaan se on pikemminkin tyylillinen lisä, "stilistinen tähis". Aineiston *liinikas* ja *marsakas* sisältyvät jopa Kasikin esimerkkiluetteloon.

Viron slangissa yleistä *-kas*-johtinta käyttäen on muodostettu appellatiivit *abikas* 'apumootorillinen polkupyörä' ← *abimootoriga jalgratas*, *invakas* 'invalidiauto', *kastikas* '(lasten keskuudessa) kaikki GAZ-tyypin lava-autot' ← *kastiauto*; *kast* 'laatikko, lava', *kruisikas* 'suuri ja vanha USA-auto, jossa on hyvä jousitus' ← **kruisiauto*, *liinikas* 'linja-auto', *limukas* 'limusiini', *lindikas* 'suuret masinad' ← mm. *lintraktor*, *marsakas* 'Marsruut-pikkubussi' ← *marsruuttakso*, *motikas* 'moottoripyörä' ← *mootorratas*, *pakikas* 'pakettiauto' ← *pakiauto*, *pirukas* 'leipomoauto; kahdenistuttava auto jossa takana koppi' ← *piruka-auto*, *riisikas* 'japanilainen auto' ← *riisitops* ym., *säärekas* 'mopo, huono auto' ← *sääreväristaja* ja *toukekas* 'polkupyörä' ← *toukeratas* 'potkulauta'; *tougata* 'työntää'. *Motikas*-termin suhteen on huomattava, että koska Viron kaksipyöräiskenttää ei säädellä juridisesti samoin kuin Suomessa, alan termitkin ovat erilaiset. Viron *motikas* tarkoittaa mitä tahansa kaksipyöräistä moottoitua kulkinetta, kun taas Suomessa on *mopedeita* eli arkisemmin *mopoja*, *kevytmoottoripyöriä* eli *kevareita* ja "oikeita" *moottoripyöriä*.

Suffiksia *-kas* käytetään siis, kun yhdyssanasta halutaan muodostaa lyhyempi, johdoksen muotoinen sana. Suffiksi muistuttaa näin käytöltään suomen kielen lyhennyssuffikseja *-is* ja *-ari*. *kas*-johtimella muodostetut sanat ovat kolmitavuisia, ja niitten kantana on yleensä yhdyssanan kaksitavuinen ensiosa sellaisenaan. Kantaa on mukailtu, jos se on ollut konsonanttiloppuinen. *Invakas*- ja *limukas*-sanoissa on hyödynnetty vain kantasan kahta ensimmäistä tavua, sillä johdoksesta olisi muuten tullut turhan pitkä. Kasikin mukaan (mp.) johtimen edellä olevan kannan pitää olla kaksitavuinen ja heikkoasteinen. Aineiston nimet toteuttavat säännön. Kasikin ([mts. 113](#)) mukaan pejoratiivisissa sanoissa loppu on yleensä *-akas* (*jõmpiskas*, *moonakas*). Virolaisista kulkineennimistä tällainen on korkeintaan *marsakas*.

Suffiksilla on muodostettu myös kahdeksan proprista nimeä. Kaksiosaisen nimen alkuosa on kantana nimissä *Harlikas* 'Harley-Davidson' ja *Landikas* 'Land Rover', ja näillä on vastineet suomessakin (*Harlikka* ~ *Harrikka*, *Lantikka*). Kulkineitten virallisista nimistä tyypistämällä ja suffiksoimalla on saatu *Evokas* 'Mitsubishi Evolution X', *Lambokas* 'Lamborghini', *Sapakas* ~ *Sapikas* 'ZAZ eli Zaporozhets' ja *Sitikas* 'Citroën'. Epäviralliseen kulkineennimeen *Rullnokk* taas pohjautuu *Rullikas* 'BMW, erityisesti 3-sarja'.

Näitten lisäksi aineistossa on joitakin *-kas*-loppuisia metaforanimiä, joihin *-kas*-aines on valmiiksi sisältynyt. Tällaisia ovat mm. *Putukas*, *Küürakas* ja *Elukas*. Näyttää myös siltä, että *-kas*-suffiksilla on korvattu joissakin oletetuissa lainanimissä suomen *-kka* (*Sitikas*, *Landikas*, *Harlikas*). Suomessa *-kka*-kulkineennimiä on kuitenkin hyvin paljon, ja niitä on lainattu viroon kovin kitsaasti. Lisäksi *Sitikas*, *Landikas* ja *Harlikas* voivat aivan hyvin olla virolaisiakin muodosteita. Korvausteoriaa tukee kuitenkin se, että useilla suomen *-kka*-sanoilla on virossa *-kas*-vastine: *vasikas*, *prussakas*, *lutikas*, *mustikas*, *maasikas*, *elukas* jne.

D:4.2b.4 *-ik*, *-k*

Kasikin ([1996: 120–123](#)) mukaan *-ik* on viron kielen omaperäinen nomininjohtin, ja sillä on muodostettu paljon johdoksia hyvin erilaisista kannoista (*haavik*, *kohvik*, *madalik*, *isik*, *kaksik*, *jooksik*). Johtimella ei ole yksiselitteistä merkitystä. *-ik*-suffiksilla on muodostettu nimet *Gaazik* 'GAZ ja Volga', *Kaasik* 'GAZ 52 / 53' (vrt. kuitenkin viron *kasik* 'koivikko'), *Moogik* 'Mercedes-Benz Unimog', *Subsik* 'Subaru', *Sunnik* 'Nissan Sunny' ja *Uaasik* 'UAZ' sekä appellatiivi *jeebik*, joka viittaa mihin tahansa maasturiin eli jeeppiin. Sekä *-ik*-johdokseksi että lisämerkityksiseksi voidaan tulkita Toyota Celicasta väännetty *Seelik* 'hame'. Samaa suffiksia käyttää myös virolaista lapsenkieltä edustava primäärimuodoste *künnik* 'aura'. Leikkuupuimurin virallisesta nimestä *kombain* on saatu *kombak*. On todennäköistä, että myös viroon venäjältä lainattu *-nik*-suffiksi ([Kasik 1996: 112–113](#)) on vaikuttanut ryhmän nimiin.

D:4.2b.5 -ka

Viron slangissa käytetty *-ka*-suffiksi liittyy yleisimmin konsonanttivartaloon (esim. *inka* ← *inglise keel*). Aineiston *-ka*-suffiksin sisältävät puhtaasti sekundäärit virolaisnimet ovat *Sehvka* ~ *Sevka* 'Chevrolet' ja *Murka* 'Muravei-moottoripyörä'. *Murka* on kuitenkin myös virolainen sukunimi, joskaan ei kovin yleinen; nimi saattaa siis olla lisämerkityksinenkin. Nimet saattavat olla venäläislainojakin. Joka tapauksessa ainakin suffiksi lienee venäläisperäinen. Venäjässä *-ka* toimii yleisesti deminutiivisuffiksina sekä sanastossa että henkilönnimistössä (*Nina* → *Ninka*), ja samannäköisellä suffiksilla tuotetaan myös feminiinisiä tekijän-, asukkaan- ja henkilönnimiä ([Townsend 1980: 180–182, 196–200](#)). Vertaa lisäksi suomen *-ka*-nimien käsittelyyn alaluvussa [D:4.2](#).

D:4.2b.6 -a

Myös *-a* kuuluu viron slangin suffikkeihin (*matemaatika* → *mata*). Aineiston kulkineennimistä sen sisältävät *Länka* 'Toyota Land Cruiser', *Mesa* 'Mercedes-Benz', *Minsa* 'Minsk-moottoripyörä' ja *Scorpa* ~ *Skorpa* 'Ford Scorpio'. Lisäksi MTZ-traktorista eli Belaruksesta käytetään nimeä *Russa*. Tässä *-a* voi kuitenkin olla muuta lähtöä.

-a-suffiksilla on muodostettu myös marsruut-taksia merkitsevä *marsa*, moottoripyörää merkitsevä *mota* ja traktoria merkitsevä *traka*. Viimeksi mainittu on informantin mukaan hellittelynimi, jota erityisesti lapset käyttävät leikkitraktoreistaan. Alun perin lastenkielisenä on mainittu myös auton (ven. машина) nimi *massa*.

D:4.2b.7 -ar, -r

Nimet *Bemar*, *Länkar* ~ *Länkkar* 'Toyota Land Cruiser', *Toikar* 'Toyota' ja *Volkar* ~ *Volkkar* 'Volkswagen' sisältävät viron slangissa käytetyn *-ar*-suffiksin (esim. *narkomaan* → *narkar*). Näistä etenkin *Volkar* on informantin mukaan hyvin yleinen käytössä. Suffiksi pohjautunee alun perin latinan *-arius*-johtimeen suomen *-ari*-suffiksin tapaan (ks. [D:4.2.2.7](#)). Latinan johtimen perillisiä on lähes kaikissa lähialueen kielissä, joten suffiksin tulosuuntaa on mahdotonta yksiselitteisesti sanoa. Suomella on kuitenkin ollut varsin merkittävä asema: ainakin *Bemar* ja *Volkkar* lienevät suomalaisia lainoja (← *Bemari*, *Volkkari*).

Lisäksi virossa tunnetaan lainaperäiset BMW-autojen nimet *Buumer* ja *Biimer*. *Buumer* yleistyi vasta muutama vuosi sitten, kun venäläinen elokuva Bumer tuli elokuvateattereihin ([Zjuganov 2008: 11](#)). ZAZ-auton eli Zaporožetsin nimenä taas tunnetaan *Sapper*. *-r*-suffiksilla muodostetun nimen näköinen on myös lyhenteestä lavennettu *Gixxer* 'GXR-moottoripyörä'.

D:4.2b.8 -s

Erikoisimpia viron kielen suffikseista suomalaisin silmin katsottuna on konsonanttivartaloon liittyvä *-s*. Suffiksin sisältäviä kulkineennimiä ovat *Siks* ~ *Six* ~ *Žiks* 'VAZ eli Siguli', *Sups* ja *Subsik* 'Subaru', *Toyots* 'Toyota', *Volks* 'Volkswagen' ja *Volts* 'Volvo'. *Siks*-nimelle ja sen varianteille Sergei Zjuganov esittää kaksikin etymologiaa ([2008: 11](#)): Yhtäältä nimi voidaan johtaa VAZ 2106 -mallin nimestä (engl. six 'kuusi'). Toisaalta kysymys on alkuperäisen nimen lyhentämisestä (*sigull* → *siks*). Myös *Volks*-nimi

on kaksimieliäinen eli lisämerkityksinen, sillä *volks*-sanalla on merkitykset 'loikkaus' ja 'hyppäys'. Ryhmään kuulunevat myös Moskvišin nimet *Mokets* ja *Mokits*, vaikka ne eivät olekaan aivan yhtä säännöllisiä muodosteita. Opel Omegasta taas on saatu *Omeex*, jonka yhteys ryhmään ei ole varma.

D:4.2b.9 Muita virolaisia suffikseja

Aineiston perusteella virossa näyttäisi olevan suffiksi *-i*, joka vaikuttaa aavistuksen verran deminutiiviselta. Tätä käyttäen on Pobeda-auton (GAZ-20) nimestä lyhennetty *Pobi* ja Hondasta saatu *Hondi*. *-e*-johdoksina voidaan pitää nimiä *Mosse* 'Moskviš' ja *Sigle* 'VAZ eli Siguli'. *Sigle* tunnetaan kuitenkin virossa henkilönnimenä ja *Mossekin* lienee suomalaislaina. *-ku*-suffiksin taas sisältävät nimet *Harku* 'Harley-Davidson' ja *Länku* 'Toyota Land Cruiser'. Ainakin *Länku* saattaa olla *-u*-edelleenjohdos *Länkar*-nimestä, ja *Harku* voisi olla analoginen muodoste tämän perusteella. Epämääräisemmäksi sen sijaan jää Mazdasta saatu *Mazdunn*. Land Roverista kansainvälisestikin käytetty *Landy* lienee säilyttänyt englanninkielisen kirjoitusasunsa virolaisella autofoorumilla, jotta se lausuttaisiin oikein – siis [lændi], ei [lanDi]. Suomen *-attori*-suffiksin (ks. [D:4.2.2.12](#)) taas tuo mieleen ZAZ-autoista (eli Zaporozets eli *Sapakas*) käytetty nimi *Sapiraator* 'ZAZ-966'. Nimi viitanee epäsuorasti auton luonteeseen monimutkaisena apparaattina. Jonkinlaisesta suffiksaatiosta voi olla kyse myös Peugeot'n nimessä *Pego*.

D:4.2b.10 Koonti suffiksaatiosta virossa

Vironkielisiä suffiksaation avulla muodostettuja sekundäärinimiä on suomenkielisiin verrattuna vähemmän, yhteensä 88 (virolaisia nimiä on yhteensä kuutisensataa). Aineiston 88:sta puhtaasti sekundääristä nimestä *-kas*-suffiksin sisältää 24 (28 %) ja *-u*-suffiksin 14 (16 %). *-kas*-suffiksi on kuitenkin tyypillisempi appellatiiveille, *-u* taas propreille. Seuraavaksi yleisimpiä suffikseja ovat *-a*, *-s*, *-ik* ja *-ar*. Suomenkielisiä suffiksaation avulla muodostettuja sekundäärinimiä on lähes 600 (n. 21 % suomalaisista nimistä), joten ero on melkoinen. Suffiksilla muodostettuja nimiä on siis Suomessa lähes neljännes, Virossa vain hieman yli kahdeksasosa kaikista nimistä.

Ilmiölle on kuitenkin oma selityksensä. Neuvostoliitossa kulkineilla ei ollut samantapaisia merkinimiä kuin Länsi-Euroopassa (*Fiat*, *Peugeot*, *Studebaker*, *Audi*, *Volvo*), vaan ne nimettiin niitä valmistavan tehtaan mukaan. Esimerkiksi GAZ tarkoittaa Gorkin autotehdasta (*avtozavod*). Muita samantapaisia ovat esimerkiksi DT, VAZ ja NHTZ – näistä ei ole yhtä helppoa muodostaa hypokorismeja suffiksoimalla. Virolaista nuorison käyttämää slangia tutkimalla olisi varmastikin mahdollista löytää vielä lisää suffiksin avulla suuhun sopivammaksi muokattuja nimiä.

D:4.3 Lyhenteiden täydentäminen sanaksi

Jostakin syystä kirjainlyhenne on tavallaan kielestä riippumaton elementti, joka lainataan aina kirjoitetussa asussa. Emme siis suomessa puhu **Neitousta* vaan *Natosta*. Kussakin kielessä lyhenne kotoistetaan omalle kielelle lausuttaessa. Lyhenteen lausuminen on kiinteästi sidottu kussakin kielessä tunnettuihin aakkosten nimiin. Yksinkertaisimmillaan lyhenteestä juonnettu kulkineenimi on vain lyhenne kirjain kirjaimelta lausuttuna ja lausuttu äänneasua kirjoitettuna. Näin ovat syntyneet suomen nimet *Geetee* 'Vauxhall Viva GT', *Peevee* 'Suzuki PV -mopo', *Peevee* 'Volvo PV', *Veevee* 'Volkswagen eli VW', *ÄsÄllä* 'Vauxhall Viva SL90', *ÄsÄllä* 'Lada 2107 eli Lada

1500 SL' ja Ässä 'Vauxhall S Deluxe' sekä viron nimet *Sete* 'CTZ-15/30-traktori', *Tete* 'DT-54- tai DT-75-traktori' ja *Vevee*. Lyhenteeseen perustuu luultavasti myös C-100-, C-80- ja T-100-traktoreista käytetty nimi *S-s*. Se on kuitenkin voitu saada lyhentämällä Stalinetsin tehtaan nimestä tai saman traktorin *Joss*-lempinimestäkin. Koko malli- ja tyyppitunnuksen sisältävät myös nimet *TonnikakssataaÄLLÄ* 'eräs Lada 1200 L' ja *Zetkaksasi* 'Chevrolet Camaro Z28'. Versaalit nimessä *TonnikakssataaÄLLÄ* ja niitä vastaava painokkaampi lausuminen korostanevat, että kyseessä on nimenomaan 1200 L-malli eikä vastaava perusmalli.

Kirjainten nimet ovat Suomessa yhtä vanhaa perua kuin itse kirjaintenkin käyttö, mutta 1900-luvun alussa suomessakin on haluttu ilmeisesti prestiisistä noudattaa kansainvälistä tapaa (TS 14.5.2005; HS 19.8.2003). Pientä ironiaa prestiisiä kohtaan saattaa sisältää Volvo PV:n nimi *Piivii*, jossa lyhenteen kirjaimet on tulkittu englannin kautta. Ford LTD-auton nimi *Eltiidii* ei sen sijaan tunnu kovin ironiselta. Varmasti ironinen sitä vastoin on Ford Ka:n nimi *Kooaa*, jossa liian lyhyestä nimestä tehdään pilkkaa tulkitsemalla se lyhenteeksi.

Violainen niittokoneen nimi *Jee* 'saksalainen E-niittokone' on poikkeuksellisesti venäläisen ääntämyksen mukainen. *Jee*-niittokoneiden aikana 1970-luvulla Viro onkin kuulunut venäjänkieliseen Neuvostoliittoon. Toinen, valgamaalainen informantti kertoo työvälisestä käytetyn nimeä *E* ja esittää esimerkkilauseeksi "*Läks E-ga niitma*." Lisäksi tämän T33:n mukaan nimeä käytettiin niittokoneen lisäksi myös samanmerkkisestä paalaimesta. *E*-nimen lausumisesta ei ole tarkempaa tietoa, *Jee* kuvaa hyvin kuitenkin venäjän prestiisiasemaa. Konemerkkien vähäisyyteen liittyy myös lähinnä T-150K-traktoriin viittaava *Tee*. 1990-luvulle tultaessa oli monista T- ja DT-traktoreista jäänyt kolhoosin perustoihin vain T-150K. Muut ajan traktorit olivat Belarus, Kirovets ja Jumps, joista yksikään ei ollut T.

Suomalaistettu lyhenneilmaus voi esiintyä nimen perus- tai määriteosanakin. Lyhennepärisä perusosa sisältyy nimiin *Teinideeäksä* 'Toyota Corolla DX' ja *Amisdeeäksä* 'Toyota Corolla DX'. Perusosaa on hiukan muunneltu samantarkoitteisissa nimissä *Teinideeäks*, *Teinideksi*, *Dexi* ja *Teinideksteri*, mutta *dee*-aines on edelleen näkyvässä. Lyhenteen jälkikomponentti sen sijaan on painottunut samantarkoitteisessa nimessä *Däxä* (← *Deeäksä*). *Dee*-aines puuttuu rinnakkaisnimestä *Teiniäkskorolla*. Määriteosana lyhenneilmaus on nimissä *Peeveevolvo* 'Volvo PV ja Volvo 544' ja *Ällälada* 'jokin Lada, joka on L, esimerkiksi 1200 L' ja *Ässämersu* 'Mercedes-Benz mallisarja S (Sonderklasse)'.

Konsonanttiloppuinen lyhenne vaatii yleensä jonkin suffiksin loppuunsa. Usein suffiksoidussa nimessä lyhenteessä olevien kirjainten nimistä peräisin olevaa vokaaliainesta on vain nimen ensimmäisen ja toisen kirjaimen välillä. Tällaisia nimiä ovat *Gelssi* 'Vauxhall VX 2300 GLS', *Gemssu* eli *Kemssu* eli *Kemssu* 'GMC-kuorma-auto' (sekä 2 liittynäistä), *Veksi* 'Vauxhall VX', *Bemari* – *Pemari* eli *Bemu* ~ *Pemu* sekä useat muut BMW-autojen *be*-aineksen sisältävät nimet. Hieman epäsäännöllisempi muodoste on MZ-moottoripyörän nimi *Mitsi*. *Gixxer* 'GXR' on ainoa kolmikirjaimiseen lyhenteeseen pohjautuva violainen muodoste, johon on lisätty ylimääräistä vokaaliainesta. Ulkomaista ainesta sen sijaan on koko suomalainen nimi *Tiiböördi* 'Ford Thunderbird', joka perustuu englanninkieliseen nimeen *T-bird*. Nimi on siis jo alkukielisenäkin ollut lyhenne.

Erikoisempia tapauksia ovat Ford Escort RS Turbo -mallin nimi *Erst* ~ *Rst* ja Ford Fiesta RS Turbon nimi *Frst*. Näiden lausumisesta ei ole valitettavasti tarkempaa tietoa. Halutessaan suomalainenkin kykenee tosin lausumaan lähes minkälaisia konsonanttijonoja vain –kotiseudullani paikallista sairaanhoidon kuntayhtymää kutsutaan sen pitkän ja mutkikkaan nimen vuoksi asenteellisesti puheessakin *Fstkyksi*.

Nimet, jotka on muodostettu lyhenteen pohjalta sanaksi täydentäen:

Amisdeeäksä = (henkilöauto) Toyota Corolla DX

Detu = (traktori) T-74, T-75, DT-54 tai DT-75-traktori

Dexi = (henkilöauto) Toyota Corolla DX

Däxä = (henkilöauto) Toyota Corolla DX
Eltiidii = (henkilöauto) Ford LTD
Geetee = (henkilöauto) Vauxhall Viva GT
Gelssi = (henkilöauto) Vauxhall VX 2300 GLS
Gemssu = (kuorma-auto) GMC
Gemsu = (henkilöauto) GMC
Gixxer = (moottoripyörä) Suzuki GSX-R
Kemssu = (kuorma-auto) GMC
Kemsu = (kuorma-auto) GMC
KooAa = (henkilöauto) Ford Ka
Mitsi = (moottoripyörä) MZ
Peevee = (henkilöauto) Volvo PV
Peevee = (mopo) Suzuki PV
Piivii = (henkilöauto) Volvo PV
Sete = (traktori) CTZ-15 tai 30
Setsi = (moottoripyörä) CZ
Setti = (moottoripyörä) CZ
TeDi = (henkilöauto) eräs Seat Cordoba TDi
Teinideeäks = (henkilöauto) Toyota Corolla DX
Teinideeäksä = (henkilöauto) Toyota Corolla DX
Teinideksi = (henkilöauto) Toyota Corolla DX
Tete = (traktori) DT 54 tai 75
Tonnikakssataa**ÄLLÄ** = (henkilöauto) eräs Lada 1200 L
Veevee = (henkilöauto) Volkswagen
Veksi = (henkilöauto) Vauxhall VX
Vevee = (henkilöauto) Volkswagen
Äkskorolla = (henkilöauto) Toyota Corolla DX
Ällälada = (henkilöauto) Lada L-mallit, esim. 1200 L
Ässä = (henkilöauto) Vauxhall Viva S Deluxe
ÄsÄllä = (henkilöauto) Vauxhall Viva SL90
ÄsÄllä = (henkilöauto) eräs Lada 2107 eli 1200 SL

Esitettyjen nimien lukumäärä: 34

D:4.4 Numeroilmausten käsittely

D:4.4.1 Numeroilmaukset muussa nimistössä

Numeroilmaukset ovat kulkineennimistössä oleva ryhmä, joka lähes kauttaaltaan puuttuu muusta nimistöstä. Kuninkaallisilla ja paaveilla on kuitenkin järjestysnumeronsa. Maapalstoja lohkottaessa taas menneinä aikoina palstoille annettiin sentapaisia nimiä kuin *Tuomola I*, *Tuomola II* – nämä tosin usein jäivät vain papereihin. Sinänsä kirjalliseen käyttöön jäänyt rekisterinimistö ei ole mitenkään vähäarvoisempaa kuin tavanomainen nimistö – se ei vain ole osallistunut hyväksyttämiskierrokselle samassa määrin. Liikkeiden nimissäkin numeroita on jonkin verran. Ehkä tyypillisin tapa luoda numeroilmauksen sisältävä liikkeen nimi on poimia talon osoitenumero liikkeen nimeen, esimerkiksi *Studio 23*. Lisäksi jotkin numerosarjat tuntuvat sisältävän maagisia voimia, esimerkiksi *45*, *54* ja *69* vaikuttavat olevan yleisiä ravintoloiden nimissä.

D:4.4.2 Numeroilmaukset suomalaisissa kulkineennimissä

Virallisessa ja epävirallisessakin kulkineennimistössä numeroita on paljon, sillä monet kulkinevalmistajat erottelevat eri mallit toisistaan numeroilla. Nimityyppi on yleinen ja täysin produktiivi, eivätkä useat kielenkäyttäjät pidä näitä niminä ollenkaan. Lisämerkityksettömiä numeroilmausnimiä aineistossa on kaiken kaikkiaan 94. Käytännössä näitä voisi olla paljon enemmänkin, riippuen siitä, miten koko luokan nimeyteen halutaan suhtautua.

Numeroilmauksista rakentuvat epäviralliset kulkineennimet koostuvat suullisessa kielenkäytössä valtaosin puhekielisistä **numeroiden nimistä**. *Yksi*, *kaksi* ja *kahdeksanhan* ovat numeraaleja (lukusanoja), kun taas numerografeemien nimiä ovat *ykkönen*, *kakkonen*, *kolmonen*, *nelonen*, *viitonen*, *kuutonen*, *seiska*, *kasi*, *ysi* ja *kymppi*. Lisäksi Suomessa käytetään jonkin verran vielä vanhempia muotoja *seitsemäinen*, *kahdeksainen* ja *yhdeksäinen*. Vastaavalla tavalla voidaan puhua *ykstoistasesta* tai *kolmekolmosesta* vaikkapa lottonumeroiden yhteydessä. Toisella kymmenellä olevat numeroilmaukset muotoutuvat kuten *ykstoistanen*, mutta suuremmissa numerosarjoissa malli on monimutkaisempi. Suuremmissa numerosarjoissa lukusarjan viimeinen numero ilmaistaan numerografeemin nimityksellä ja sitä edeltävät numerot lukusanalla tai siitä loppuheittoitse muodostetulla eräänlaisella casus componens -muodolla (*seitenseiska*, *kuusviitonen*, *ysiysi*, *sataviisysi*). Poikkeuksena edelliseen sääntöön on, että tasakymmenistä puhuttaessa voidaan käyttää rinnan sekä *-kymppiä* että *-kymppistä*. Sille, miksi alun alkaen numeroille ja luvuille on tarvittu eri nimitykset, en ole toistaiseksi löytänyt selitystä. Joka tapauksessa on mahdotonta sanoa **seitsemäinen poikaa juoksee* ja toisaalta **sain todistukseen viiden* (pro viitosen).

Kulkineennimistössä numeroilmaukset ovat siis *Viistonnen*-tyyppisiä. Nimityyppi on tulkittu sekundääriksi sillä perusteella, että järjestelmä, jolla mallinumeroista muodostetaan puhekielen ilmauksia on valtaosin säännöllinen. Kaikki kulkineet on varustettu mallinumerokilvellä, joten nimet voisi tulkita näköhavaintoonkin perustuviksi ja siten primääreiksi.

Lisäksi nimityyppi vaikuttaa usein elliptiseltä, mikä selittäisi sen, miksi nimityyppi on muodollisesti adjektiivi. Monesti adjektiivin kaltaisella nimellä on kaksiosainen rinnakkaisnimi, jossa yksiosainen nimi käy adjektiiviattribuutin asemassa, esimerkiksi *Viistonnen Voorti* 'Ford 5000 -traktori'. Tokikaan nimet, jotka päättyvät lyhyisiin muotoihin *seiska*, *kasi*, *ysi* ja *kymppi* eivät vaikuta adjektiiveilta. Muutamissa erikoistapauksissa numero on saatettu ilmaista myös muilla tavoin (näistä luvun päätteeksi).

Nimityypin pitäminen pelkästään ellipsinä on kuitenkin sikäli harhaanjohtavaa, että samanmuotoisia ilmauksia käytetään moniaalla, esimerkiksi setelien nimityksissä, ja ilmaustyyppi on vanhahko. Kulkineennimissä myös mallin kirjainosa on toki lausuttu ääneen.

Numeroilmauksen lukemiseen perustuvat nimet:

Deltakasikasi = (henkilöauto) Oldsmobile Delta 88
Fiat satakakslaiska = (henkilöauto) Fiat 127
Ifakasi = (henkilöauto) IFA F8
Kaheksakümmend = (traktori) MTZ-80
Kaheksakümmendkaks = (traktori) MTZ-82
Kakskümmend = (traktori) DT-20
Kakskümmendviis = (traktori) T-25 tai T-25A
Kakselikymppinen = (henkilöauto) Volvo 240
Kasi = (henkilöauto) Audi A8
Kasikasi = (henkilöauto) Oldsmobile 88
Kasikasivolvo = (kuorma-auto) Volvo N88
Kasipukki = (henkilöauto) Fiat 850
Kasipuolikas = (henkilöauto) Fiat 850
Kasipätkä = (henkilöauto) Fiat 850
Kasipätkä = (henkilöauto) Volvo 850 tai koko 800-sarja
Kasirellu = (henkilöauto) Renault 8 Gordini
Katskümmend = (traktori) DT 20
Katskümmendviis = (traktori) T 25 tai 25A
Katössakümmend = (traktori) MTZ 80
Katössakümmendkats = (traktori) MTZ 82
Kolmekymppinen Sianpää = (henkilöauto) Volvo C30
Kolmene = (henkilöauto) BMW 3-sarja
Kolmepuolikas Rooveri = (moottoripyörä) Rover 350
Kolmesatanen = (henkilöauto) Chrysler 300C
Kolmetonninen = (traktori) Ford 3000
Kolmevitonen = (traktori) Ferguson 35
Kolmevitonen Fergu = (traktori) Ferguson 35
Kolmeykkönen = (leikkuupuimuri) Massey-Ferguson 31
Kolmos-Nuffi = (traktori) Nuffield Universal Three eli DM 3
Kuuspuolikas = (moottoripyörä) Honda 650
Kuussatanen = (henkilöauto) Fiat 600
Kuusteist = (traktori) T 16M Sassii
Kuustöist = (traktori) T 16M Sassii
Kuusvitonen = (traktori) Massey-Ferguson 65
Kuusvitonen Fergu = (traktori) Massey-Ferguson 65
Kymppi = (henkilöauto) eräs Lada 110
Mak-ykkönen = (henkilöauto) Ford Mustang Mach1
Nelikymppinen Sianpää = (henkilöauto) Volvo S40 tai V40
Nelikymppinen Volvo = (henkilöauto) Volvo 40

Nelikümmend = (traktori) T 40 tai 40A tai 40AM
Nelipuolikas = (moottoripyörä) Honda 450
Neliatku = (henkilöauto) Volvo 400-sarja
Neliteist = (traktori) DT 14
Nelitöist = (traktori) DT 14
Neliysikymppi = (henkilöauto) Vauxhall 4/90
Neljäneljäkakkonen = (henkilöauto) Oldsmobile 442
Neljäsaaneljätoistane Natikka = (traktori) International 414
Neljättonnen = (traktori) Ford 4000
nittivitonen = (linja-auto) Bussilinjan 95 linja-auto
Nolikoliseiska = (henkilöauto) Lancia 037
piikki = (moottoripyörä) 125-kuutioinen
piikki = (moottoripyörä) 125-kuutioinen
piikkinen = (moottoripyörä) 125-kuutioinen
Puhas üks = (henkilöauto) Lada 2101
Rubla kahekümmne viiene = (moottoripyörä) Minsk 125
Sadakolmkümmend = (traktori) T 130
Sadaviiskümmend = (traktori) T 150K
Satakakskasi = (henkilöauto) Fiat 128
Satakymppi = (henkilöauto) eräs Lada 110
Satanen = (henkilöauto) eräs Saab 900
satapiikki = (moottoripyörä) 125-kuutioinen
satapiikkinen = (moottoripyörä) 125-kuutioinen
Satku = (henkilöauto) eräs Saab 900
Saturainen = (henkilöauto) Datsun 100A
Seiska = (henkilöauto) eräs Volvo 740
Seiskanelikanttinen = (henkilöauto)
Seiskapuolikas = (moottoripyörä) 750-kuutioinen
seiskaviiskymppinen = (moottoripyörä) 750-kuutioinen
Seitsekümmendneli = (traktori) T-74
Seitsekümmendviis = (traktori) DT-75
Seitsesada = (traktori) K-700
Seitsmene = (henkilöauto) BMW 7-sarja
Sekshundra = (henkilöauto) Fiat 600
Simka **tonni** = (henkilöauto) Simca 1000
Susikuutonen,velttonelonen = (henkilöauto) Saab 96 V4
Susikuutonen,velttonelonen = (henkilöauto) Saab 96 V4
Säidsekümmendviis = (traktori) DT 75
Säidsesada = (traktori) K 700
Säidssekümmendneli = (traktori) T 74
Säitsesadaüts = (traktori) K 701
Tonnari = (henkilöauto) Saab 9000
Tonni = (henkilöauto) Simca 1000
Tonni seiskasatanen = (henkilöauto) eräs Lada 1700 i

TonnikakssataaÄLLÄ = (henkilöauto) eräs Lada 1200 L

Tonnikakssatanen = (henkilöauto) eräs Lada 1200

Tonninen = (henkilöauto) Wartburg 1000

Tusinaseiska = (henkilöauto) Fiat 127

Tärinä-ykkönen = (moottoripyörä) Yamaha TR 1

Vana **Kuustöist** = (traktori) T 16

Viene = (henkilöauto) BMW 5-sarja

Viiskümmend = (traktori) MTZ 50

Viiskümmendkaks = (traktori) MTZ 52

Viiskümmendkats = (traktori) MTZ 52

Viistoninen = (traktori) Ford 5000

Vitoskoppa = (henkilöauto) Ford Escort mk 5

Ykskakskirves = (henkilöauto) Fiat 127

Ysikasi = (henkilöauto) Oldsmobile 98

Ysikuukka = (henkilöauto) Saab 96

Ysiviitonen = (henkilöauto) Saab 95

Zetkakskasi = (henkilöauto) Chevrolet Camaro Z28

Esitettyjen nimien lukumäärä: 100

Vastaavanlaisia nimiä on oikeastaan lähes ääretön määrä, vaikka kaikki valmistajat eivät mallien niminä numeroita käytäkään. Mallinumeroitien käyttäminen mallien niminä ilman merkin mainitsemista on myös usein mahdollista, sillä merkki joko käy ilmi kontekstista tai muita samalla mallinumerolla valmistettuja toisenmerkkisiä saman kulkinelajien kulkineita ei yksinkertaisesti ole olemassa. Osa valmistajistahan sopii keskenään mallinumeroiden käytöstä.

Joissakin tapauksissa nimen perustalla olevaa numeroainesta on voitu hyödyntää vain edellä esitettyä pääsääntöä mukaillen. Numeroilmauksesta voidaan hyödyntää vain osa, esimerkiksi Lada 110 -mallia nimitetään vain *Kympiksi*. Samalla tavalla Saab 900 -autosta saadaan *Satanen* eli *Satku* 'eräs Saab 900'. *Satku*-aineksen sisältää myös Volvon 400-sarjan autoihin viittaava nimi *Nelisatku*. Volvo 740 -autoa eräs omistaja taas nimittää *Seiskaksi* erotuksena hänen aiemmin omistamastaan Volvo 940 -mallista. Nimeä voidaan varioidakin. Kulmikkaan muodon ja mallinumeron perusteella Volvo 240 -mallia on nimitetty puutavaralajin mukaan *Kaksnelikantiksi*. Nimeä varioiden Volvo 740 -mallia nimitetäänkin *Seiskanelikanttiseksi*, vaikkei 7 x 4 -tuumaista puutavaraa yleisesti myynnissä olekaan. Nimien alkuosat ovat kuitenkin pääsäännön mukaisia. Numeromerkitä ei myöskään lueta turhan tarkasti, Vauxhall VX 4/90 -mallia voidaan vinoviivasta huolimatta nimittää *Neliysikympiksi*. Seitsemää pienempää lukusanaa pitää kuitenkin taivuttaa attribuuttiasemassa (yhdyssimen määriteosana). Nuffield Universal Three -traktorin nimi on siis *Kolmos-Nuffi*. Harvinaisemman numeronimen sisältää Saab 96:n nimi *Ysikuukka*. *Kuukka* tuskin viittaa ontumiseen, vaan on numeron nimi ainakin joidenkin seutujen koululaiskielessä (esim. [Koski 2004: 48](#)). Samalla omistajalla kuin *Satku*-Saab (Saab 900) on myös Saab 9000, jota hän nimittää *Tonnariksi*. *Tonnari*-nimi on tuttu ainakin runsaasti lypsäneen lehmän nimityksestä *satatonnari*. Humoristisena taas voidaan pitää käännökseen perustuvaa Fiat 600 -mallin nimeä *Sekshundra*.

Lisäksi kielessä on joitakin vakiintuneita ilmauksia, joita käytetään tietyistä numeroista. Yleisin tällainen on *puolikas*, jolla ilmaistaan kolminumeroisen mallin päättyvän lukuun 50, siis puolikkaaseen sataan. Kansankielessä tyyppi on yleinen: jonkin hinnaksi voidaan todeta vaikkapa *neljä ja puoli* sataa, tuhatta tai euroa. *Puolikas*-aineksen sisältävät nimet *Kolmepuolikas Roveri* '350-kuutioinen Rover-mp.', *Nelipuolikas* 'Honda-mp. 450cm³', *Kuuspuolikas* 'Honda-mp. 650cm³' ja *Kasipuolikas* 'Fiat 850'. Samantarkoitteinen on myös *-pätkä* nimissä *Kasipätkä* 'Fiat 850' tai 'Volvo 850 tai koko 800-sarja' – ajatus on lienee 'kahdeksansataa ja hiukan päälle, pätkä päälle'.

Vanhaan slangiin ja sitä kautta ruotsin kieleen taas pohjautuu neljänneksen nimitys *piikki* (ruots. *spik*). *Piikki* tarkoitti aikoinaan 25 pennin rahaa, ja nimitys yleistyi sittemmin joksikin aikaa 'neljänneksen' merkityksessä ([Karttunen 1989: 155](#)). 125-kuutioista kevytmoottoripyörää nimitetäänkin *satapiikkiseksi*. *Piikki* on oikeastaan kevytmoottoripyörän yleisnimi, koska myydyt kevytmoottoripyörät ovat usein juuri tätä suurinta lain sallimaa kokoa. Harvinaiseen mallinumeron muotoon viittaa myös Fiat X1/9-mallin nimi *Murtoluku-Fiat*. Mallinumeroon viittaavaksi väitetään Honda CB 750 -mallin nimitystä *Tuutti* (ks. tietokanta).

Tässä esitettyjen tapojen lisäksi mallinumeroa on voitu käsitellä luovemminkin. Lada 2105 on saanut nimekseen *Viis yli yhdeksän Lada* ja Datsun 100A:n mallitunnuksesta on saatu *Amppeeria* ja *Junansulaketta*, koska merkintä muistuttaa sulakkeissa käytettävää ampeerimerkintää. Nämä ovat kuitenkin jo siinä määrin sävyttyneitä, että olen käsitellyt ne lisämerkityksisinä sekundääriniminä luvussa 5. Moottorikoon numeromerkitä mukailleen auton tehokkuutta taas ilmentää Ford Escortin 1,1 litraisten autojen nimitys *1,äkänen*.

D:4.4.3 Numeroilmaukset virolaisissa kulkineennimissä

Numeroilmaus-nimitystyyppi on käytössä myös virossa. Maaleht-lehden kautta hankitussa virolaisessa aineistossa oli kolme numeroilmauksen sisältävää esiintymää: *Nelikymmend* 'T-40- tai T-40A- tai T-40AM-traktori', *Sadaviiskümmend* 'T-150K-traktori' ja *Seitsesada* 'K-700-traktori'. Myös tallinnalaisten yliopisto-opiskelijoiden lähettämässä aineistossa oli kolme numeroilmausnimitystä: *Kolmene* 'BMW 3-sarja', *Viiene* 'BMW 5-sarja' ja *Seitsmene* 'BMW 7-sarja'. Valtaosa aineiston numeroilmauksista on peräisin Etelä-Virossa vaikuttalta Evar Saarilta, joka keräsi puolestani sikäläisiä traktorinimiä ja jolle olin teroittanut, että myös numeroilmaukset voivat olla nimiä, jos niitä vakiintuneesti käytetään. Vaikuttaisikin siltä, että numeroilmauksia käytetään molemmissa kielissä niin malliin kuin yksilöönkin viitattaessa, mutta että ihmiset eivät koe näitä kovin usein nimiksi, ainakaan sellaisiksi, joita keräyksiin kannattaisi lähettää.

Saarin keräämät traktorinimet "numerojärjestyksessä" ovat *Neliteist ~ Nelitöist* 'DT-14', *Kakskümmend ~ Katskümmend* 'DT-20', *Kakskümmendviis ~ Katskümmendviis* 'T-25 tai T-25A', *Nelikümmend* 'T-40, T-40A tai T-40AM', *Viiskümmend* 'MTZ-50', *Viiskümmendkaks ~ Viiskümmendkats* 'MTZ-52', *Seitsekümmendneli ~ Säidsekümmendneli* 'T-74', *Seitsekümmendviis ~ Säidsekümmendviis* 'DT-75', *Kaheksakümmend ~ Kaiõssakümmend* 'MTZ-80', *Kaheksakümmendkaks* 'MTZ-82', *Sadakolmkümmend* 'T-130', *Sadaviiskümmend* 'T-150K', *Seitsesada ~ Säidsesada* 'K-700' ja *Säitsesadaüts* 'K-701' sekä самоходные шасси-тракторит *Kuusteist ~ Kuustöist* 'T16M' ja niiden edeltäjä *Vana Kuustöist* 'T-16'.

Neuvostoliitossa kulkineiden mallit olivat lähes aina numeroita, joten nimitystyyppi on virossa yleisempi kuin suomessa. Suomessa mallitarjontaakin on aina ollut enemmän. Koska nimitystyyppi ei ole mitenkään hauska, sarkastinen, arvottava tai lempinimenomainen eikä hahmotu epäviralliseksi, sitä ei ole aineistoon kovin runsaasti saatu.

D:4.5 Kontaminaatio

Kontaminaatiolla tarkoitan sitä, että kaksi erillistä kielenyksikköä, esimerkiksi nimeä, yhtyy toisiinsa ja muuttuu yhdistetyksi nimeksi, josta yhdysperäisyyttä ei tunnista ilman molempien originaalien tuntemista (vrt. [Itkonen 1966: 201](#)). Usein yhdistämiseen tarvittavat kaksi originaalia on tietoisesti valittukin siten, että niissä on vähintään yksi yhteinen äänne, mielellään useampiakin. *Rasian* ja *askin* kontaminoitumisen *raskiksi* ([Itkonen 1966: 396](#)) mahdollistaa siis molemmissa oleva -as-aines. Kontaminaatiota sanan- ja nimenmuodostusmekanismina on kuvattu tarkemmin luvussa [C:1.4](#). Kulkineennimistön kontaminaatioissa yhdistetään yleensä kaksi nimeä niin muodon kuin merkityksen osalta.

Kontaminaation avulla muodostettujen kulkineenimien tulkinta puhtaiksi sekundäärinimiksi on arveluttava teko. Mitään semanttista ongelmaa ei ole niin kauan, kuin molemmat kontaminaation osatekijät eli originaalit ovat samantarkoitteisia. *Linjakas* tai *linja-auto* ja *bussi* voidaan hyvin yhdistää muotoon *linjabussi*, kuten kuopiolaistaustainen nuorehko opiskelijamies on puheessaan tehnyt. Mercedes-Benz taas lähes sisäheiton- tai haplologianomaisesti lyhenee muotoon *Mersedenz*. Talbot Horizonin lempinimi taas on *Holpotti* (*Talpotti* + *Horizon*).

Useissa tapauksissa yhdistettävät kaksi nimeä ovat kuitenkin lähes eri maailmoista ja syntyvä yhteisvaikutelma on humoristinen, sillä nimellä voidaan yleensä viitata ainoastaan siihen entiteettiin, johon vain jompikumpi originaaleista on viitannut. Ainoa poikkeus tästä säännöstä on aineiston nimi *Natsun* (*Nissan* + *Datsun*), jolla voidaan viitata sekä Datsun- että Nissan-merkillä myytyihin saman valmistajan autoihin. Normaalioloissa yhdistettävät nimet ovat eriviitteisiä. Opel Asconan nimeessä *Aškoda* tavanomaiseen Opel Asconaan yhdistyy mielikuva itäisestä Škoda-autosta. Semanttisessa mielessä syntyvä merkitys on kuitenkin vain osatekijöidensä summa, eikä syntyvä nimi näin ole syntyprosessissaan saanut mitään "ylimääräistä" kuten lisämerkityksiset sekundäärinimet.

Propreista kontaminoimalla tehdyt nimet:

Askoda = (henkilöauto) Opel Ascona

Budillakki = (henkilöauto) Buick

bösa = (linja-auto)

Escorvette = (henkilöauto) Ford Escort

Grantaunus = (henkilöauto) Ford Granada

Holpotti = (henkilöauto) Talbot Horizon

Joni = (polkupyörä) Jopo

Ladidas = (henkilöauto) Lada

Ladillac = (henkilöauto) Lada

Ladillak = (henkilöauto) Lada

Larsche = (henkilöauto) Lada

Larsse = (henkilöauto) Lada

Larvette = (henkilöauto) Lada

linjabussi = (linja-auto)

Mazskoda = (henkilöauto) Mazda

Mocus = (henkilöauto) Ford Mondeo

Nasu = (kuorma-auto) Sisu NA-110 tai NA-140BT

Natsun = (henkilöauto) Nissan tai Datsun

punnvörr = (moottoripyörä) pieni

Raisu = (kuorma-auto) Sisu RA-140

Rasi = (kuorma-auto) Sisu SA-240

Resu = (kuorma-auto) Sisu 1997-

Serrari = (henkilöauto) eräs Ford Sierra

Sierraari = (henkilöauto) Ford Sierra

Skodilack = (henkilöauto) Skoda takavetoiset

Skodillac = (henkilöauto) Skoda

Skodilack = (henkilöauto) Skoda Octavia uudet mallit

Skorche = (henkilöauto) Skoda

Skorche = (henkilöauto) Skoda Coupé

Volssi = (henkilöauto) Volvo

Volvetti = (henkilöauto) eräs Volvo

vörlei = (mopo)

Esitettyjen nimien lukumäärä: 32

Virolaisia kontaminaationimiä ovat *Scodillac* 'Škoda' (Škoda + Cadillac) , *Serrari* 'Ford Sierra joka ohitti Sapakas-auton' (Sierra + Ferrari) ja *Sierraari* 'Ford Sierra' (Sierra + Ferrari). Lisäksi mopon yleisnimenä tunnetaan virossa kontaminaatiomuodoste *vörlei* (vörr + Harley).

Näitten kontaminaatioitse syntyneiden nimien humoristisuuden lisäksi niihin kätkeytyy usein myös faktatietoa. Ford Focus ja Ford Mondeo ovat sisarmalleja, joten ne sopivat hyvin rinnastettavaksi. Renault ja Sisu taas ryhtyivät 1990-luvun lopulla yhteistyöhön Sisu-nimen säilyessä myyntinimenä, mihin kansa reagoi muodostamalla kontaminaationimen. Volvon nimittäminen *Volvetiksi* Valmetin mukaan taas viittaa toisaalta yritysten yhteistyöhön traktorinvalmistuksessa, toisaalta Volvo-autojen muihin ominaisuuksiin. Valtaosin kontaminaatioiden osapuolet ovat automerkkien nimiä. Ladalla on kuitenkin myös nimi *Ladidas*, joka lienee kontaminoitunut propreista *Lada* ja *Adidas*. Tätä kontaminaatiota ovat saattaneet edistää sen tapaiset riimitellyt kuin *laa daa*, *daada daada* (Sammy Babitzin: Daa da daa da) ja *laada dii*, *laada daa* (Marion Rung: Mirjamin laulu) sekä Saab-lähtöinen kenkäskeema.

Selvästi sarjan muodostavat puolustusvoimien käytössä olevien Sisu-kulkineiden nimet. Maasto-Sisusta on lyhentynyt *Masi* 'Sisu SA-150', *Nauha-Sisusta* 'Sisu NA-110 tai NA140BT' *Nasu*, *Panssari-Sisusta* 'Sisu XA-180 tai -185' *Pasi* ja *Raskaasta Masista* 'Sisu SA-240' *Rasi*. Mahdollisesti kontaminaatio on myös Sisun RA-140-mallin nimi *Raisu*.

D:4.6 Muut menetelmät

Puhtaita sekundäärinimiä voidaan tuottaa myös muutamilla vähemmän käytetyillä menetelmillä, joista seuraavaksi sananen.

D:4.6.1 Reduplikaatio

Reduplikaatio on Itkosen (1966: 241) primitiivisenä pitämä sananmuodostus- ja taivutusmenetelmä, joka suomessa on hänen mukaansa lähinnä sananmuodostuksen esimuoto. Suomessa reduplikaatio ei ole erityisen frekventti kielenpiirre. Aineistoonkin on sattunut vain muutama reduplikaatiivinen muodoste. Cadillac-auton lempinimeksi on mainittu *Cädä cädä*, joka rinnastuu sellaisiin reduplikaatiivisiin konneksioihin kuin *pälä pälä* ja Itkosenkin mainitsema *kulkee kulkee*. Reduplikaattinen lienee myös Ferrari-auton nimi *Fefe*. Vaikka konsonantisto vaihtuukin, vahvasti reduplikaatiivinen sävy on myös Chrysler-autojen vanhassa nimessä *Hyrysysy*. 1900-luvun alusta oleva *hyrysysy* ei tosin ole appellatiivistunut Chryslerin nimestä, sillä Chrysler-autoja alettiin valmistaa 1920-luvulla. *Hyrysysy*-sanon historiasta ks. [Kotuksen kieli-ikkunat 2002](#). Virolaisia reduplikaatiivisia kulkineennimiä ei ole tiedossani (tosin virolaisia nimiä onkin aineistossa vain neljännes suomalaisten nimien määrästä).

D:4.6.2 Sekaus

Sekauksella tarkoitan nimessä olevien ainesten paikanvaihtoa. Aines voi tarkoittaa yksittäisiä äänneitä (metateesi), tavuja tai suurempia kokonaisuuksia. Kun *Chevrolet'sta* tulee *Servoletti* ja *Chrysleristä Hyrsleri*, kyseessä on lähinnä metateesi, äänneiden tai tavujen paikanvaihto ääntämisen helpottamiseksi. Äänneiden ja tavujen paikkaa voidaan kuitenkin vaihtaa myös esimerkiksi humoristisista syistä ja muuntelua tavoitellen. Näkemykseni mukaan kaikki muuntelu kytkeytyy ihmisten kokemuksiin erehdyksistä ja muuntelun tulkinta erehdyksen tulkintaan. Kun siis metateesi ja vaikkapa loppuheitto ovat termejä, joita käytetään ikään kuin vahingossa tapahtuvasta muuntumisesta, olisi ehkä syytä yleisemminkin keskustella, voidaanko niitä käyttää myös tietoisesti tehtävästä muuntelusta, lyhentämisestä tai leikkittelystä äänneiden paikkaa vaihtamalla. Olen joka tapauksessa päättänyt käyttämään uutta termiä sekaus, sillä se on metateesiä laajempi. Ensiksikin on olemassa varsin tietoiselta vaikuttavaa metateesin kaltaista muuntelua: *Glof* ~ *Gloff* 'Volkswagen Golf' ja *Exsortti* 'Ford Escort'. Edelleen sekauksen alle kuuluvaa sanakieppiä tai spoonerismia taas on *Vällikopan Escortina* tunnetun Ford Escort mk2:n nimi *Koliväppä*. Äänneiden ja tavujen paikanvaihtojen lisäksi nimi voidaan myös uudistaa lukemalla se takaperin (*Dorf, ovloV*). Tällainen on erityisen luontevaa kulkineennimille, sillä autojen keulassa olevat nimet luetaan edellä ajavan auton peileistä takaperin. Tätä hyödyntääkseen monien yritystenkin mainosteippaukset autoissa ovat peilikuvina. Peräti kokonaisten osien paikkaa vaihtamalla Fiat Scudo EL -mallista on saatu hienosti eteläeurooppalaiseen alkuperään viittaava yksilön nimi *El Scudo*. [Tämän tyypin nimiä ei ole virolaisessa aineistossa.](#)

Aineisten paikkaa vaihtamalla tehdyt sekundäärinimet:

Aksoona = (henkilöauto) Opel Ascona

Chervoletti = (henkilöauto) Chevrolet Chevroletti

Dorf = (henkilöauto) Ford

Exsortti = (henkilöauto) Ford Escort

fiutsika = (henkilöauto)

Glof = (henkilöauto) Volkswagen Golf

Gloff = (henkilöauto) Volkswagen Golf

Hyrsler = (henkilöauto) Chrysler

Hyrsleri = (henkilöauto) Chrysler

Karpiisi = (henkilöauto) Chevrolet Caprice

kipajalka = (polkupyörä)

Koliväppä = (henkilöauto) Ford Escort mk 2

Kyrseli = (henkilöauto) Chrysler

Loffi = (henkilöauto) Volkswagen Golf

Ovlov = (henkilöauto) Volvo

Servo = (henkilöauto) Chevrolet

Servoletti = (henkilöauto) Chevrolet

Simpan hetekka = (henkilöauto) eräs Citroen BX vm 1986

stykkel = (polkupyörä)

Supura = (henkilöauto) Subaru

Esitettyjen nimien lukumäärä: 20

D:4.6.3 Epävirallisen nimen lainaaminen

Sitaattilainoja

Sitaattilainat ovat elementtejä, jotka lainataan kielestä toiseen tarkalleen samanmuotoisina. Sitaattilainaa voidaan pitää sekundäärinä kielenaineiksena, koska sekä sen formatiivi että semeemi on lainattu lainanantajakielestä eikä ns. lisämerkitystä tavoitella. Koska tässä tutkimuksessa käsitellään kulkineitten epävirallisia nimiä, sitaattilainanimetkin ovat epävirallisia nimiä. Vaikka siis esimerkiksi *Ford*-nimi eittämättä on sitaattilaina, siitä on tarpeetonta puhua tässä.

Joistakin lyhyistä nimistä on hankala sanoa, ovatko ne lyhentyneet muotoonsa suomessa vai onko ne lainattu valmiiksi lyhentyneinä. Varsin varmasti lainatavaraa ovat esimerkiksi *Alfa* 'Alfa Romeo', *Cuda* 'Plymouth Barracuda', *T-bird* 'Ford Thunderbird', *Chev* 'Vauxhall Chevette' ja *Chevy* 'Chevrolet'. *Alfa* ja *Cuda* voisivat yhtä hyvin olla suomessakin syntyneitä, ja näin ollen ne onkin rakenteensa puolesta voitu hyvin käsitellä aiemmissakin luvuissa.

Varmoina sitaattilainoina voidaan pitää pitkiä vieraskielisiä nimiä. Tällaisia ovat *Aardwark* 'Kenworth T600 -kuorma-auto', *Der Panzerwagen* 'Mercedes-Benz 140', *Droop Snoot* 'Vauxhall Firenza HP', *Fix OR Die* 'Ford', *Freightball* ja *FreightShaker* 'Freightliner-ka.', *KW* eli *K-Whopper* 'Kenworth-ka.' ja *Topolino* 'Fiat 500 Nuovo'. Samanveroisina voisi pitää myös mukaelmalainoja, joissa kirjoitusasu mukailee mahdollisimman tarkoin alkukielen äänneasua ja jotka eivät ole sävyttyneitä. Tällainen nimi on esimerkiksi vuosien 1955 ja -57 välillä valmistettua Ford Thunderbird -mallia tarkoittava nimi *Eerliböördi*. Vähemmän vieraskieliseltä näyttää äänneasunsa puolesta *Hoppa* 'Ford', joka kuitenkin lienee ruotsalaislaina (ks. aineistotietokantaa).

Käännöslainoja

En ole tehnyt erikielisiä kulkineennimiä vertailevaa tutkimusta. Esimerkkeinä käännöslainoista voidaan kuitenkin mainita *Lehtisammakko* 'Opel 4/12 PS' → saks. *Laubfrosch* ja *Punanen paholainen* 'Ferrari' → engl. *Red Devil*.

Lainoja virossa

Viroon saapuneita sitaatti- tai erikoislainoja ja varsin yleisesti siellä tunnettuja ovat ainakin suomesta saadut *Bemar* ~ *Bemari* ~ *Pemar* 'BMW', *Volkar* ~ *Volkkar* 'Volkswagen', *Mersu* 'Mercedes-Benz' ja *Mitsu* 'Mitsubishi'. Yhtä suomalaisia mutta oletettavasti käytössä harvinaisempia ovat Fordin Cosworth-mallien nimet *Cossu* ja *Kossu*. Virolaisempi asu olisi nimittäin **Kosu*. Uskoisin myös, että Moskvitšin nimi *Mosse* olisi suomalaista perua, sillä *Mosu* vaikuttaa virolaisemmalta. Toisaalta *Mosse* on erittäin vakiintunut, mikä puoltaisi sen virolaista (tai venäläistä) alkuperää. Kiinnostavaa on, että juuri *-ari-* ja *-u-*loppuisia suomenkielisiä kulkineennimiä on lainattu viroon. Ilmeisesti nimet ovat olleet niin frekventtejä Suomessa, että ne on omaksuttu myös viroon. Kaikkein tavanomaisimpina ja kauan sitten neutraalistuneina (jos niillä on koskaan mitään sävyä ollutkaan) niminä nämä ovat saattaneet olla tuttuja jo neuvostoajalta Suomen televisiosta, jota Pohjois-Virossa innokkaasti katseltiin. Näin merkitkin ovat varmasti tulleet virolaisille tutuiksi. Huomattavaa on, että suomalaisissa kulkineennimissä hyvin yleisen *-kka-*tyypin nimiä ei ole sellaisenaan lainattu viroon. Johdostyyppi on ilmeisesti viroon sopimaton. Vaikka viroon *-kas-*johdin onkin hyvin yleinen ja täysin produktiivi nykyään, saattaa silti olla että aineiston nimet *Harlikas*

'Harley-Davidson' ja *Gänksteri Sitikas* 'Citroën TA' ovat virolaiseen asuun mukautuneita lainoja suomesta. Päinvastaiseen suuntaan lainattu taas saattaisi olla Ladan nimi *Lata*. *D* voidaan toki substituoida suomessakin *t*:llä, mutta virossa prosessi on säännönmukainen ja monet Ladan omistajat ovat saattaneet Virossa liikkuaakin.

Lainoja venäjältä taas ovat *Mers* ~ *Merss* 'Mercedes-Benz', *Šassii* (esim. T-16M) ja *velatšipeet* 'polkupyörä'. Самоходные шасси on traktorityyppi, jossa traktorin nokan paikalla on kipattava lava. Venäjän äänneasu on vaikuttanut myös saksalaisten E-maatalouskoneitten nimeen *Jee*. Venäjän E-kirjain nimittäin lausutaan aina *jee*, kun taas pelkkä sananalkuinen *ee* merkitään kirjaimella *E*. Alun perin englannin kielestä viroon lainattuja nimiä ovat ainakin *Chevy* eli *Tševi* 'Chevrolet', *Scooby* eli *Skuubi* 'Subaru' ja *Jag* eli *Djääg* 'Jaguar'. Nämä ovat saattaneet kulkeutua viroon useittenkin kielten kautta, mutta originaali on kuitenkin englanninkielinen.

Esimerkki vironkielisestä käännöslainasta on nimi *Jumalanna* 'Citroën DS' → ransk. *Déesse*.

Aineistoa epävirallisen nimen lainaamisesta:

Aardwark = (kuorma-auto) Kenworth T600

Bemar = (henkilöauto) BMW

Bemari = (henkilöauto) BMW

Bemu = (henkilöauto) BMW

bike = (polkupyörä)

bisykkeli = (polkupyörä)

bulldokki = (linja-auto) jossa moottori etuakselin alla

bussi = (linja-auto)

Buumer = (henkilöauto) BMW

Böödi = (henkilöauto) Pontiac Firebird

Caddy = (henkilöauto) Cadillac

Cadi = (henkilöauto) Cadillac

Chev = (henkilöauto) Vauxhall Chevette

Chevi = (henkilöauto) Chevrolet

Chevy = (henkilöauto) Chevrolet

Chevy = (henkilöauto) Chevrolet

Cossie = (henkilöauto) Ford Sierra, Escort RS Cosworth

Cossu = (henkilöauto) Ford Cosworth-mallit

Cossy = (henkilöauto) Ford Sierra, Escort RS Cosworth

Cuda = (henkilöauto) Plymouth Barracuda

Cäddi = (henkilöauto) Cadillac

Cädi = (henkilöauto) Cadillac

Deuce = (henkilöauto) Ford 1932 Coupé

dosa = (linja-auto)

Droop Snoot = (henkilöauto) Vauxhall Firenza HP

Eldo = (henkilöauto) Cadillac Eldorado

Elvis**cädi** = (henkilöauto) Cadillac vm 1954-56

felosipedi = (polkupyörä)

Ford-**hoppa** = (henkilöauto) Ford

Freightball = (kuorma-auto) Freightliner

FreightShaker = (kuorma-auto) Freightliner

Hoppa = (kulkine yleensä) Ford
HoppaHeikki = (henkilöauto) Ford alun perin T-malli
Hoppaloora = (henkilöauto) eräs Ford Mondeo
Hoppavoortti = (kuorma-auto) Ford 1930-40-l.
Hävittäjä-**Hoppa** = (kuorma-auto) Ford 40 1939-45
Jag = (henkilöauto) Jaguar
Jumalanna = (henkilöauto) Citroen DS
K-Whopper = (kuorma-auto) Kenworth
Klässiks-Sevi = (henkilöauto) Chevrolet vm.1955-1957
Kossu = (henkilöauto) Ford Cosworth-mallit
Kuningascädi = (henkilöauto) Cadillac 1959
Kutistettu **Cädi** = (henkilöauto) Cadillac vm. 1961-62
KW = (kuorma-auto) Kenworth
Kädi = (henkilöauto) Cadillac
Kääpiö**cädi** = (henkilöauto) Cadillac 80-luvun pienemmät Cadillacit
Kääpiö**cädi** = (henkilöauto) Cadillac vm 61-62
Landy = (maastoauto) Land Rover
lastibiili = (kuorma-auto)
Lehtisammakko = (henkilöauto) Opel 4/12 PS 1920-luvulta (kuvan [lähdeviite](#))
Leitgreitti = (henkilöauto) Chevrolet vm 1958-1964
masina = (henkilöauto)
Merc = (henkilöauto) Mercury
Mers = (henkilöauto) Mercedes-Benz
Merss = (henkilöauto) Mercedes-Benz
Mersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz
Mitsu = (henkilöauto) Mitsubishi
mootik = (moottoripyörä)
Mosse = (henkilöauto) Moskvits
Poyny = (henkilöauto) Pontiac
Pualmoottori-**Chevy** = (henkilöauto) Daewoo
Punanen paholainen = (henkilöauto) Ferrari
rekka = (kuorma-auto) suuri auto
Screaming Chicken = (henkilöauto) Pontiac Firebird Trans Am
Sevi = (henkilöauto) Chevrolet
Siipicädi = (henkilöauto) Cadillac vm. 1959 (kuvan [lähdeviite](#))
Sitra = (henkilöauto) Citroen 2CV "Citroën-tehtaan kansanauto"
Skodillac = (henkilöauto) Skoda
Skuubi = (henkilöauto) Subaru
Skuubi = (henkilöauto) Subaru
Stalinets = (traktori) CTZ C-80 tai C-100 tai T-100
sykkel = (polkupyörä)
T-bird = (henkilöauto) Ford Thunderbird
Tin Lizzie = (henkilöauto) Ford T

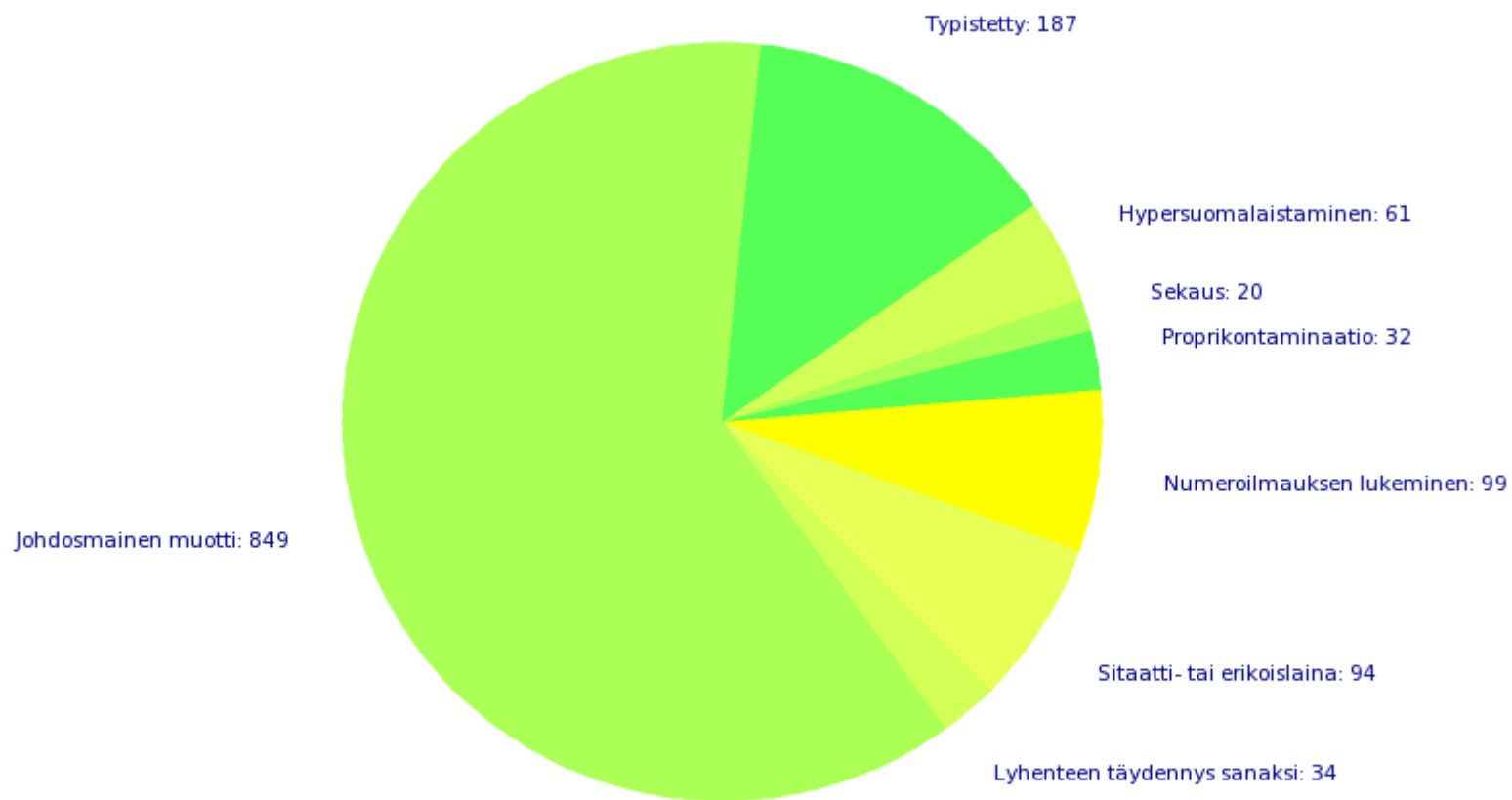
Topolino = (henkilöauto) Fiat 500 Nuovo
Trabi = (henkilöauto) Trabant
Tsiguli = (henkilöauto) Lada
Vaux = (henkilöauto) Vauxhall
velatšipeet = (polkupyörä)
velo = (polkupyörä)
velo = (polkupyörä) vanha ja ritisevä
Vette = (henkilöauto) Chevrolet Corvette
Vickie = (henkilöauto) Ford 1932 Victoria Sedan
Vicky = (henkilöauto) eräs Ford Crown Victoria
Viiksi-**Hoppa** = (henkilöauto) Ford T (kuvan [lähdeviite](#))
Viiksiniekka-**Hoppa** = (henkilöauto) Ford T (kuvan [lähdeviite](#))
Volkar = (henkilöauto) Volkswagen
Volkkar = (henkilöauto) Volkswagen
Zhiguli = (henkilöauto) Lada
Ševi = (henkilöauto) Chevrolet
Žigull = (henkilöauto) VAZ eli Lada
Esitettyjen nimien lukumäärä: 91

Käytännössä on niin, että kohtalainen osa suomalaisista epävirallisista kulkineennimistä tavalla tai toisella pohjautuu vieraskielisiin epävirallisiin kulkineennimiin. Lainanantajakieliä ovat olleet ainakin ruotsi ja englantia, ilmeisesti joskus myös venäjä. Tämä on kuitenkin vain aavistusta, joka pohjautuu muutamisiin sporadisiin hakukokeiluihin ja yksittäisten nimien taustoja selvitellessä syntyneisiin satunnaishavaintoihin. Lisäksi joskus toisessa kieliyhteisössä käytössä olevaa nimeä nimi-idealtaan muistuttava suomalainen epävirallinen nimi on saattanut syntyä itsenäisesti, onhan kyse toki samasta ja samanlaisesta tarkoitteesta. Tällaisen selvittäminen vaatii kuitenkin aivan oman tutkimuksensa ja ennen kaikkea vastaavien tutkimusten tekemisen myös näihin kieliin kuuluvasta kulkineennimistöä.

D:4.7 Koonti puhtaiden sekundäärinimien muodostamisesta

D:4.7.1 Käytettyjen muodostuskeinojen jakauma

Puhtaiden sekundäärinimien muodostuskeinojen jakautuminen aineistossa on seuraavanlainen (luvut esiintymämääriä):



Graafia tulkitessa tulee muistaa, että kyseessä on nimenomaan muodostuskeinojen esiintymien vertailu. Käytetyt muodostuskeinot eivät siis sulje toisiaan pois, vaan samassa nimessä on voitu käyttää myös useita muodostuskeinoja. Esimerkiksi nimeen *Servoletti* 'Chevrolet' sisältyy sekä sekaus (metateesi) että sijoittaminen i-loppuiseen muottiin (ja tähän liittyvä klusiilin kahdennus). Toisinaan yhdelle nimelle on voitu tallentaa tietokantaan kaksi erilaista sd-analyysiä, eli puhtaan sekundäärinimien muodostusmenetelmää siitä syystä, että kahdesta tulkinnasta ei voida luotettavasti tietää, kumpi niistä on oikea, vai ovatko kenties molemmat. Hyviä

esimerkkejä tällaisesta tilanteesta ovat sellaiset nimet, jotka on lainattu toisesta kielestä mutta ovat muodoltaan sellaisia, että ne olisivat hyvin voineet syntyä itsenäisesti (esim. viron *Mitsu* 'Mitsubishi' tai suomen *Cuda* 'Barracuda').

Yleisimmin puhtaita sekundäärinimiä on siis tuotettu muottiin sijoittamalla. Tässä sijoituksessa tarvitaan useimmiten typistämistä, joten typistämistä tapahtuukin tosiasiaa useammin kuin graafista voisi päätellä. Tässä mainitut typisteet ovat käytännössä lähinnä selviä ellipsejä tai alku-, loppu- tai sisäheittoja. Seuraavaksi yleisimpiä ovat numeroilmauksen lukeminen ja lainat. Näiden määrien todellinen arvioiminen on kuitenkin haastava tehtävä. Ensiksikin mikä tahansa numeroilmaus voidaan lukea sanoina, ja vakiintuneita tapoja (esim. *kolme* -> *kolmonen*) noudattaen näistä saadaan jotakin, joka voidaan tulkita epäviralliseksi nimeksi. Erilaisten lainojen lukumäärän määrittämisen taas tekee hankalaksi se, että monista aineiston nimistä on hankala sanoa varmasti, onko nimi lainaperäinen vai omaperäisistä aineksista kehitetty. On luultavaa, että laina-aineuksen ja käänöslainojen osuus suomalaisesta kulkineennimistöstä ei ole niin vähäinen kuin tämän tutkielman perusteella voisi päätellä. Muut keinot (hypersuomalaistaminen, lyhenteen täydennys sanaksi, proprikontaminaatio ja sekaus) ovat varsin marginaalisia, mutta kuitenkin kaikki selvästi käytössä. Hypersuomalaistaminen eli nimen ylisopeuttaminen suomeen käsiteltiin keinona jo luvussa ([D:3.6](#)).

Graafissa pitäisi tavallaan esittää myös suomalaistaminen sekundäärinimien muodostamiskeinona (suomalaistamisesta ks. lukua [D:3](#)). Näin en ole kuitenkaan toiminut, sillä on hyvin hankala sanoa, missä määrin nimien foneettinen suomalaistaminen on automaattista ja tiedostamatonta toimintaa, missä määrin taas tietoinen epävirallisia puhtaita sekundäärinimiä muodostava akti. Näin ollen on epämääräistä se, voidaanko suomalaistamista pitää puhtaiden sekundäärinimien muodostuskeinona. Joka tapauksessa suomalaistetut [ja virolaistetut](#) nimet on luettu puhtaisiin sekundäärinimiin. Toinen suomalaistamisen tilastolliseen analyysiin liittyvä ongelma on se, mikä määritellään yhdeksi suomalaistamiseksi. Kun muodostetaan *Mercury* → *Möökjuuri*, montako erillistä suomalaistamisaktia tapahtuu? Tämä on toinen hyvä syy olla käsittelemättä suomalaistamista tilastollisena ilmiönä.

Joka tapauksessa kaikkia edellä mainittuja ja luvuissa [D:3](#) ja [D:4](#) kuvattuja keinoja yhdistää se, että ne tuottavat puhtaita sekundäärinimiä. Puhtaille sekundäärinimille ominaista on aina eräänlainen neutraalius: nämä eri tavoin muodostettavat epäviralliset nimet eivät merkitse sen enempää kuin niitä edeltävät viralliset nimet tai primäärit lempinimet, eivätkä ne synnytä mitään selviä assosiaatioita muuanne lisämerkityksisten sekundäärinimien tapaan. Viimeksi mainittujen pariin siirrymme seuraavassa luvussa [D:5](#).

D:5 Lisämerkityksisten sekundäärinimien muodostaminen

Tässä luvussa puhutaan lisämerkityksisten sekundäärinimien muodostamisesta. Termi on esitelty alaluvussa [D:2.3](#) (C:2.2) ja esittelyä on jatkettu McCluren mallin kuvaamisen yhteydessä alaluvussa [D:2.4](#). Lisämerkityksisyyden ja kansanetymologian välistä rajaa käytiin luvussa [C:3:2](#). Lisämerkityksisten sekundäärinimien muodostamisessa käytetään menetelmänä lekseemihakuista muuntelua, joka kuvataan hetken kuluttua.

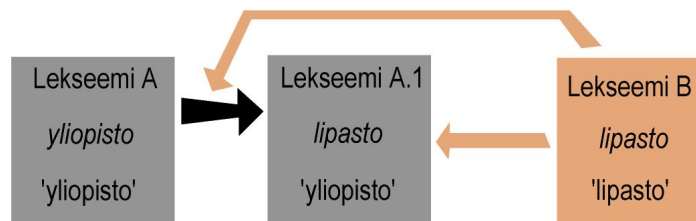
Lisämerkityksisiä sekundäärinimiä on kahta laatua. Jotkin lisämerkityksiset sekundäärinimet yhdistävät hyvinkin sattuvasti esimerkiksi automerkin virallisen nimen ja toisen sanan kautta lausutuksi tulevan primäärin ominaisuuden, kuten vaikkapa alkuperää ja teknistä olemusta kuvaava *Baijerilainen Mutteri-Wiritys* ← *BMW* tai itämaista alkuperää ilmaiseva *Thaihutsu* ← *Daihatsu*. Tällaiset nimet, joilla on selvästi jokin nimeämisperuste, käsitellään myös nimeämisperusteisessa osiossa [E](#). Näitä nimiä (lisämerkityksiset sekundäärinimet, joilla on nimeämisperuste) voi myös hakea erikseen tieteellisen haun hakulomakkeella [4](#).

Aineistossa on kuitenkin paljon myös lisämerkityksisiä sekundäärinimiä, joilla ei vaikuttaisi olevan mitään tekemistä autojen konkreettisten ominaisuuksien kanssa, kuten *Maksalaatikko* ← *Mazda*, *Tolusiitin* ← *Seat Toledo* ja *Kaarina* ← *Toyota Carina*. Tulee kuitenkin muistaa, että myös kuulijalla on vastuunsa merkityksen muodostumisessa. *Maksalaatikko* saattaa aiheuttaa monille negatiivisia väreitä, ja ainakin autoon yhdistettynä mielikuva kypsennetystä, hieman epämääräisen näköisestä ruoasta tuskin tuottaa ainakaan mielikuvaa nopeasta urheiluautosta. Varsin yleinen tapa vääntää malli- ja merkinimistä henkilönnimiä taas saattaa liittyä pyrkimykseen inhimillistää kulkineet. Lisämerkityksisillä kulkineitten sekundäärinimillä näyttää jostakin syystä olevan tiettyjä yleisiä aihepiirejä, jotka vetävät uusia nimityksiä puoleensa. Tällaisia aihepiirejä käsitellään osiossa [E](#).

Lekseemihakuinen muuntelu

Lisämerkityksisten sekundäärinimien muodostamisessa on ex definitione kysymys aina lekseemihakuisesta muuntelusta. Lekseemihakuisen muuntelun perusidea voidaan havainnollistaa seuraavasti:

Esimerkki lekseemihakuisesta muuntelusta

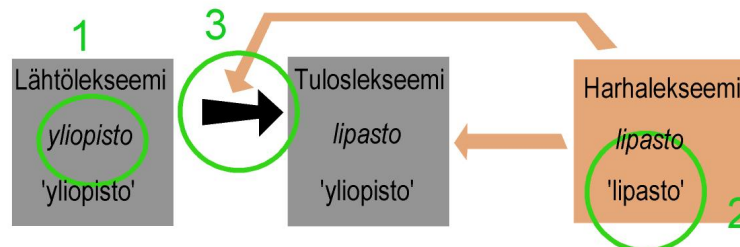


- muuntelussa vaikuttavina (ei välttämättöminä) tekijöinä

- 1) lähtölekseemin A muodon ongelmat ->
vokaalit tavun rajalla, monta lyhyttä tavua yhdyssanassa,
painosuhteet, toisen tavun vokaaliaineksen pituus Oulun murteessa?
- 2) harhalekseemin B tuoma lisämerkitys
- 3) lekseemien A ja B muodon riittävä läheisyys

Lekseemihakuisen muunteluun ja näin lisämerkityksiin sekundäärinimiin kytkeytyy muutamia kiinnostavia kysymyksiä: 1) millaiset nimet päätyvät muuntelun kohteiksi, 2) millaiset harhalekseemit ovat suosittuja ja 3) mitä muutoksia voidaan tehdä, jotta lekseemihakuisessa muuntelussa päästään harhalekseemin näköiseen tai sitä riittävästi muistuttavaan tuloslekseemiin.

Kiinnostavat kysymykset

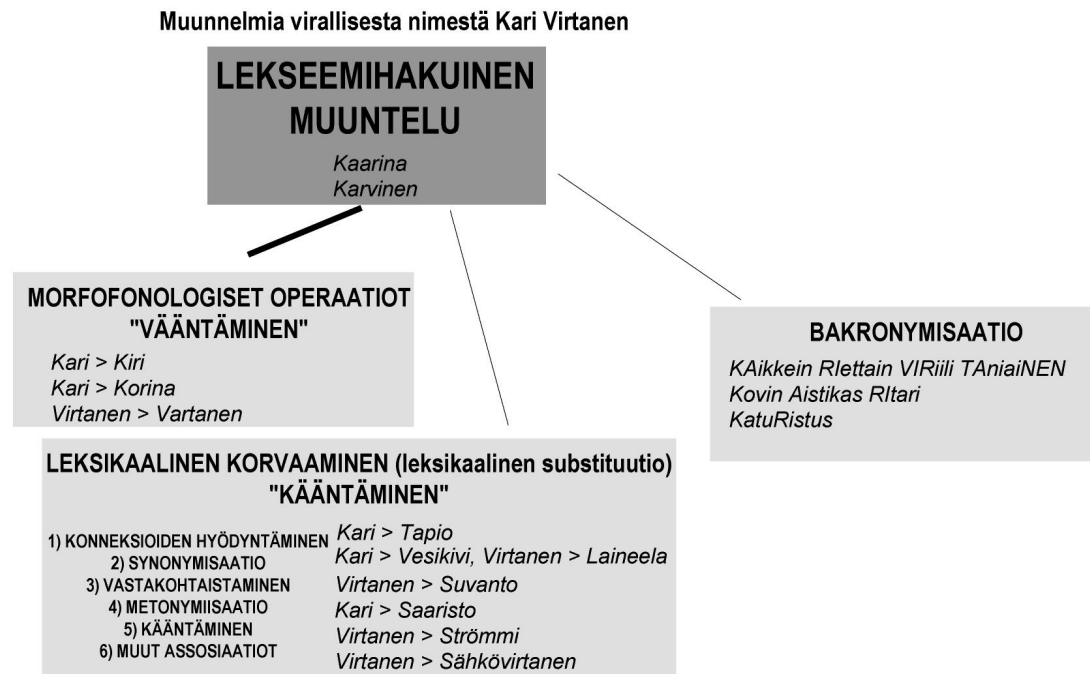


- 1) sisältyykö lähtölekseemeihin jokin trigger, laukaisin, joka johtaa kohti muuntelua (äänneyhdistelmät ym.)
 - 2) miksi nämä homonyymit eli "harhalekseemit" keskittyvät aihepiireihin
 - 3) mitä lähtölekseemistä on säilytettävä tunnistettavuuden vuoksi ja mitä voidaan vaihtaa homonymian saavuttamiseksi
- luenta; itsenäisyyden ongelma (ei kaippa pohtimista)

Teorian kannalta voisi olla myös kiinnostavaa pohtia sitä, missä määrin tällaiset sekundäärimuodostet ovat itsenäisiä ja miten kielenkäyttäjät niitä tulkitsevat maailmantietonsa ja kielitietonsa perusteella. Tämä ei kuitenkaan ole tämän tutkimuksen tehtävä vaan vaatisi pikemminkin kokeellista tutkimusta psykolingvistiikan ja sosiolingvistiikan metodein.

Edellisessä kuvassa nostettiin esiin kolme keskeistä lekseemihakuiiseen muunteluun liittyvää kysymystä. Vastaukset näihin kysymyksiin on hajautettu eri paikkoihin Kulkine.netissä, eikä kaikkien vastauksia edes ole etsitty perusteellisesti. Ensimmäiseen näistä (Millaisia nimiä muunnellaan ja miksi) on pyritty alustavasti vastaamaan luvussa [D:2.6](#), eikä sen tarkempaa tutkimusta aiheesta ole olemassa. Tässä luvussa keskitytään toiseen kysymykseen eli siihen, miten lähtölekseemistä päästään tuloslekseemiin. Kansankielellä tämä voitaisiin tiivistää sanoiksi "Miten sanoja väännellään", vaikka ilmauksen tarkkuus ei tieteellisellä tasolla olekaan riittävä. Kolmas kysymys (valitut harhalekseemit) sitä vastoin käsitellään vasta osion F luvussa [F:3](#), sillä valitut kohdelekseemit kertovat kulttuurista, mikä taas on mainitun osion teema. Siltä osin kuin lisämerkityksillä sekundäärinimillä on myös jokin uskottava ja mielekäs nimeämisperuste, ne on käsitelty osiossa [E](#). Tämän luvun näkökulmaa voisi siis luonnehtia tekniseksi, erityisesti muodostustekniseksi.

Asiaa koskeva teoriatausta on valtaosin tuotu esille jo aiemmin tässä luvussa. Ensimmäisissä alaluvussa eritellään ne muuntelukeinot, joilla lisämerkityksisiä sekundäärinimiä tuotetaan: "vääntäminen" eli morfofonologiset operaatiot → [D:5.1](#), "kääntäminen" eli leksikaalinen korvaaminen → [D:5.2](#) ja bakronymisaatio → [D:5.3](#). Leksikaalisen korvaamisen piiriin on luettu myös mm. vastakohtaistaminen ja muiden assosiaatioitten hyväksi käyttäminen sekä assosiativinen täydentäminen, joka tuottaa parhaimmillaan pitkiäkin loruja, joiden nimeydestä voidaan toki olla monta mieltä. Seuraava piirros kertoo McCluren mallin edelleenkehitemän kohdan, jossa nämä muuntelukeinot tuodaan esiin alajaotteluineen.



Näiden kolmen muuntelukeinon yleisyyssuhteet kuvataan tilastollisesti koontiluvussa [D:5.4](#). Sen tarkemmin käytetyistä muodostuskeinoista ei ole tämän aineiston pohjalta mielekästä tuottaa kvantitatiivista dataa. Koska leksikaalisessa muuntelussa hyödynnettävien fonologisten ja morfologisten keinojen käyttö ei ole säännöllistä, lisämerkityksisiä sekundäärinimiä ei ole mielekästä jäsenellä ryhmiksi kunkin keinon käyttämisen tai käyttämättä jättämisen perusteella. Mikään originaalisanan kielellinen ominaisuus, tavuluku tai muu, ei määritä, tuleeko virallisesta nimestä Lada kenties *Laturi* vai *Laardi* (erään Ladan yksilön nimi). Esimerkiksi suffiksaatio, fonologinen substituutio ja kontaminaatio ovat hyvin yleisiä muokkauskeinoja, mutta niitä käytetään tarkoitushakuisesti haluttuun määrämuotoon pyrittäessä. Lekseemihakuisessa muuntelussa on samanaikaisesti läsnä monta vaikuttavaa tekijää (lähtölekseemin ominaisuudet, harhalekseemin valinta ja ominaisuudet, tieto tarkoitteesta, tieto kielestä ja variaatiomahdollisuuksista) ja kysymys on pikemminkin eräänlaisesta "neuvottelusta" tai vuorovaikutuksesta eri suuntien välillä kuin yksisuuntaisesta $a \rightarrow b$ -reaktiosta. Lopuksi alaluvussa [D:5.5](#) esitellään vielä sellaista esimerkistöä, joka osoittaa, että kysymys on nimenomaan lekseemihakuisesta muuntelusta. Viimeisen alaluvun nimissä muuntelu on siis "jäännyt kesken".

D:5.1 Morfofonologiset operaatiot

D:5.1.1 Yleistä

Lisämerkityksisten sekundäärinimien muodostaminen vastaa McCluren (1981: 66–67) esittämää leksikaalista muuntelua (lexical alteration), puhtaiden sekundäärinimien muodostaminen taas on McCluren termin morfologista ja fonologista muuntelua. McClure tarkoittaa kuitenkin, että leksikaalinen muuntelu, jonka tavoitteena on tunnistettavissa oleva, olemassa oleva sana tai nimi, etenee sekä morfologisella (*Day* → *Monday*; *Underwood* → *Underwear*), fonologisella (*Hacket* → *Bracket*) että leksikaalisella tasolla. Erillisiä fonologista ja morfologista muuntelutasoa ei McCluren mallin mukaisesti suomessa kannattane erottaa, vaan voitaneen puhua muuntelusta morfofonologisella tasolla erotuksena leksikaalisen tason muuntelusta. Tavuluvun kasvulla tai vähenemisellä ei ole olennaista tehtävää lisämerkityksisen sekundäärinimen muodostamisessa, kun Dodgesta saadaan *Rotko*, Chrysleristä *Rysä* ja Buickista *Puikula*. Morfofonologisella tasolla operoitaessa tehtäviä "ääntenmuutoksia" tai pikemminkin äänten- tai kirjaimenvaihdoksia voidaan hyvin kutsua **morfofonologisiksi operaatioiksi**.

Morfofonologisia operaatiota hyödyntävää lekseemihakuista muuntelua on havaittu myös kaupunkinimistön tutkimuksessa. Mielikäisen (2005: 40) termin epäviralliset paikannimet sisältävät slangisanojen tapaan **äänteellistä muuntelua**, joka johtaa usein uusiin sanoihin ja jopa merkityksenmuutoksiin, kun muutos perustuu yllättävään assosiaatioon. **Muihin sanoihin assosioituviksi äänteellisiä muutoksia sisältäviksi nimiksi** Mielikäinen esittää muun muassa (lisämerkityksisten sekundäärinimien tyyppiset) nimet *Pyllymäki* 'Kankaanpään Myllymäki', *Kuppa* 'Upan kaupunginosa Seinäjoella', *Riivaaja* 'ravintola Freeway' ja *Pefletti* 'teatteribaari Hamlet'. Mielikäinen näkee tällaiset nimet **eräänlaisina slangijohdoksina, joissa johtimena on esimerkiksi vartalovokaali**. Vartalonsisäinen johtaminen on ehkä turha ajatus, sillä kysymys on lähinnä ääntenvaihdoksista harhalekseemi(e)n perusteella.

Esitän seuraavaksi aineiston perusteella syntyneen käsitykseni siitä, mitä morfofonologisia operaatioita voidaan käyttää, kun lekseemihakuisessa muuntelussa morfofonologisella tasolla pyritään lähtölekseemistä kohti harhalekseemin näköistä tuloslekseemiä. Lisäksi pyrin selvittämään, miksi näin on, ja kuvaamaan, millaisista vuorovaikutussuhteista toteutettavien morfofonologisten operaatioiden valinnassa on kysymys. Tämä selvitys ei perustu kvantitatiiviseen tutkimukseen.

Lekseemihakuisessa muuntelussa pyritään siis eri menetelmillä, useimmiten morfofonologisin operaatioin, muokkaamaan lähtölekseemistä tuloslekseemi, joka ainakin muodoltaan muistuttaa yhtä tai useampaa harhalekseemiä. Käytännössä totuus ei ole lainkaan näin yksinkertainen, sillä harhalekseemin valinta on osa muodostamista. Voidaan ajatella, että lähtölekseemi *Toyota Carina* tai yksinkertaisemmin vain *Karina* on keskeinen harhalekseemin valintaa ohjaava tekijä ja että **tuloslekseemi** (aineistossa *Korina*, *Narina* ja *Kaarina*) **syntyy lähtö- ja harhalekseemin vuorovaikutuksessa**. Harhalekseemi siis valitaan lähtölekseemin muodon määräämissä rajoissa. Harhalekseemin valintaan voi kuitenkin vaikuttaa myös jokin nimeämisperuste, jota halutaan ilmaista. Vaikkapa *Narina*-nimen sanotaan viittaavan japanilaisten autojen nariseviin muoviosiin. Lekseemihakuisen muuntelun dynamiikkaan vaikuttaa toisinaan myös riittävän sopivien harhalekseemien saatavuus: kaikki mahdolliset äänneyhdistelmät eivät esiinny lekseemienä suomessa tai Suomessa yleisesti käytettävissä kielissä. *Carinasta* ei siis voida kovin hyvin "vääntää" muotoa **Kourina*, koska *kouria*-verbistä ei tällaista johdosta ole olemassa. (On toki eri asia, miten auto ylipäätään voidaan assosoida kopeloimiseen.) Kuten myöhemmin luvussa [D:5.5.1](#) osoitetaan, muuntelun kohteena oleva harhalekseemi voi myös olla kuvitteellinen, siis sellainen joka ei esiinny kielessä sellaisenaan tai esiintyy vain harvoin. Esimerkkejä tästä ovat mm. *Thunderbird* → *Tunturipirtti*, *Cadillac* → *Katin lakki*, *Karin lakki*, *Chevrolet* → *Servoletti* → *Pervoletti* ja *Seat Toledo* → *Tolusiitin*. Tällöin harhalekseemin yhdysosien pitää sitten olla erikseen kelvollisia.

Näkemykseni mukaan tuloslekseemit ovat luonteeltaan aina jossain määrin epäitsenäisiä. Ne ovat siis velkaa sekä lähtö- että harhalekseemille. Tuloslekseemin kaksimielisyys on lekseemihakuisen muuntelun perustarkoitus. Lekseemihakuisen muuntelun tuotteita voi pitää eräänlaisina arvoituksinakin. Oivallus jää syntymättä, ellei lisämerkityksisestä sekundäärinimestä pysty tunnistamaan sekä lähtö- että harhalekseemiä. Näin ollen *Toyota Carinasta* ei voida tehdä esimerkiksi **Mauria*, koska tätä ei enää pystytä palauttamaan (assosioimaan) *Carina*-nimeen, vaikka yhteisiä äännteitä jonkin verran onkin. Tämän luvun aiheena olevissa morfofonologisissa operaatioissa ei oikeasti ole siis kysymys $x \rightarrow y$ -muutoksista, vaikka ne seuraavassa sillä tavoin selkeyden vuoksi esitetäänkin. **Pikemminkin kyse on siitä, mitkä elementit tässä vuorovaikutteisessa muuntelumuodossa lähtölekseemistä jäävät jäljelle sellaisinaan tai muuntuneina ja mitkä eivät**. Nämä lähtölekseemin jäänteet toimivat eräänlaisina arvoituksen avaimina yhdessä maailmantiedon kanssa. Arvoituksen ratkaisemisessa olennaisena osana näiden avainten tai vihjeiden lisäksi on kulkineennimistössä luonnollisesti mm. merkki- ja mallinimien tuntemus, muissa nimistön- ja sanastonlajeissa kyseisten alojen tuntemus.

D:5.1.2 Käytettävissä olevat morfofonologiset operaatiot

Morfofonologisen tason muuntelussa hyödynnetään siis morfofonologisia operaatioita. Tällaisia ovat muun muassa äännteiden vaihtaminen toisiin, suffiksaatio, typistäminen, muottien hyödyntäminen ja muut vastaavat keinot, joita kahdessa viimeisimmässä luvussa ([D:3](#) ja [D:4](#)) esiteltiin puhtaiden sekundäärinimien muodostuksen yhteydessä. Luettelen seuraavaksi aineistosta havaitsemiani tendenssejä:

Tavurakenteen ja sanahahmon säilyttäminen

Aineiston perusteella yksi keskeinen tapa säilyttää viittaus alkuperäiseen sanaan tai nimeen on tavurakenteen säilyttäminen samana tai ainakin samantapaisena. Esimerkkejä tästä ovat esimerkiksi *Samara* → *Kamala*, *Vasara*, *Tamara*, *Sarana*, *Mersu* → *Marsu*, *Daihatsu* → *Thaihutsu* *Valmet* → **Valametti* → *Veli-Matti* ja *ambulanssi* → *pimpulanssi*. Tavurakenne toimii interlekseemisena vihjeenä joskus muuallakin: esimerkiksi riimirunoissa toisiinsa sointuvat sanat eräällä tavalla muistuttavat toistensa olemassaolosta. Tavurakenne tai oikeammin sanan sisäinen rytmi liittyy usein myös kuulokuvan tulkintaan, vaikkei aihetta kai ole tutkittukaan kovin tarkasti. Kun sana kuullaan väärin, se usein tulkitaan joksikin toiseksi samantapaiseksi sanaksi, ja tässä tulkinnessa juuri mm. tavurakenteesta syntyvä sanan hahmo on keskeisessä

osassa. Sanahahmolla tarkoitetaan määritelmän mukaan sanan fonologista ilmiä, skemaattista runkoa, joka rakentuu sen tavuluvusta sekä fonologisesta ja morfologisesta rakenteesta ([VISK § 147](#)).

Yleisiä säilymistendenssejä

Havaintojeni mukaan lähtölekseemin konsonantit tapaavat säilyä tuloslekseemiin asti vokaaleja paremmin. Tämä on linjassa jo äännehistorioissa havaittujen tendenssien kanssa eikä näin ollen ole mitään vain lekseemihakuiselle muuntelulle ominaista. Yhtä odotuksenmukaista on sekin, että painollisissa tavuissa oleva aines säilyy paremmin kuin painottomissa tavuissa oleva (esim. *Mitsubishi* → *Misunpissi*). Vokaaliyhtymien jälkikomponentit vaikuttaisivat säilyvän alkukomponentteja paremmin. Samoin lainojen yleiseen mukautumiseen kuuluu se, että konsonanttikasaamista voi jättää osia pois myös lisämerkityksistä sekundäärinimeä muodostettaessa.

Kielen rakenteeseen kuuluvat äänteiden vaihtelusuhteet

Nimeen sisältyvät etuvokaalit voidaan tarvittaessa vaihtaa takavokaaleiksi ja päinvastoin ($a, o, u \longleftrightarrow ä, ö, y$). Tämä on varsin tavallista muissakin yhteyksissä, esimerkiksi sananmuunnoksia muodostettaessa, ja tuttua kielenkäyttäjälle myös mm. erilaisten liitteiden ja päätteiden etu- ja takavokaalisista varianteista. Näin siis esimerkiksi *a* on tavallaan sama asia kuin *ä*. Samantapaisessa vaihtelussa ovat myös soinnilliset ja soinnittomat klusiilit, sillä suomen kielessä näiden välinen oppositio ei ole täysin kehittynyt. Koska useissa asemissa soinnillinen klusiili voidaan ongelmitta korvata soinnittomalla, on sama korvaaminen morfofonologisena operaationa käytettävissä myös morfofonologisen tason muuntelussa (esim. *Belarus* → *Pelargonia*). Sama pätee myös suhteessa $f \longleftrightarrow v$. Myös toisensuuntainen vaihdos on mahdollinen ja ainakin lähes yhtä luonteva (*Toyota Corolla* ↔ *Gorilla*). Varsin vapaasti vaihdettavia ovat myös erilaiset sibilantit ($s \sim c \sim z$), sillä suomessa on periaatteessa vain yksi *s*.

Alkukirjaimen vaihto

Poikkeus painollisten tavujen ja konsonanttien säilymiseen on sanan alkukirjaimen vaihtaminen. Tyyppi ei ole erityisen yleinen aineistossa, mutta on olemassa (esim. *Škoda* → *Looda*). Alkukirjain voidaan myös lisätä (*Ascona* → *Paskaana*). Nämä vastaavat teknisesti Mielikäisen edellä ([mp.](#)) esittämiä nimiä *Myllymäki* → *Pyllymäki* ja *Uppa* → *Kuppa*. Alkukirjaimen vaihto on hyvin voimakas muutos ja sulkee siksi pitkälti pois muut morfofonologiset operaatiot. Kuten jo edellä olen korostanut, lähtölekseemin pitää olla tunnistettavissa tuloslekseemistä. Voidaan myös ounastella, että mahdollisuudet alkukirjaimen vaihdossakaan eivät ole täysin rajattomat. Ilmeisesti on niin, että lähtö- ja tuloslekseemin alkukirjaimet usein muistuttavat jollakin tavalla toisiaan, ovat siis äänteinä jollakin tapaa samankaltaisia tai -paikkaisia. Tämä on kuitenkin usein myös pakon sanelemaa: uuden alkukirjaimen tulee sopia esiintymispaikkaansa foneettisesti. Ilmiö kaipaa tutkimusta sellaisen laajemman aineiston pohjalta, johon sisältyisi mm. kaupunkinimiä ja epävirallisia henkilönnimiä.

Katkominen ja täydentäminen

Edellä puhtaiden sekundäärinimien muodostuksen yhteydessä ([D:4.2](#)) puhuttiin nimien muodostamisesta suffiksillisten muottien avulla. Tässä todettiin, että tällaiset muotit abstrahoidaan muiden nimien ja sanojen perusteella ja että muottiin sijoitetaan usein kantasanaa ensimmäinen tavu ja toisen tavun alussa oleva

konsonanttiaines, jos sellaista on. Tässä sijoittamisessa olennaista oli, että kantasana tuli tunnistetuksi samalla tavoin kuin lyhentämisessäkin (*Yst. vast. täm. lehd. kontt. nimim.*). Lähtölekseemin tunnistettavuus on välttämätöntä myös lisämerkityksisiä sekundäärinimiä muodostettaessa. Koska edellä mainitulla tavalla sanan alku on tunnistettavampi osa kuin sen loppu, on luontevampaa lisätä ainesta lähtölekseemin loppuun kuin alkuun (*Kupla* → *Kupletti* mutta myös *El Camino* → *Velkamiina*). Molemmat mahdollisuudet toki ovat siis käytettävissä. Vastaavasti lopusta typistäminen on luontevampaa kuin alusta typistäminen (*Jeep Wagoneer* → *Vakoneeker* → *Vako*, *Volvo Amazon & rarr Matzon*) ja alusta typistäminen usein edellyttää, kuten puhtaillakin sekundäärinimillä, ensitavun painottomuutta tai lyhyttä. Lopusta täydennettäessä tunnistettavan kannan jättävä katkaisukohta on usein tavanomainen (*Kupla* → *Kupl|etti*, *Passat* → *Pas|uuna*).

Sekaus

Myös sekauksen hyödyntämisessä on kyse nimiaineksen varioinnista tunnistettavuus säilyttäen. Etenkään lisämerkityksisiä sekundäärinimiä muodostettaessa kysymys ei ole ääntämistä helpottavasta metateesista tai kielivirheestä vaan tahallisesta variointikeinosta (vrt. neutraaliin, ei-lekseemihakaiseen sekaukseen [D:4.6.2](#)). Se, että kykenemme palauttamaan tällä tavoin varioidut nimet, on toki seurausta kyvystämme tulkita virheellisiä ilmauksia. Eräs esimerkki tästä on verkossa ns. urbaanihuhuna kiertävä teksti "Cambridgen tutkimuksesta":

Cmabrigden yilopitson tuktimusken muakan ei ole väilä msisä jäjretyksessä sanan kijraimet ovat, aiona täreä aisa on, että esnimäinen ja viiminen kijrain ovat oikelila piakiolla. Loput voiavt olla missä jäjretyksessä tahasna ja imhinen voi sitli lukea tesktiin ongemlitta, koksa aiovv eiävt lue jokaita kijraitna eriskeen, vain sanan kokoniasuuetna.

Käytännössä kirjaimet eivät voi olla missä järjestyksessä tahansa anagrammisesti, vaan "Cambridgen tutkimuksen" tapaan kyse on monesti juuri peräkkäisten kirjainten paikanvaihdoksista (*Plymouth* → **Plimoutti* → *Piltti*). Toinen vaihtoehto tunnetaan kansankielessä nimellä "Senat sakaisin", virallisemmin voidaan puhua sananmuunnoksista tai spoonerismista. Käytännössä kyse on alkukirjainten tai aloittavien morien vaihdosta joko sanojen, yhdyssanan osien tai tavujen välillä. Esimerkkejä nimiaineksen varioinnista tällä menetelmällä ovat mm. nimet *Opel Kadett* → *Kadetti* → **Karetti* → *Raketti*, *Fiat* → *Fiiatti* → *Hiivatti*, *Ford Sierra* → *Riesa* ja *Peugeot* → *Pösö* → *Söpö*.

D:5.1.3 Lopuksi

Matkalla lähtölekseemistä tuloslekseemiin voidaan siis hyödyntää monenlaisiakin muuntelukeinoja, kunhan sekä lähtölekseemi että harhalekseemi ovat tunnistettavissa lopputuotteesta. Tällaisen muuntelun analyysi tuo esille sen, mikä sanoissa tai pikemminkin niiden muodossa on keskeisintä, painokkainta ja mieleenpainuvinta. Lopuksi vielä nimilaatikko, jossa on kaikki morfofonologisia operaatioita käyttäen (eli "vääntämällä") muodostetut lisämerkityksiset sekundäärinimet:

Morfofonologisia operaatioita käyttäen muodostetut msd-nimet:

4 pyörää ja loota = (henkilöauto) Skoda

9kupoli = (henkilöauto) Saab 96

Aasi = (linja-auto) AEC (kuvan [lähdeviite](#))

Agoonia = (henkilöauto) Opel Ascona

Aisa = (moottoripyörä) AJS

aisa = (moottoripyörä) moottoripyörä yleensä

Akkutiikeri = (mopo) Tunturi Tiger Aqua

Akkutiikeri = (mopo) Tunturi Tiger Aqua

Almameera = (henkilöauto) Nissan Almera
Amalia = (henkilöauto) Volvo Amazon
Amazooni = (henkilöauto) Volvo Amazon
ambumalantsi = (ambulanssi)
Amerikaano = (henkilöauto) Rambler American
Amiszoom = (henkilöauto) Volvo Amazon
Amitsu = (henkilöauto) Mitsubishi
amppari = (ambulanssi)
Anaconda = (henkilöauto) Opel Ascona
Anjovis = (henkilöauto) Toyota Avensis
Ankka = (henkilöauto) Ford Anglia
Anselika = (henkilöauto) Ford Anglia
Anus = (henkilöauto) Ford Taunus
Arbuus = (henkilöauto) Subaru
Armi = (henkilöauto) Armstrong-Siddeley
Asco = (henkilöauto) Opel Ascona
Asteekki = (henkilöauto) eräs Lada
Asteroid = (henkilöauto) Opel Astra
Aunus = (henkilöauto) Ford Taunus
automapiili = (henkilöauto) auto yleensä
automapiilivaunu = (henkilöauto) auto yleensä
Autopolo = (henkilöauto) Volkswagen Polo
avokas = (henkilöauto) avoauto
Baazka = (henkilöauto) eräs Lada
Bajjerilainen Mutteri-Wiritys = (henkilöauto) BMW
bamarifiude = (poliisiauto)
Baskona = (henkilöauto) Opel Ascona B
Bii-Mari = (henkilöauto) BMW
billiga = (henkilöauto) auto yleensä
bisykkeli = (polkupyörä)
Booah = (henkilöauto) eräs Lada (kuvan [lähdeviite](#))
Borat = (henkilöauto) Volkswagen Bora
Buimuri = (henkilöauto) BMW
Bässi = (moottoripyörä) BSA
C-kasetti = (henkilöauto) Opel Kadett C
Cadillac = (henkilöauto) Volkswagen Caddy
Chevy = (henkilöauto) Datsun Cherry
Cordita = (henkilöauto) Ford Cortina
Cosander = (henkilöauto) Ford Cosworth-mallit
Coskinen = (henkilöauto) Ford Cosworth-mallit
Coskio = (henkilöauto) Ford Cosworth-mallit
Cossu = (henkilöauto) Ford Sierra, Escort Cosworth-mallit
Cossusierra = (henkilöauto) Ford Sierra Cosworth Sedan
Daa Daa = (henkilöauto) Lada

Darra = (henkilöauto) Dodge Dart
Dartsi = (henkilöauto) Dodge Dart
Dorf = (henkilöauto) Ford
Edustus**Poloneesi** = (henkilöauto) eräs FSO Polonez 1980-luvulta
Eemeli = (kuorma-auto) Sisu ET-sarja
Eero = (kuorma-auto) REO
El Scudo = (henkilöauto) eräs Fiat Scudo EL
Elmeri = (henkilöauto) Ford Escort
Emma = (henkilöauto) EMW
Emu = (henkilöauto) EMW
Ensu = (henkilöauto) NSU
Esco = (henkilöauto) Ford Escort
Escocossu = (henkilöauto) Ford Escort Cosworth
Escocossu = (henkilöauto) Ford Escort Cosworth
Esko = (henkilöauto) eräs Ford Escort
Esko = (henkilöauto) Ford Escort
Eskometri = (henkilöauto) Ford Escort
Essi = (henkilöauto) Ford Escort
Esso = (henkilöauto) Ford Escort
eXloord = (henkilöauto) Ford Escort
Expommi = (henkilöauto) Ford Escort
Export = (henkilöauto) Ford Escort
Extra-Large = (henkilöauto) Lada
Fajjas Inttiin Aikoinaan Työnteli = (henkilöauto) Fiat
Fauvee = (henkilöauto) Volkswagen
Fiasco = (henkilöauto) eräs Ford Fiesta mk 3
Fiasko = (henkilöauto) Ford Fiesta
Fiasko = (henkilöauto) Fiat
Fiat satakaks**laiska** = (henkilöauto) Fiat 127
Fiicus = (henkilöauto) eräs Ford Focus mk 1
Fiketti = (henkilöauto) Fiat
filemoonni = (polkupyörä)
Fire = (henkilöauto) Vauxhall Firenza
Fisu = (henkilöauto) Ford Fiesta
Fiude = (henkilöauto) Fiat 600
Fiude = (henkilöauto) Ford Fiesta
Fiude = (henkilöauto) Fiat
Folke West = (henkilöauto) eräs Volkswagen
Ford **Kakka** = (henkilöauto) Ford Ka
Ford **Riesa** = (henkilöauto) Ford Sierra
Ford **Transvestit** = (pakettiauto) Ford Transit
Ford**Fiasko** = (henkilöauto) Ford Fiesta
Franko = (kuorma-auto) Fargo
Freekartul = (maastoauto) Land Rover Freelander

Gemssi = (henkilöauto) GMC
Gorbatsovi = (henkilöauto) eräs Seat Cordoba
Gorilla = (henkilöauto) Toyota Corolla
Gran **Turska** = (moottoripyörä) Moto Guzzi Norge GT
Granaatti = (henkilöauto) Ford Granada
Graniitti-ifa = (henkilöauto) IFA Granit
Grantaunus = (henkilöauto) Ford Granada
Haikala-**Letukka** = (kuorma-auto) Chevrolet 1946-47 (kuvan [lähdeviite](#))
Haisee = (pakettiauto) Toyota Hi-Ace
Haisu = (pakettiauto) Toyota Hi-Ace
Helisijä = (henkilöauto) Skoda Felicia
Hell-potti = (henkilöauto) Talbot
Henkka = (henkilöauto) Vauxhall Prince Henry
Henskeli = (kuorma-auto) Henschel
Hiaste = (pakettiauto) Toyota Hi-Ace
Hiivatti = (henkilöauto) Fiat
Hipanen = (henkilöauto) Toyota Hi-Ace
Hiski Salome = (farmariauto) eräs Renault 12
HK:n sininen = (linja-auto) HKL:n linja-auto
Holshaabeli = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Holshaben = (henkilöauto) Volkswagen
Horisko = (henkilöauto) eräs Talbot Horizon
Horna = (kulkine yleensä) Honda
Horna = (henkilöauto) AMC Hornet
Hosilontti = (henkilöauto) Talbot Horizon
Huihai = (henkilöauto) Hyundai
HuiHai = (henkilöauto) eräs Hyundai Matrix
Huimjaa = (henkilöauto) Hyundai
Huinjaa = (henkilöauto) Hyundai
Hurrikaani = (polkupyörä) eräs Tunturi Huracane
Husu = (polkupyörä) Husqvarna
Hynynen = (henkilöauto) eräs Hyundai i30 vm. 2010
Hyrysyst = (henkilöauto) Chrysler
lida = (kuorma-auto) KAZ 608 tai 4540, "Kolhida"
lidu = (henkilöauto) Citroen ID19 tai DS19
livana = (henkilöauto) IFA
Ikarussov = (linja-auto) Ikarus
Ike = (henkilöauto) eräs Hyundai i40
Inva = (henkilöauto) eräs Lada Niva
Irmeli = (henkilöauto) Chevrolet Impala
Iso **Vaari** = (leikkuupuimuri) eräs Fahr
Iso-**Niilo** = (kuorma-auto) Volvo N88
Issika = (moottoripyörä) IC
Jaakko = (henkilöauto) Jaguar

Jaffa = (moottoripyörä) Jawa
Jagomir = (henkilöauto) Jaguar
Jalkswagen = (henkilöauto) Volkswagen (jonka kuljettaja kävelee)
Jammu = (moottoripyörä) Yamaha
Jarska = (henkilöauto) eräs Toyota Yaris
Jatta = (henkilöauto) Volkswagen
John Vieteri = (traktori) John Deere
Joni = (traktori) John Deere
Joni = (polkupyörä) Jopo
Joni Tikka = (traktori) John Deere
Junansulake = (henkilöauto) Datsun 100A (kuvan [lähdeviite](#))
Jupivieteri = (mopo) Jupiter
Jysky = (kuorma-auto) Sisu Jyry (kuvan [lähdeviite](#))
K-Whopper = (kuorma-auto) Kenworth
Ka'death = (henkilöauto) Opel Kadett C
Kaakeli = (henkilöauto) eräs Ford Ka
Kaarina = (henkilöauto) Toyota Carina
Kaarina = (henkilöauto) eräs Toyota Carina II
Kaarina = (henkilöauto) eräs Toyota Carina
Kaasik = (kuorma-auto) GAZ 52 tai 53
Kadetti = (henkilöauto) Opel Kadett
Kaduuza = (henkilöauto) Opel Kadett
Kaisa = (henkilöauto) Opel Kadett
Kakkafiiatti = (henkilöauto) Fiat 850
Kakkakoppa = (henkilöauto) Volkswagen Golf 2 korimalli
Kakkosnelonen = (henkilöauto) Volvo 240
Kaks seiska laiska = (henkilöauto) eräs Fiat 127
Kaksnelikantti = (henkilöauto) Volvo 240
Kallis Jalmari = (traktori) Allis Chalmers
Kallu = (henkilöauto) Mitsubishi Galant
Kalluntupa = (henkilöauto) Mitsubishi Galant
Kamala = (henkilöauto) Lada Samara
Kamiina = (henkilöauto) Chevrolet El Camino
Kamokangi = (henkilöauto) Ford Mustang
Kampura = (henkilöauto) Austin Cambridge
Kanikka = (kuorma-auto) Scania Vabis
Kanttirapee = (henkilöauto) Audi 80 tai 90 Coupé, Coupé Quattro typ 85
Karin lakki = (henkilöauto) Cadillac
Kasiainen = (henkilöauto) Fiat 850
Kasipukki = (henkilöauto) Fiat 850
Kasirellu = (henkilöauto) Renault 8 Gordini
Kass = (henkilöauto) GAZ 15T
Kass Ai-Ai = (kuorma-auto) GAZ AA
Kassi = (kuorma-auto) GAZ

Kata = (traktori) KD-35 (tai KT-35) tai ehkä KT-7-traktori
Katin lakki = (henkilöauto) Cadillac
Katja = (henkilöauto) Opel Kadett
Kato Mutsi = (moottoripyörä) Moto Guzzi
Katsikohvi = (kuorma-auto) GAZ
Kauko = (henkilöauto) Cadillac
Kedaut = (henkilöauto) Opel Kadett
Kekkeriauto = (henkilöauto) Checker entisiä takseja (kuvan [lähdeviite](#))
Kerttu = (henkilöauto) eräs Hyundai Getz
Kessu = (kaivinkone) Vammass Kersantti
Ketuli = (henkilöauto) Dodge Dart GT
Keturainen = (henkilöauto) Dodge Dart GT
keturi = (henkilöauto) GT-mallit
kiertokiekko = (polkupyörä)
Kiisu = (traktori) GAZ 51
Kiisuauto = (kuorma-auto) GAZ
Kilpakortsu = (henkilöauto) Renault 8 Gordini
Kipakas = (kuorma-auto) GAZ 51 jossa kipattava lava
Kissanainen = (henkilöauto) Citroen
Kissanpieri = (henkilöauto) Cadillac
Kitikka = (henkilöauto) Citroen
Kiva-Niva-Lada-Niva = (henkilöauto) eräs Lada Niva
Klo viisi yli yhdeksän Lada = (henkilöauto) Lada 2105
KlonksvaakkenTranskottero = (henkilöauto) eräs Volkswagen Transporter
KlonksvaakkenTranskottero = (henkilöauto) eräs Volkswagen Transporter
Klonkswagen = (henkilöauto) Volkswagen
Kolkswagen = (henkilöauto) Volkswagen
Kollivolski = (henkilöauto) Volkswagen Golf
Koloss = (leikkuupuimuri) Kolos
Kolpero = (henkilöauto) Volkswagen Golf
Koltainen = (henkilöauto) Mitsubishi Colt
Kommari = (henkilöauto) Opel Commodore
Kommerkoppi = (pakettiauto) eräs Commer COB
konkeli = (polkupyörä)
Konteo = (henkilöauto) Ford Mondeo
Kontu = (traktori) Ford County
Koobra = (henkilöauto) eräs Skoda Octavia
Koota = (henkilöauto) Skoda
Kopeekka = (henkilöauto) Pobeda
Kopikas = (henkilöauto) VAZ 2101
Koppelo = (henkilöauto) Volkswagen Golf
Koppelo = (kaivinkone) Kobelco
Korina = (henkilöauto) Toyota Carina
Kormu = (traktori) McCormick International

Korppari = (henkilöauto) Ford Scorpio
Korppi = (henkilöauto) Ford Scorpio
Kortsu = (henkilöauto) Toyota Corolla
Kortsu = (henkilöauto) Ford Cortina
Korttihonta = (henkilöauto) Honda Accord
Kossuesko = (henkilöauto) Ford Escort Cosworth
Kossuesko = (henkilöauto) Ford Escort Cosworth
Kota = (henkilöauto) Skoda
Kotaloota = (henkilöauto) Skoda
Kotaloota = (henkilöauto) Skoda
Kotlett = (henkilöauto) Opel Kadett
Kottero = (henkilöauto) Skoda
Kranatti = (henkilöauto) Ford Granada
kroppavaunu = (ruumisauto)
Kukkopilli = (henkilöauto) Goggomobil
Kukla = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kupletti = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kupoli = (henkilöauto) Saab 96
Kuppa = (henkilöauto) Cadillac Coupé de Ville
Kuppeli = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kusiainen = (henkilöauto) Fiat 600
Kymmentä vaille yhdeksän = (henkilöauto) Fiat 850
Kymmentä yli yks = (henkilöauto) Lada 110
Kyrsä = (henkilöauto) eräs Opel Corsa
Kädet = (henkilöauto) Opel Kadett
Käikäle = (henkilöauto) Cadillac
Käki = (henkilöauto) Cadillac
Käkkyrä = (henkilöauto) Cadillac
Käppyrä = (henkilöauto) Cadillac
Käpykkä = (henkilöauto) Cadillac
Käpysäkki = (henkilöauto) Cadillac
Kätinläkki = (henkilöauto) Cadillac
Köyhän miehen **Mersu** = (moottoripyörä) Messerschmitt kääpiöauto
Laabor = (henkilöauto) Lada
Laakotti = (henkilöauto) Lada
Laamanen = (henkilöauto) eräs Lada
Laapotti = (henkilöauto) Lada
Laardi = (henkilöauto) eräs Lada
Laatikko = (henkilöauto) Lada
Laatokka = (henkilöauto) Lada
Laattarauta = (henkilöauto) Lada
Lada **viis yli yhdeksän** = (henkilöauto) Lada 2105
Ladovan = (henkilöauto) Lada van-mallit
Ladugård = (henkilöauto) Lada

Ladukievitsh = (henkilöauto) Lada
Lalli = (henkilöauto) eräs Lada
Lambo = (henkilöauto) Lada
Lambo = (henkilöauto) eräs Lada 2104
Lampo = (henkilöauto) eräs Lada
Lankku = (henkilöauto) Volvo 200-sarja
Lantti = (henkilöauto) Mitsubishi Lancer
Lapa-**Valtteri** = (henkilöauto) Plymouth Valiant 1960-62
Lapamato = (henkilöauto) Plymouth Valiant
Lapanen = (henkilöauto) eräs Lada
Lara = (henkilöauto) Lada
Lara Lada = (henkilöauto) eräs Lada
LARGE = (henkilöauto) Lada
Largo = (henkilöauto) Lada
Larkke = (henkilöauto) Lada
Larpa = (henkilöauto) eräs Lada
Larpake = (henkilöauto) Lada
Larpatin = (henkilöauto) Lada
Larppa = (henkilöauto) Lada
Lars = (henkilöauto) Lada
Larsen = (henkilöauto) Lada
Larson = (henkilöauto) Lada
Larssi = (henkilöauto) Lada
Larsson = (henkilöauto) Lada
Lartsa = (henkilöauto) Lada
Larvanto = (henkilöauto) Lada
Larviainen = (henkilöauto) Lada
Lasse = (henkilöauto) eräs Lada
Lasse = (henkilöauto) Lada
Late = (henkilöauto) eräs Lada
Latikka = (henkilöauto) Lada
Lattana = (henkilöauto) Lada
Lattara = (henkilöauto) Lada
Lattarauta = (henkilöauto) Lada
Laturi = (henkilöauto) Lada
Latuska = (henkilöauto) Lada
Latuska = (henkilöauto) eräs Lada
Laura = (henkilöauto) eräs Lada
Lauri = (henkilöauto) eräs Lada
Lauri Olavi Ruplahymy = (henkilöauto) eräs Lada
Lavuaari = (henkilöauto) eräs Jaguar XJ 12
Leekolanti = (traktori) Leyland
Leena = (henkilöauto) Chevrolet
Leipäpussi = (henkilöauto) Volkswagen Kleinbus

Lenin = (henkilöauto) Lada 1200 L
Lenu = (henkilöauto) eräs Renault
Lepo = (henkilöauto) Opel
LepoAstma = (henkilöauto) Opel Astra
LepoAstma = (henkilöauto) Opel Astra
Lepo kasetti = (henkilöauto) Opel Kadett
Lerssi = (henkilöauto) Lada
Letukka = (henkilöauto) Chevrolet
Letukka = (kuorma-auto) Chevrolet
Leukasubaru = (henkilöauto) Subaru Legacy (kuvan [lähdeviite](#))
Leuku = (traktori) Leyland
Libanon = (henkilöauto) Chrysler LeBaron
limu = (henkilöauto) pitkä amerikkalainen auto, limusiini
Lincci = (henkilöauto) Lincoln
LINTA LADANIUS = (henkilöauto) eräs Lada 1500 Combi 1983
Litsun-Latsun = (henkilöauto) Datsun
Liz Taylor = (henkilöauto) eräs
Ljada Njiva = (henkilöauto) eräs Lada Niva
Looda = (henkilöauto) Skoda
Lude = (henkilöauto) Honda Prelude
Luikki = (henkilöauto) Buick
Lusja = (maastoauto) LuAZ
Luumu = (henkilöauto) Datsun Bluebird
Luupää = (henkilöauto) Datsun Bluebird
LyDää = (henkilöauto) Lada
Magu = (henkilöauto) Vauxhall Magnum
Mahasitruuna = (henkilöauto) Citroen ID tai DS (kuvan [lähdeviite](#))
maikki = (poliisiauto) pakettiautomallinen
Majuri = (traktori) Fordson Major tai Power Major tai Super Major
Makkara = (henkilöauto) eräs Mazda 626 vm. 1993
Maksalaatikko = (henkilöauto) Mazda
Maksalaatikko = (pakettiauto) eräs vm. 1985
Mankeli = (mopo) Honda Monkey
Marsu = (henkilöauto) Mercedes-Benz
Marsu = (farmariauto) Mercedes-Benz
Marsu = (henkilöauto) eräs Mazda 3
Masa = (henkilöauto) Mazda
Masa = (henkilöauto) eräs Mazda 2 vm. 2009
Masa = (henkilöauto) eräs Mazda pick-up
Masa = (henkilöauto) eräs Mazda 121
Masi = (kuorma-auto) Sisu SA-150
Masu = (henkilöauto) Mazda
Matadooris = (henkilöauto) AMC Matador
Mati = (henkilöauto) Daewoo Matiz

Matilda = (henkilöauto) eräs Mazda 323
Matleena = (moottoripyörä) Matchless
Matu = (henkilöauto) Mazda
Matzon = (henkilöauto) Volvo Amazon
Merkki = (henkilöauto) Ford Mercury
Mermeri = (henkilöauto) Mercedes-Benz
Merseedes**peenis** = (henkilöauto) eräs Mercedes-Benz
Mersu = (henkilöauto) Messerschmitt
Messukka = (pakettiauto) Mercedes-Benz
Metri-Ford = (henkilöauto) Ford 17M , 20M ja muut vastaavat
Mihtupihti = (henkilöauto) Mitsubishi
Mikä 16? = (henkilöauto) Peugeot Mi16
Minttu = (henkilöauto) Austin Mini
Miranoli = (henkilöauto) Fiat 131 Mirafiori
Mirkku = (henkilöauto) Fiat 131 Mirafiori
Mirri = (henkilöauto) Fiat 131 Mirafiori
Mississippi = (henkilöauto) Mitsubishi
Misunpissi = (henkilöauto) Mitsubishi
Mitsubitch = (henkilöauto) Mitsubishi
Mitsupitsi = (henkilöauto) Mitsubishi
Mitsuppi = (henkilöauto) Mitsubishi
Mitsusiippi = (henkilöauto) Mitsubishi
Mitsusiitin = (henkilöauto) Mitsubishi
Mitsuvitsi = (henkilöauto) Mitsubishi
Mitä ihmettä 16? = (henkilöauto) Peugeot Mi16
Mitätön 16 = (henkilöauto) Peugeot Mi16
Molo = (henkilöauto) GAZ 1930-l., ilmeisesti GAZ AA-malli
Monroe = (henkilöauto) Ford Mondeo
Moppe = (henkilöauto) Chrysler-konsernin autotehtaiden auto
Mopsi = (henkilöauto) Chrysler-konsernin auto
Morris **Räminä** = (henkilöauto) Morris Marina
Moshee = (henkilöauto) eräs Moshee
Moskiito = (henkilöauto) Moskvits
Moskito = (henkilöauto) Moskvits
Moskosviitti = (henkilöauto) Moskvits
motti = (moottoripyörä)
Muita yli yheksän = (henkilöauto) Lada
Munakadetti = (henkilöauto) Opel Kadett 1980-1990-luvun taite (kuvan [lähdeviite](#))
Murka = (moottoripyörä) Muravei
Mustangi = (henkilöauto) Ford Mustang
Musti = (henkilöauto) Ford Mustang
Mustikki = (henkilöauto) eräs Volvo V70
Mustikki = (henkilöauto) eräs Ford Mustang GT vm. 1988

Mätädor = (henkilöauto) AMC Matador
Mäystin = (henkilöauto) Austin
Mörkö = (henkilöauto) Mercury
Mörkö-Majuri = (traktori) Fordson Major (kuvan [lähdeviite](#))
Möökjuuri = (henkilöauto) Ford Mercury
Napero = (maastoauto) Mitsubishi Pajero lyhyempi malli
Narina = (henkilöauto) Toyota Carina
Nasse = (henkilöauto) Nash
Nassu = (henkilöauto) Nash
Nassu = (moottoripyörä) NSU
Nasu = (kulkine yleensä) NSU NSU-moottoripyörä, NSU-auto tai sen seuraaja Audi NSU
Nasu = (kuorma-auto) Sisu NA-110 tai NA-140BT
Natsipakastin = (kuorma-auto) Mercedes-Benz Actros
Neekeri = (maastoauto) Jeep Wagoneer
Neppari = (henkilöauto) Neckar
Neva = (moottoripyörä) Moto Guzzi Nevada
Nipottaja = (henkilöauto) Nissan
Nippon = (henkilöauto) Nissan
Nipsoni = (henkilöauto) Nissan
Niskahiki = (polkupyörä) Nishiki
Nisse = (henkilöauto) Nissan Sunny 1.6 SLX "Sportwagon" vm -92
Nisu = (henkilöauto) Nissan
Nisunasu = (henkilöauto) Nissan
Nivea = (henkilöauto) eräs Lada Niva
Njiva Njiva = (henkilöauto) eräs Lada Niva
Nopo = (mopo) Mopo
Noppeli = (henkilöauto) Opel
Nuffetti = (traktori) Nuffield
Nuhju = (traktori) Nuffield
Nussini = (henkilöauto) Nissan
Nusu = (henkilöauto) NSU PSK:1960-luku
Näystin = (henkilöauto) Austin A30
O Sorsa = (henkilöauto) Opel Corsa
Obeliks = (henkilöauto) Opel
Obelix = (henkilöauto) Opel PSK:1970-luku
Obljää = (henkilöauto) Opel
Obljääd = (henkilöauto) Opel
Oblää = (henkilöauto) Opel
Oksana = (henkilöauto) Opel Ascona
Oksavika = (henkilöauto) Skoda Octavia
Olga = (poliisiauto) Volga PSK:1960-luku
Olive = (henkilöauto) Opel PSK 1970-luku
Omena = (henkilöauto) eräs Opel Omega

Ompu = (henkilöauto) Opel Omega
On Persaukisten Eka Lelu = (henkilöauto) Opel
Onnellisen Pojan Ensimmäinen Lelu = (henkilöauto) Opel
onnipussi = (linja-auto) (kuvan [lähdeviite](#))
Ontsi dyn-dyn = (henkilöauto) Oldsmobile
Oo josta tulee ongelmia = (henkilöauto) Opel
Opel **Astma** = (henkilöauto) Opel Astra
Opeliks = (henkilöauto) Opel
Opeliksi = (henkilöauto) Opel
Opelix = (henkilöauto) Opel
Oplää = (henkilöauto) Opel
Orkku = (henkilöauto) Ford Orion
Osmo = (henkilöauto) Oldsmobile
Paheero = (henkilöauto) Mitsubishi Pajero
Paksu-Petteri = (pakettiauto) eräs Bedford vm. 1968
Pallero = (pakettiauto) Mitsubishi Pajero
Palloperävolvo = (henkilöauto) Volvo PV544 (kuvan [lähdeviite](#))
Parasiitti = (pakettiauto) Ford Transit
Parooni = (henkilöauto) Chrysler LeBaron
Pasaaderi = (henkilöauto) Volkswagen Passat
Pasi = (sotilasajoneuvo) Sisu XA-180 ja muita malleja
Paskaana = (henkilöauto) Opel Ascona
Paskatti = (henkilöauto) Volkswagen Passat
Paskona = (henkilöauto) Opel Ascona B
Paskona = (henkilöauto) eräs Opel Ascona 2,0 i vm.-88
Paskvits = (henkilöauto) Moskvits
Pasuuna = (henkilöauto) Volkswagen Passat
Patakakslaiska = (henkilöauto) Fiat 127
Patonki = (henkilöauto) Peugeot
Paugu ott = (henkilöauto) Peugeot
Paukkuva Etova Uusi Gallialainen Ei Ole Tervetullut = (henkilöauto)
Peugeot
Paukutti = (henkilöauto) Peugeot
Peetu = (kuorma-auto) Bedford
Peko = (kuorma-auto) Bedford
Peku = (kuorma-auto) Bedford
Pelakuu = (traktori) Belarus
Pelastus = (traktori) Belarus
Peltoraato = (henkilöauto) Cadillac Eldorado
Pena = (henkilöauto) eräs Peugeot 1007 vm. 2005
Perseellens lens = (henkilöauto) Mercedes-Benz
Perseott = (henkilöauto) Peugeot
Perseott = (henkilöauto) Peugeot
Perslinko = (henkilöauto) Citroen Berlingo

Perverssisuzuki = (mopo) Suzuki PV
Pervoletti = (henkilöauto) Chevrolet
Pesekaru = (henkilöauto) Peugeot
Peso = (henkilöauto) Peugeot
Pesonen = (henkilöauto) Peugeot
Pesukott = (henkilöauto) Peugeot
Pesumasin = (henkilöauto) Peugeot
Pete = (kuorma-auto) Peterbilt
Petter = (pakettiauto) Bedford
Petteri = (kuorma-auto) Bedford
Petu = (kuorma-auto) Bedford
Petukka = (pakettiauto) Bedford
Peukoputki = (henkilöauto) Peugeot
Piikkipyörämajuri = (traktori) Fordson Major (kuvan [lähdeviite](#))
Piippeli = (henkilöauto) eräs Opel viallinen
Pikkasen reilu maitopurkki = (henkilöauto) Ford Escort 1,1L
Pikku kakkonen = (traktori) Valmet 502
PikkuVihtori = (henkilöauto) eräs Vauxhall Victor F1
PikkuVihtori = (henkilöauto) eräs Vauxhall Victor F1
Pikku-Julumetti = (traktori) Valmet 502
Pikku-Niilo = (kuorma-auto) Volvo N86
Pikku-Sampo = (leikkuupuimuri)
Pikku-Vallu = (traktori) Valmet 15/20
Pillu = (henkilöauto) Renault
Piltti = (henkilöauto) Plymouth
Pimppi = (henkilöauto) Sunbeam IMP
pimpulanssi = (ambulanssi)
Piritta = (henkilöauto) eräs Lada Niva
Pjyöök = (henkilöauto) Buick
Pluskvamperfekti = (polkupyörä) eräs Perfect
Poekott = (henkilöauto) Peugeot
Pol Pot = (henkilöauto) Talbot
polkumasäädin = (polkupyörä)
Polopotti = (henkilöauto) Volvo vm. 1985
Pommi = (henkilöauto) Sunbeam IMP
Pomo = (henkilöauto) Pontiac
Pomojen Edestä Ulisevat Gallialaiset Eivät Ohita Toyotia = (henkilöauto) Peugeot
Poncho = (henkilöauto) Pontiac
Poniakki = (henkilöauto) Pontiac
Ponne = (henkilöauto) Pontiac Bonneville
Pontias Pilatus = (henkilöauto) Pontiac
Pontikka = (henkilöauto) Pontiac
Pontus = (henkilöauto) Pontiac

Ponu = (henkilöauto) Pontiac
Porkka = (henkilöauto) Porsche 911
Poru = (henkilöauto) Volkswagen Bora
Porvari = (kuorma-auto) Borgward
Possu = (henkilöauto) Porsche
Potniakki = (henkilöauto) Pontiac
Pottulooda = (henkilöauto) Skoda
Pressasubaru = (henkilöauto) Subaru Impreza
Primaveera = (henkilöauto) Nissan Primera
Puhäs üks = (henkilöauto) Lada 2101
Puikula = (henkilöauto) Buick
Puikutin = (henkilöauto) Buick
Puimuri = (henkilöauto) BMW
Pukki = (moottoripyörä) Boch
Puldokkipetteri = (kuorma-auto) Bedford bulldog-tyyppinen
Pulimulkkeri = (traktori) Volvo BM
Pulttiperä = (henkilöauto) Volvo PV
Pulu = (henkilöauto) Volkswagen Polo
pusa = (linja-auto)
pussi = (linja-auto)
puukylkifarkku = (farmariauto) amerikkalainen ja puukylkinen (kuvan [lähdeviite](#))
pärre = (moottoripyörä) (äänen [lähdeviite](#))
Pässi = (moottoripyörä) BSA
Pökats = (traktori) DT 14 tai DT-20, T-25 tai T-25A
Pömm = (henkilöauto) BMW
Pöhkö = (henkilöauto) Peugeot
Pöhlö = (henkilöauto) eräs Ford Thunderbird
Pökötin = (henkilöauto) Peugeot
Pökötti = (henkilöauto) Peugeot
Pölymotti = (henkilöauto) Plymouth
Pösö = (henkilöauto) Peugeot
Pöykämöytti = (polkupyörä) eräs Peugeot
Raataja = (kuorma-auto) Ford Trader
Raato = (henkilöauto) Cadillac Eldorado
Raisu = (kuorma-auto) Sisu RA-140
Raisu = (henkilöauto) Chrysler
Raketti = (henkilöauto) eräs Fiat Regata vm. 1986
Raketti = (henkilöauto) Opel Kadett
raksa = (traktori)
Rami = (henkilöauto) Dodge Ramcharger
Ranka = (henkilöauto) Range Rover
Ransetti = (henkilöauto) Ford Transit
Ransu = (henkilöauto) Pontiac Trans Am

Ransu = (henkilöauto) Ford Transit vanha,lavamallinen
Ransu = (henkilöauto) Ford Transit
Rasi = (kuorma-auto) Sisu SA-240
Rassukka = (matkailuauto) eräs
Ratakakslaiska = (henkilöauto) Fiat 127 kolhittuna
Ratakakslaiska = (henkilöauto) Fiat 127
Ratakaksseiska = (henkilöauto) Fiat 127
Ratsuni = (henkilöauto) Datsun
Rauni = (traktori) David Brown
Reijo = (henkilöauto) Rambler
Reilu = (henkilöauto) Renault
Reino = (henkilöauto) Renault
Reiska = (henkilöauto) Opel Rekord
Reiska = (henkilöauto) Rambler Rebel
Rekku = (henkilöauto) Opel Rekord
Rellu = (henkilöauto) eräs Renault Laguna vm. 1997
relo = (polkupyörä)
Remmiveto-**Vulva** = (henkilöauto) Volvo ainakin 300-sarja
Renoo **Lagunel** = (henkilöauto) Renault Laguna
Renu = (henkilöauto) Renault
Repsu = (henkilöauto) Renault
Resu = (kuorma-auto) Sisu 1997-
Revontuli-**Rellu** = (henkilöauto) eräs Renault 5
Riasa = (henkilöauto) Ford Sierra
Riesa = (henkilöauto) Ford Sierra
Rojuenkeli = (moottoripyörä) Royal Enfield
Rokolla = (henkilöauto) Toyota Corolla
Romeo = (henkilöauto) eräs Alfa Romeo
Rommeli = (kuorma-auto) Mercedes-Benz
Romuenkeli = (moottoripyörä) Royal Enfield
Rotko = (henkilöauto) Dodge
Rupelos = (traktori) Belarus
Ryppypemppu-**Renu** = (henkilöauto) Renault 4CV (kuvan [lähdeviite](#))
Rysky = (henkilöauto) Chrysler
Rysä = (henkilöauto) Chrysler
Rytmi-Ritmo = (henkilöauto) eräs Fiat Ritmo
Ryöväri = (henkilöauto) Rover
Rähjä-Rööveri = (maastoauto) Range Rover
Räksä = (moottoripyörä) Honda CRX
Rämpytin = (henkilöauto) Rambler
Ränkä-Rööveri = (henkilöauto) Range Rover
Räsä = (henkilöauto) Ford Escort RS 2000
Rättisitruuna = (henkilöauto) Citroen 2CV
S-kortti = (henkilöauto) Ford Escort

Saapas = (henkilöauto) Saab
Saapikas = (henkilöauto) Saab 95 tai 96
Saara = (henkilöauto) Citroen Xsara
Saara = (henkilöauto) eräs Ford Sierra
Sabriina = (henkilöauto) eräs Saab 900i
Saima = (henkilöauto) eräs Saab vm. 1979
Sale = (henkilöauto) Dodge Challenger
Samantha = (henkilöauto) Lada Samara
Samantha Fox = (henkilöauto) Lada Samara
Samarushka = (henkilöauto) Lada Samara
Sammy = (henkilöauto) Lada Samara
Sammy Samara = (henkilöauto) eräs Lada Samara 1500i
Saniainen = (henkilöauto) Nissan Sunny
Sanni = (henkilöauto) Nissan Sunny
Saparo = (henkilöauto) Subaru
Saparo = (henkilöauto) eräs Subaru Leon
Sapeli = (henkilöauto) Saab
Sarana = (henkilöauto) Lada Samara
Sask'a = (traktori) T-16M
Sassa = (henkilöauto) T-16M
Sata-amppeerinen = (henkilöauto) Datsun 100A (kuva [lähdeviite](#))
Sata-Apina = (henkilöauto) Datsun 100A
Satakakslaiska = (henkilöauto) Fiat 127
Satiainen = (henkilöauto) Datsun 100A
Satku = (henkilöauto) eräs Saab 900
Sauli = (henkilöauto) eräs Datsun 100A
Sauli 100a = (henkilöauto) eräs Datsun 100A
Seelik = (henkilöauto) Toyota Celica
Seiskanelikanttinen = (henkilöauto)
Seiten-nolla-kekkonen = (traktori) Valmet 702
Sekottaja = (henkilöauto) Skoda
Sellu = (henkilöauto) Toyota Celica
Seperi = (henkilöauto) Chevrolet Sebring
Sepe = (henkilöauto) Fiat 127
Serla = (henkilöauto) Ford Sierra
Serveri = (maastoauto) Honda CR-V
Servo = (henkilöauto) Chevrolet
Setti = (moottoripyörä) CZ
Shampoo-Jammu = (moottoripyörä) Yamaha XZ 550
Sidrun = (henkilöauto) Citroen
Siegert = (henkilöauto) Ford Sierra
Sieppoauto = (henkilöauto) Ford Sierra
Sierain = (henkilöauto) Ford Sierra
Siesta = (henkilöauto) Ford Fiesta

Siideri = (henkilöauto) eräs Citroen AX 11
Siipicossu = (henkilöauto) Ford Sierra Cosworth mk1 (kuvan [lähdeviite](#))
Siitin = (henkilöauto) Seat
Siitti = (henkilöauto) Seat
Sikalintta = (henkilöauto) Plymouth Belvedere
Simcapommi = (henkilöauto) Simca 1000
Simka pommi = (henkilöauto) Simca 1000
Simpan hetekka = (henkilöauto) eräs Citroen BX vm 1986
Simsalabim = (henkilöauto) Simca
Singer = (henkilöauto) Dodge Swinger
Sirje = (henkilöauto) Ford Sierra
Sirtsu = (henkilöauto) Ford Sierra
Sitikas = (henkilöauto) Citroen
Sitruuna = (kulkine yleensä) Citroen
Sivako = (henkilöauto) Honda Civic
Six = (henkilöauto) VAZ
Skdl 1200 = (henkilöauto) Lada 1200
Skdl 1500 = (henkilöauto) Lada 1500
Skeida = (henkilöauto) Skoda
Skodillack = (henkilöauto) Skoda Octavia uudet mallit
Skolooda = (henkilöauto) Skoda
Skorbuut = (henkilöauto) Ford Scorpio
Sköpötti = (henkilöauto) eräs Skoda Felicia vm 1998
Sladi = (henkilöauto) Lada
Slarpa = (henkilöauto) Lada
Slobodova = (henkilöauto) Skoda
Smirre = (henkilöauto) Fiat 131
Sohlo = (mopo) Solifer
SokodaSkolooda = (henkilöauto) Skoda
SokodaSkolooda = (henkilöauto) Skoda
SokodaSkolooda = (henkilöauto) Skoda
SokodaSkolooda = (henkilöauto) Skoda
Sonni = (henkilöauto) Volvo Amazon
Sorsa = (henkilöauto) Opel Corsa
Spora = (moottoripyörä) Harley-Davidson Sportster
Sportti = (moottoripyörä) Harley-Davidson Sportster
Spuikki = (henkilöauto) Buick
Spuikutin = (henkilöauto) Buick
Stalin = (henkilöauto) Lada 1200S
Strumppa = (kulkine yleensä) moottoripyörä tai auto
Subbari = (henkilöauto) eräs Chevrolet Suburban -77
Suikka = (henkilöauto) Suzuki
Sukisuki = (henkilöauto) Suzuki tai moottoripyörä
Sumppi = (henkilöauto) Sunbeam

Supura = (henkilöauto) Subaru
Suruloota = (henkilöauto) Chevrolet
Susi = (kuorma-auto) Sisu
Susikuutonen,velttonelonen = (henkilöauto) Saab 96 V4
Susikuutonen,velttonelonen = (henkilöauto) Saab 96 V4
SusiSusi = (henkilöauto) Saab 99
Sussu = (henkilöauto) Suzuki
Suuda = (henkilöauto) Skoda
Suzie = (henkilöauto) Suzuki
Suzuki**Vitura** = (henkilöauto) Suzuki Vitara
Svoboda = (henkilöauto) Skoda
Swingi = (henkilöauto) Swinger
Syntymätappi = (mopo) Zündapp
Säyrä = (henkilöauto) Ford Sierra
Söhläri = (mopo) Solifer
Söhlö = (henkilöauto) Peugeot
Söpö = (henkilöauto) Peugeot
Sössö-Datsun = (henkilöauto) Datsun SSS-mallit
Taavetti = (traktori) David Brown
Taavi = (traktori) David Brown
Taavit**Rauno** = (traktori) David Brown
Talboursin = (henkilöauto) Talbot
Talle = (henkilöauto) Talbot
Tamara = (henkilöauto) Lada Samara
Tampax = (henkilöauto) Toyota Carina II DX
Tane = (henkilöauto) Ford Taunus
Taneli = (henkilöauto) Ford Taunus
Tanelo = (henkilöauto) Ford Taunus
Tarakan = (henkilöauto) Hyundai Terracan
Tarrapanta = (henkilöauto) Trabant
Tatima = (henkilöauto) Nissan Altima
Tauti = (henkilöauto) Audi
TeDi = (henkilöauto) eräs Seat Cordoba TDi
Teinide**ksteri** = (henkilöauto) Toyota Corolla DX
Teinik**ortsu** = (henkilöauto) Toyota Corolla DX
Teiniäkskorolla = (henkilöauto) Toyota Corolla DX
Tekovika = (henkilöauto) DKW
Tellervo = (henkilöauto) Volkswagen 1600 TL
Thaihutsu = (henkilöauto) Daihatsu
Tiina = (henkilöauto) Citroen Dyane
Tilulilu = (henkilöauto) Volkswagen 1600 TL
Tippare**llu** = (henkilöauto) Renault R4
Tippare**nu** = (henkilöauto) Renault R4
Toikka = (henkilöauto) Toyota

Tolusiitin = (henkilöauto) Seat Toledo
Tolusiitin = (henkilöauto) Seat Toledo
Torvijolla = (henkilöauto) Toyota Corolla
Torvijolla = (henkilöauto) Toyota Corolla
Tosilaiska = (henkilöauto) Volkswagen TL-mallit
Touko Jaakoppi = (henkilöauto) eräs Citroen 2CV
Trans Am = (pakettiauto) Ford Transit
Transkopteri = (pakettiauto) Volkswagen Transporter
Transsu = (pakettiauto) Ford Transit
Transu = (pakettiauto) eräs Volkswagen Transporter
Transu = (pakettiauto) Ford Transit
Transu = (henkilöauto) Pontiac Firebird Trans Am vm. 1989
Transventtiili = (pakettiauto) Ford Transit
Transventtiili = (pakettiauto) Volkswagen Transporter
Transvestiitti = (pakettiauto) Ford Transit
Transvestiitti = (pakettiauto) Volkswagen Transporter
Trumpetti = (moottoripyörä) Triumph
Tuhnus = (henkilöauto) Ford Taunus
Tuhunus = (henkilöauto) Ford Taunus
Tunari = (henkilöauto) Ford Taunus
Tunaus = (henkilöauto) Ford Taunus
Tunturipirtti = (henkilöauto) Ford Thunderbird
Tunturipöllö = (henkilöauto) eräs Ford Thunderbird
Tupla-WC = (henkilöauto) Citroen 2CV
Type L = (henkilöauto) eräs Lada
Typenä = (henkilöauto) Honda Type-R
Tärinä-ykkönen = (moottoripyörä) Yamaha TR 1
Tärviölet = (henkilöauto) Chevrolet
Täystuho = (traktori) eräs DT 14 (kuvan [lähdeviite](#))
Täystuho = (traktori) DT 14 (kuvan [lähdeviite](#))
Tölpötti = (henkilöauto) Talbot
Tötsä = (henkilöauto) Dodge
U96 = (henkilöauto) Saab 96
UpeeKapeeNopeeKuppee = (henkilöauto) Fiat 850 Coupé
Urheilumono = (henkilöauto) Saab 96
Urkki = (traktori) Ursus
Urkki = (henkilöauto) Audi quattro coupé
Uuno = (henkilöauto) Fiat Uno
Uuno = (henkilöauto) eräs Fiat Uno
Vaari = (henkilöauto) Deutz-Fahr
Vaari = (leikkuupuimuri) Fahr
Vainaja = (kuorma-auto) Vanaja
Vaiva = (henkilöauto) Vauxhall Viva
Vako = (maastoauto) Jeep Wagoneer

Vallu = (henkilöauto) Plymouth Valiant
Valtsu = (traktori) Valmet
Valtteri = (henkilöauto) Plymouth Valiant
Valtteri = (traktori) Valtra
Vanha **Vaari** = (leikkuupuimuri) eräs Fahr
Varis = (henkilöauto) Toyota Yaris (kuvan [lähdeviite](#))
Varis = (henkilöauto) Wartburg
Varpunen = (henkilöauto) Wartburg
Varpurkki = (henkilöauto) Wartburg
Varttikilon purkki = (henkilöauto) Wartburg
Vasara = (henkilöauto) Lada Samara
Vauva-Mersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz 170 VA
Veera = (henkilöauto) eräs Volkswagen Golf VR6
Vekku = (henkilöauto) Opel Vectra
Vekkuli = (henkilöauto) Opel Vectra
Veksi = (henkilöauto) Vauxhall VX
Veli sika = (henkilöauto) Skoda Felicia
Veli-Matti = (traktori) Valmet
Velka-auto = (henkilöauto) Volga
Velkamiina = (henkilöauto) Chevrolet El Camino
Velmutti = (traktori) Valmet
Ventikas = (henkilöauto) Volkswagen Vento
Ventti = (traktori) Fendt
Vesirokko = (henkilöauto) Volkswagen Scirocco
Viat = (henkilöauto) Fiat
Vicce = (henkilöauto) Vauxhall Victor
Vickie = (henkilöauto) Ford 1932 Victoria Sedan
Vicky = (henkilöauto) eräs Ford Crown Victoria
Viipperö = (henkilöauto) Dodge Viper
Viis yli yheksän = (henkilöauto) Lada 2105
Viivi = (henkilöauto) Vauxhall Viva
Vikakasa = (moottoripyörä) Kawasaki
Villesedän **Larviainen** = (henkilöauto) eräs Lada
Visvaakeni = (henkilöauto) eräs Volkswagen "Kupla"
Viuhvauh perusvika 70 = (henkilöauto) Zwickau P 70
Vladivostok = (henkilöauto) Lada
Volga = (henkilöauto) Volvo
Volks = (henkilöauto) Volkswagen
Volli = (henkilöauto) Volvo
Volmari = (henkilöauto) eräs Volvo
Volts = (henkilöauto) Volvo
Volvetti = (henkilöauto) eräs Volvo
Vompatti = (henkilöauto) eräs Volvo
Vosuli = (henkilöauto) eräs Volkswagen "Kupla"

Vova = (henkilöauto) Volvo
Vovka = (henkilöauto) Volvo
Vulva = (henkilöauto) Volvo
Vulva = (henkilöauto) Volvo
Vörr = (henkilöauto) Volkswagen jossa VR-moottori
Waldo = (henkilöauto) Plymouth Valiant
Wartburger = (henkilöauto) Wartburg
Yammu = (moottoripyörä) Yamaha
Yheksää yli yheksän = (henkilöauto) Lada 2109 Samara
Ysikuuppa = (henkilöauto) Saab 96
Ysisusi = (henkilöauto) Saab 99
Zaapor = (henkilöauto) ZAZ
Zaparello = (henkilöauto) ZAZ
Zatopek = (traktori) Zetor 5511
Zilttoni = (kuorma-auto) ZIL 131 armeijan maastokuorma-auto
Zirmakka = (henkilöauto) ZIM
Zorropulkka = (henkilöauto) Datsun 260Z
Ämmä = (henkilöauto) Rambler American
Ässä = (henkilöauto) Volvo pidennetty 960 tai S90
Ässä = (henkilöauto) Vauxhall Viva S Deluxe
Ässämersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz mallisarja S (Sonderklasse)
Ääspenis = (henkilöauto) Dodge Aspen
Öljykamiina = (henkilöauto) Chevrolet El Camino
Ötzi = (henkilöauto) eräs Saab 900 vm. 1992
Esitettyjen nimien lukumäärä: 863

D:5.2 Leksikaalinen korvaaminen

D:5.2.1 Leksikaalisen korvaamisen idea ja tekniikat

Edellisessä alaluvussa käsiteltiin lisämerkityksisten sekundäärinimien muodostamista sellaisen lekseemihakuisen muuntelun (eli McCluren termin (1981: 66–67) leksikaalisen muuntelun, lexical alteration) avulla, jossa edettiin morfofonologisella tasolla morfofonologisiin operaatioin. Sukunimestä *Aartomaa* voidaan morfofonologisiin operaatioin eli kansankielellä sanottuna "vääntämällä" tehdä esimerkiksi *Raatomaa*. Lekseemihakuisen muuntelu voi kuitenkin toteutua myös **leksikaalisella tasolla** leksikaalisena korvaamisena (lexical substitution). Tällöin kokonainen lekseemi vaihdetaan toiseksi. *Aartomaa*-nimeen sisältyvä kokonainen lekseemi *maa* voidaan korvata vaikkapa jollain siihen eri tavoin liittyvistä lekseemeistä *land*, *lande* tai *kuu*. Leksikaalisen tason substituutio perustuu McCluren mukaan (mp.) lähes aina sellaisiin seikkoihin kuin osittaiseen homonymiaan (*Newton* → *Isaac*), synonymiaan (*Amos* → *Mosquito* → *Flea*), vastakohtaistamiseen eli antonymiaan (*King* → *Queen*) tai metonymiaan. Leksikaalisessa korvaamisessa lekseemi korvataan kokonaan toisella sanalla tai nimellä, joka on jollakin tapaa sidoksissa edeltäjäänsä. Tässäkin kyse on

leksieemihakuisesta muuntelusta, sillä tuloksena on edelleen jonkinlainen tuloslekseemi, joka muistuttaa jotain jo olemassa olevaa harhalekseemiä. Menetelmä harhalekseemiin pääsemiseksi on kuitenkin aivan toisentyypinen ja ilmiöön liittyvät tutkimuskysymykset toisenlaiset.

Leksikaalinen korvaaminenkaan ei ole viime aikojen uutuuksia. Koski (2004: 73) nimittäin mainitsee, että eräs opettaja sai nimekseen *Pakkom menny valkia* julkaisemansa runokokoelman Karannut tuli mukaan.

Leksikaalisen korvaamisen keskeisin kysymys on se, minkälaisia yhteyksiä lähtölekseemin ja harhalekseemin väliltä hahmotetaan. Kun siis lekseemi korvataan jollakin siihen jotenkin **liittyvällä** lekseemillä, kysymykseksi jää, mitä liittymiä on aineiston perusteella olemassa. Tähän kysymykseen pyritään vastaamaan seuraavassa tutkimusaineistosta tehtyjen havaintojen perusteella. Myöskään näitten korvaamistapojen käyttämisen yleisyydestä ei ole mielekästä tehdä tilastollista tutkimusta aineiston pienuuden ja ennen kaikkea korvaamistapojen käyttämisen säännöttömyyden vuoksi. Esimerkiksi vastakohtaistamisen (antonymisaatio) käyttö edellyttää sitä, että jokin vastakohtainen ilmaus on ylipäättään olemassa. Samoin käytettävissä olevien synonyymien määrä saattaa vaihdella sanoittain.

Kuten jo luvun [D:2.4](#) jälkimmäisessä kaaviokuvassa asiaa tarkemmin selittämättä esitettiin, olen täydentänyt McCluren mallia havaintojeni pohjalta ja osin myös Mauno Kosken artikkelia (2004) hyödyntäen. McCluren mallin edelleenkehityksessä esittämäni ryhmät ovat seuraavat (muuntelun lähtönimenä oli siis kuvitteellinen henkilönnimi Kari Virtanen):

- 1) KONNEKSIOIDEN HYÖDYNTÄMINEN *Kari > Tapio*
- 2) SYNONYMISAATIO *Kari > Vesikivi, Virtanen > Laineela*
- 3) VASTAKOHTAISTAMINEN *Virtanen > Suvanto*
- 4) METONYMISAATIO *Kari > Saaristo*
- 5) KÄÄNTÄMINEN *Virtanen > Strömmi*
- 6) MUUT ASSOSIAATIOT *Virtanen > Sähkövirtanen*

Osa näistä on erittäin harvinaisia kulkineennimistöissä. Yleisin ja selvimmän rajautuva ryhmä on kääntäminen. Vaikka McClure ei mainitsekaan leksikaalisen substituution lajina kääntämistä eli semanttisesti läpinäkyvän proprin tulkitsemista toiselle kielelle (1981: 66–67), se sopii hyvin osittaisen homonymian, synonymian, antonymian ja metonymian jatkoksi. Kääntäminen sopisi oikeastaan jopa kattonimeksi näille kaikille, sillä kääntämisen perusidea lienee saman asian ilmaiseminen toisin sanoin – antonymiassa tämä tosin tehdään erikoisella tavalla, vastakohtan kautta.

D:5.2.2 Kääntäminen

McClure on siis sivuuttanut artikkelissaan ([mp.](#)) kääntämisen leksikaalisen tason muuntelukeinona. Tämä lienee seurausta siitä, että McClure on katsonut lekseemihakuista muuntelua (varsin yksikielisen) englanninkielisen kieliyhteisön näkökulmasta. Esimerkiksi suomalaisen epävirallisen kaupunkinimistön tutkimuksessa nimien kääntäminen tai mukakääntäminen on noteerattu muodostamiskeinona (*The Body Shop* → *Ruumiskauppa*) ([Ainiala 2005: 16](#)).

Käännösnimiä on monentasoisia. Jotkin nimet perustuvat originaalin hyvin tarkkaan kääntämiseen (Volkswagen → *Kansanauto*), jotkut taas ovat vapaamuotoisempia (Ford Mustang → *Humma*). Toisinaan tyydytään kääntämään vain osa originaalinimestä, ja joskus jopa humoristisesti käännetään tarkoitushakuisesti väärin (Ford Mustang Fastback → *Nopeasti takaapäin*). Kääntämisprosessin edellytys toki on, että käännettävällä nimellä on jokin merkitys: nimen on siis oltava läpinäkyvä.

Läpinäkyvyydenkään ei tosin tarvitse olla aitoa. Vaikka Seat onkin lyhenne espanjankielisistä sanoista Sociedad Española de Automóviles de Turismo, se on silti käännetty *Istuimeksi*, ikään kuin *Seat* olisi englanninkielinen sana. Nimeä luonnollisesti tarkastellaan kääntäjän eli nimen muokkaajan näkökulmasta, ja nimenantajan tarkoitusperät ovat jo tässä vaiheessa toissijaisia. Tällaista voidaan nimittää myös mukakäännökseksi.

Käännöksen ja mukaelman rajoilla

Kaikkien yksinkertaisin käännösprosessi – jos se edes käännösprosessi onkaan – on koskettanut niitä kulkineennimiä, joiden vieraskielinen homonyymi on jo aiemmin lainattu mukaelmalainana suomeen. Tällaisia nimiä ovat ainakin *Fregatti* 'Renault Fregate', *Jaguaari* 'Jaguar', *Kavaljeeri* 'Vauxhall Cavalier tai Chevrolet Cavalier' ja *Senaattori* 'Opel Senator'. Nämä voidaan tulkita joko käännöksiksi vieraskielisestä originaalista tai sen appellatiivisesta homonyymistä tai vaihtoehtoisesti suomalaistamiskeinoja käyttäen muodostetuiksi mukaelmalainanimiksi.

Selviä käännöksiä

Tulkinnallisesti ongelmattomia ovat nimet, joissa originaali tai sitä vastaava appellatiivi on käännetty tarkasti suomeksi. Tarkkoja käännöksiä originaaleistaan ovat *Kansanauto* 'Volkswagen', *Kansainvälinen* 'McCormick International -traktori', *Kaupunkiauto* 'Lincoln Town Car', *Keihäs* 'AMC Javelin', *Kippari* 'Opel Kapitän', *Kostaja* 'Sunbeam Avenger tai Chrysler Avenger', *Sinilintu* 'Datsun Bluebird' ja *Ukkoslintu* 'Ford Thunderbird'. Tarkan käännöksen rajatapaus on nimi *Maantiekiihtäjä* 'Plymouth Roadrunner'. *Roadrunner* tarkoittaa Amerikassa elävää *Geococcyx*-suvun lintua, joka on eräänlainen käki. Suomessa tämä lintu on kuitenkin tullut tutuksi lähinnä Looney Tunes -animaatioiden hahmona – suomeksi *maantiekiihtäjänä*, englanniksi *roadrunner*-nimellä.

Osittaisia käännöksiä

Joskus käännös on vain osa suomenkielistä nimeä, toisinaan taas vain osa alkuperäisestä nimestä on käännetty. Osittaiseen käännökseen perustuvat nimet *Hitlerin kansanauto* 'Volkswagen', *Jättilintu* 'Ford Thunderbird vm. 1970–77', *Taavitin poika* 'Harley-Davidson-mp.' ja *Pomomusse* 'Ford Mustang Boss' sekä useat myöhemmin esitetyt virheelliset käännökset. Osittaisena käännöksenä voidaan myös pitää Volkswagen New Beetle -mallin nimeä *Uus Kupla*, mutta todennäköisemmin nimi on täysin omaperäinen.

Käännöksen originaalina epävirallinen nimi

Epävirallisiakin kulkineennimiä on käännetty. Tällaisia lienevät mm. *Lehtisammakko* 'Opel vm. 1925' (← saks. *Laubfrosch*) ja *Maantieveturi* 'Hanomag Schlepper -traktori' (← saks. *Straßenzugmaschine*).

Epätarkkoja käännöksiä

Toisinaan kulkineennimien käännökset ovat väljempinä. Alkukielen sanan merkitys on kyllä ymmärretty, mutta suomalaisiksi vastineeksi on haluttu jokin suoraa käännöstä luontevampi ilmaus. Ford Mustangista on tullut *Humma* tai *Poni* ja Ford Thunderbirdistä *Myrskylintu* (pro *Ukkoslintu*). Epätarkkana käännöksenä voidaan myös pitää Chevrolet Blazerin nimitystä *Pikkutakki*. Appellatiivi *bleiseri* tunnetaan suomessakin, mutta alkukielessä sen merkitysala erilaisten takkien nimityksenä on hieman laajempi. Varsin luovia ja vapaita käännöksiä ovat *Kalaksi* 'Ford Orion', *Lentotukialus* 'Chrysler Saratoga', *Mualima* 'Ford Mondeo' (lat. *mundus* 'maailma'), *Paskanärhi* 'Ford Thunderbird', *Pikku-Tipu* 'Ford Thunderbird', *Tipu* 'eräs Ford Thunderbird' ja *Ärjy* 'Rambler Rebel'. Orionin tähdistö voidaan metonyymisesti samastaa galaksiin. Saratoga taas on yhdysvaltalaisen kaupungin lisäksi myös yhdysvaltalainen tunnettu lentotukialus.

Luovia ja virheellisiä käännöksiä sekä monimutkaisia tulkintaketjuja

Erittäin vapaita, suorastaan virheellisiä käännöksiä ovat *Istuin* 'Seat', *Maalaisneliö* 'Ford Country Squire', *Nopeasti takaapäin* 'Ford Mustang Fastback', *Persekynä* 'Dodge Aspen', *Persesuti* 'Dodge Aspen' ja *Puistotäti* 'Buick Park Avenue'. Seat ei merkitse 'istuinta' vaan on lyhenne espanjalaisen autotehtaan nimestä. *Squire*-nimi on assosioitu äänteellisesti läheiseen ja suomessa tutumpaan *square*-sanaan 'nelikulmio', vaikka *squire* tarkoittaa 'aseenkantajaa' tai 'kylän nokkamiestä'. *Persekynä* perustuu Aspenin tulkittamiseen yhdyssanaksi *ass* 'takamus' + *pen* 'kynä'. *Persekynän* kääntäminen edelleen *Persesudiksi* on juuri Kosken (2004: 65–66) mainitsemaa lekseemihakuisuutta (vrt. *perseensuti*).

Humoristisessa mielessä käännöksiä voidaan tehdä myös suomi lähdekielenä. Volvon 300-sarjan nimitys *Sianpää* on kääntynyt entisen presidentin mukaan *Swinhufvudiksi*, ja Fiat 600:sta taas voidaan käyttää nimeä *Sekshundra*. Jälkimmäistä ei tietenkään tule pitää lisämerkityksisenä sekundäärinimenä, vaan se on mainittu tässä yhteydessä vain esimerkkinä. *Sianpään* kääntäminen *Swinhufvudiksi* sen sijaan tuo nimeen uutta tenhoa lisämerkityksiselle sekundäärinimelle ominaiseen tapaan. Hyperkorrekti *w* vielä lisää kansainvälisyyttä. Aineksen kierrättämistä osin kielestä toiseen kuvaa myös Ladan nimitys *Löysä*. Virallisesta Lada-nimestä on ensin muokattu suomalaisempia nimiasuja, kuten *Lara*, *Larke* ja *Larpa*. Tämän jälkeen *Larke* on tulkittu englannin sanaksi *Large*, mikä on suurimmalle osalle suomalaisista tuttu vaatteiden kokomerkitäänä. *Large* taas tarkoittaa suurta ja väljää vaatetta, siis vaatetta joka on normaalikokoisen ihmisen päällä *löysä*. Nimiketju kuvaa hyvin niitä ongelmia, joita epävirallisen nimistön tulkitsija joutuu pahimmillaan kohtaamaan arvioidessaan sanojen leksikaalis-assosiativisia ja morfofonologisia johtosuhteita.

Virolaisessakin aineistossa on muutamia käännösmäisiä nimityksiä. Nissan Sunnysta on saatu aurinkoisuuden mukaan *Päikseke*, Nissan Bluebirdistä *Sinilind* ja Datsun Cherrystä *Kirsike*. CAT-traktoreista ja muista koneista voidaan käyttää myös kääntämällä saatua *Kiisu*-nimitystä (engl. *cat* ja viron *kiisu* 'kissa'). Saksankielisestä nimestä taas on varsin vapaasti käännetty *Hundivagun* 'Volkswagen' ('susivaunu'). *Volk* nimittäin merkitsee venäjän kielellä sutta.

Leksikaalinen korvaaminen kääntämisen kautta:

Deivid **Ruskea** = (traktori) eräs David Brown 880 hiukan ruosteinen

Fregatti = (henkilöauto) Renault Fregate

Herhiläinen = (henkilöauto) AMC Hornet

Hundivagun = (henkilöauto) Volkswagen

Inkkari = (moottoripyörä) Indian

Istuin = (henkilöauto) Seat

Jaguaari = (henkilöauto) Jaguar
Jalkine = (henkilöauto) Saab
Jumalanna = (henkilöauto) Citroen DS
Jättilintu = (henkilöauto) Ford Thunderbird vm. 1970-77
Kansainvälinen = (traktori) McCormick International
Kansan Porsche = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kansanauto = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kaupunkiauto = (henkilöauto) Lincoln Town Car
Kavaljeeri = (henkilöauto) Chevrolet Cavalier
Kavaljeeri = (henkilöauto) Vauxhall Cavalier
Keihäs = (henkilöauto) AMC Javelin
Kiisu = (traktori) CAT -traktorit ym koneet
Kippari = (henkilöauto) Opel Kapitän
Kirsike = (henkilöauto) Datsun Cherry
Kirsikka = (henkilöauto) Nissan Cherry
Kolopallo = (henkilöauto) Volkswagen Golf
Kostaja = (henkilöauto) Chrysler Avenger
Kostaja = (henkilöauto) Sunbeam Avenger
Kumilehmä = (moottoripyörä) BMW vanhat bokseri-BMW-pyörät
Kurb Lahendus = (henkilöauto) Volkswagen 1500 TL
Lehtisammakko = (henkilöauto) Opel 4/12 PS 1920-luvulta (kuvan [lähdeviite](#))
Maalaisneliö = (henkilöauto) Ford Country Squire
Maantiekiitäjä = (henkilöauto) Plymouth Roadrunner
Mualima = (henkilöauto) Ford Mondeo
Myrskylintu = (henkilöauto) Ford Thunderbird
Nopeasti takaapäin = (henkilöauto) Ford Mustang Fastback
Patrull = (maastoauto) Nissan Patrol
Pelargonia = (traktori) Belarus
Persekynä = (henkilöauto) Dodge Aspen
Pietro = (kuorma-auto) Bedford
Pikku-Tipu = (henkilöauto) eräs Ford Thunderbird
Pikkutakki = (henkilöauto) Chevrolet Blazer
Pomomusse = (henkilöauto) Ford Mustang Boss
Puistotäti = (henkilöauto) Buick Park Avenue
Punanen paholainen = (henkilöauto) Ferrari
Päikseke = (henkilöauto) Nissan Sunny
Sekshundra = (henkilöauto) Fiat 600
Senaattori = (henkilöauto) Opel Senator
Sinilind = (henkilöauto) Nissan Bluebird
Sinilintu = (henkilöauto) Datsun Bluebird
Swinhufvud = (henkilöauto) Volvo 300-sarja
Taavitin poika = (moottoripyörä) Harley-Davidson
Tarpoja = (maastoauto) eräs Land Rover Range Rover

Tiikeri = (mopo) Tunturi Tiger
Tipu = (henkilöauto) eräs Ford Thunderbird
Tulilintu = (henkilöauto) Pontiac Firebird
tööt-tööt = (henkilöauto) (äänen [lähdeviite](#))
Ukkoslintu = (henkilöauto) Ford Thunderbird
Uus Kupla = (henkilöauto) Volkswagen New Beetle (kuvan [lähdeviite](#))
Varakreivi = (henkilöauto) Vauxhall Viscount
Äpu = (henkilöauto) Volkswagen Polo
Ärjy = (henkilöauto) Rambler Rebel
Esitettyjen nimien lukumäärä: 58

D:5.2.3 Numeroilmauksiin liittyvä toisintulkinta

Numeroilmauksiin liittyvä toisintulkinta kuuluu ilman muuta samaan ryhmään muun lekseemihakuisen muuntelun kanssa, mutta on kuitenkin oma tekninen nimityyppinsä. Muussa nimistössä tyyppiä ei yleensä esiinny, koska numeroita ei Suomessa yleensä käytetä niminä. Näin ollen sellaisia ilmiöitä, joita numeroilmausta muunneltaessa käytetään, ei muualla esiinny. Tässä ryhmässä mallinumero tulkitaan numerona jotakin muuta merkitseväksi.

Näin kyse on eri tyyppistä kuin luvussa [4.4](#) Numeroilmausten käsittely. Numeroilmauksesta puhdasta sekundäärinimeä muodostettaessa numerot vain luetaan sanoina (numeroa 2 siis vastaa neutraali lukusana *kaksi*) tai jotain numeroa korkeintaan vastaa joku vakiintunut, leksikaalistunut ilmaus (850 → *Kasipuolikas*).

Kun mallinumero tulkitaan jotain muuta merkitseväksi, kyseeseen tulevat muut numeroin ilmaistavat asiat. Tällaisista ovat reaalistuneet aineiston perusteella kellonajat. Numeroilmauksiin perustuvat sekundäärinimet kuuluvat valtaosin Ladoille ja Fiateille. Ladan venäläiset mallinumerot ovat tarjonneet herkullisen pohjan kellonaikoihin perustuvalla nimisikermälle. Lada 2105 on *Klo viis yli yhdeksän Lada ~ Viis yli yheksän*. Lada 2106 on vastaavasti *Kuus yli yheksän* ja Lada 2115 taas *Varttia yli yheksän*. Samaranakin tunnettu Lada 2109 taas on *Yheksää yli yheksän*. Vastaavalla rakenteella voi muodostaa nimityksiä muille, Suomessa harvinaisemmille Lada 21XX-malleille. Myös Venäjällä Lada- eli VAZ-malleja puhutellaan vain numeroilla, mutta eri tapaan. Overdrive-foorummin kirjoittaja luonnehtii Lada 110 -mallia suvun mustaksi lampaaksi, koska se ei sovi samaan sarjaan. Lada 110 -mallin nimi on siis *Kymmentä yli yks*. Samanrakenteinen Fiatin nimi taas on *Kymmentä vaille yhdeksän* 'Fiat 850'. Mainittakoon, että virosta on esimerkkejä siitä, että mallinumero on myös samastettu hintojen kanssa, esimerkiksi Minsk 125 -moottoripyörä tunnetaan nimellä *Rubla kahekymmne viiene*. Tässäkin nimityypissä on kyse jonkinlaisesta leksikaalisesta korvaamisesta, mutta tyyppi on täysin omansa.

D:5.2.4 Muut leksikaalisen korvaamisen keinot ja assosiatiivinen täydentäminen

Merkkien sisäisistä ja keskinäisistä suhteista

Edellä esitetyllä listalla mainituista leksikaalisen korvaamisen keinoista ovat käsittelemättä vielä vakiintuneitten konnektioiden hyödyntäminen, synonymisaatio, vastakohtaistaminen, metonymisaatio ja muut assosiaatiot. Nämä kaikki perustuvat erilaisiin kielellisten merkkien välillä ja sisällä vallitseviin suhteisiin. Merkityssuhteiden assosiatiivisia verkostoja on monenlaisia ja merkitykseltään toisilleen sukua olevat sanat linkittyvät toisiinsa. Kun leksikaalisessa korvaamisessa leksikaalisten osien lukumäärä yleensä pysyy samana, assosiatiivisessa täydentämisessä ilmaukseen tuodaan lisämateriaalia.

Merkkien merkitykset muodostavat merkitysverkkoja. Tämä koskee sekä merkkien suhdetta toisiinsa että merkkeihin sisältyvää monimerkityksisyyttä, polysemiaa. Verkkojen keskeisiä jäseniä nimitetään **solmuiksi**, ja puhutaan niiden korosteisuudesta eli salienssista. (Raukko 1994: 59.) Verkkojen lisäksi on puhuttu myös merkityshimmeleistä, millä on korostettu verkkojen moniulotteisuutta. Merkitysten verkossa ilmauksia yhdistäviä linkkejä voidaan erottaa monenlaisia, esimerkiksi metaforiset ja metonymiset linkit ym. tai ekstensiot, tarkentumat ja havaitut samankaltaisuudet (mts. 54–57). Nämä niin sanotut linkit vastaavat lähtölekseemin ja harhalekseemin välisiä yhteyksiä, joiden määrä on siis riippuvainen kyseisten lekseemien merkitysverkkojen rakenteesta. Seuraavassa esitellään teoreettisesti muutamia näistä yhteystyypeistä.

Synonymia

Synonymialla tarkoitetaan kahden tai useamman sanan merkityksen samuutta. Aivan tarkkoja synonyymejä (*saita, pihi, kitsas, itara*) ei juuri ole, vaan usein synonyymius on vain osittaista sanojen erotessa toisistaan tyyliväriiltään tai muulla tavoin (*vaimo, eukko, muija*). Kulttuurille keskeisten asioiden tai affektiivisten ilmiöiden ympärille (mm. alkoholinkäyttö) kertyy usein laajoja synonyymikasaukia. (Kangasniemi 1997: 42–43.) Nimistöntutkimuksessa termiä synonymia ei ole käytetty, vaan puhutaan rinnakkaisnimistä tai samantarkoitteisista nimistä silloin, kun kaksi nimeä viittaa samaan paikkaan. Lisäksi voidaan puhua rinnakkaismuodoista eli saman nimen varianteista. Samalla tavoin kuin sanastossakin rajanveto saman ja eri nimen välillä on toisinaan hankalaa ja keinotekoistakin.

Aineistoesimerkkejä leksikaalisesta korvaamisesta synonyymien avulla ovat esimerkiksi Ford Mustangin nimet *Humma* ja *Poni*, vaikka sanat eivät aivan tarkkoja *mustangin* synonyymeja olekaan. Vielä selvemmästä synonyymiasta on kyse, kun Cadillacin epävirallisesta nimestä *Katin lakki* saadaan edelleen *Kissan hattu*.

Muut merkkien väliset suhteet

Muita tällaisia sanojen "sukulaisuussuhteita" ovat **hyponymia** (ala- ja yläkäsitteet eli hypo- ja hyperonyymit), **antonymia** (erilajiset vastakohtaisuudet), syntagmaattisesti toisiinsa kuuluvat sanat (mm. **kollokaatiot**, esim. *suola* ja *pippuri*), **meronymia** (kokonaisuus–osa-suhde, esim. *puu* ja *metsä*) ja sosiaalisesti tai systeemisesti samalla tavoin latautuneet sanat (*digata* ja *dösa*, *napina* ja *nurina*).

Hyponymia leksikaalisena korvauskeinona on myös joitakin havaintoja: Wartburgin nimityksestä *Varpunen* (← *Varre* ja *Varppuri*) on saatu *Pihalintu* ja Fiat 600:n nimestä *Kusiainen* vastaavalla tavalla yleistäen *Muurahainen*. Meronymia taas on usein hyvin lähellä hyponymiaa.

Antonymia ei ole ollut mikään yleinen tutkimuskohde, mutta nimistöntutkimuksessa vastakohta- ja variointinimet on tunnettu jo pitkään (ks. [Kiviniemi 1971: 123](#), [Nissilällä 1962: 41](#) mm. kontrastinimet). Leksikaalinen korvaaminen antonymian kautta on harvinaista, mutta sitä edustaa aineistossa ainakin vanhoista venäläisistä loistoautoista *ruplahymyn* vastakohtaksi väännetty *ruplaurvistys*.

Assosiatiivinen täydentäminen

Olemassa olevien kollokaatioiden hyödyntäminen on tyypillistä erityisesti nimeä assosiatiivisesti täydennettäessä. Kun Bedford-kuorma-auto saa nimekseen *Petteri*, on luontevaa, että sopivanväristä Bedfordia ryhdytään kutsumaan *Petteri Punakuonoksi*.

Laajimpia vakiintuneita konneksioita ovat erilaiset lorut, kuten *Simca tonni*, *korjaamon onni*. Kun Simcan merkinimenä käytetään tämän jälkeen ilmausta *Korjaamon onni*, voidaan tilanne hahmottaa kahdella tavalla: joko valmiista lorusta on hyödynnetty vain osa ikään kuin ellipsimäisesti tai sitten lorun loppuosan näköinen nimi viittaa lorun kautta varsinaiseen nimeen. Joka tapauksessa hyödynnettävä vakiintunut ilmaus voi olla laajempikin kuin kaksisanainen kollokaatio.

Kulkineennimestä voidaan vääntää pitempikin muodoste. Tällaiset pitkät, lausekemaiset nimitykset ovat usein syntyneet numeroilmauksista (*Satakaksseiska* > *Ratakaksseiska*) tai kulkineennimeä on runollisesti maisteltu ja toisteltu (*Osta tojota jos ei sojota*). Monet tällaiset nimet ovat pituudessaan nimeyden rajamailla, kuten bakronyyminimetkin. Tällaisia viralliseen nimeen pohjautuvia maisteluksia ovat venäläistä puhetapaa matkiva *Kiva-Niva-Lada-Niva* 'eräs Lada', *Oo josta tulee ongelmia* 'Opel', *UpeeKapeeNopeeKupée* 'Fiat 850 Coupé', *Varttikilon purkki* eli *Mihinpurkkiin?* 'Wartburg', *Viis velttoo kirjainta* 'Volvo' ja *Viuhvauh perusvika 70* 'Zwickau P 70' sekä riimiin perustuvat *4 pyörää ja loota* 'Škoda', *Perseellens lens* 'Mercedes-Benz' ja *Osta Tojota jos ei sojota* eli *Ota ja hajota* eli *Toi ota jos et muuta saa* 'Toyota'. Vielä erikoisempi assosiativinen muodoste on *Savolainen pornoauto* 'Saab', joka perustuu Saabin (hyper)savolaiseen nimitykseen *Suappi* ja tästä juonnettuun kaksimieliseen lauseeseen *Suap eest ja Suap takkaa*.

Lopuksi vielä tutkimusaineistoa nimilaatikoitten muodossa:

Vastakohtaistaminen:

irvistys = (henkilöauto) länsimainen loistoauto

ruplairvistys = (henkilöauto) itäeurooppalainen, varsinkin venäläinen auto, erityisesti ZIM

Esitettyjen nimien lukumäärä: 2

Muu assosiaatio:

1,äkänen = (henkilöauto) Ford Escort 1,1 L

Aapinen = (henkilöauto) Datsun 100A

Capri Se Klassik = (henkilöauto) eräs Ford Capri

Combitrans = (henkilöauto) eräs Lada Combi

Das Boot = (henkilöauto) Saab 96

Figura = (henkilöauto) eräs Triumph 1960-l.

Go-kissa = (henkilöauto) eräs Peugeot 407 SW vm. 2006

Harvahampainen **antilooppi** = (henkilöauto) Volga v. 1962 asti

Herra Rättinen = (henkilöauto) eräs Citroen 2CV

Hollannikas = (henkilöauto) Volvo 300 -sarja

Huitsin Nevada = (henkilöauto) Chevrolet Evanda

Humma = (henkilöauto) Ford Mustang

Hävittäjä = (henkilöauto) AMC Hornet

Kalaksi = (henkilöauto) Ford Orion

Katarina = (henkilöauto) eräs Volkswagen Bora

Kissa = (henkilöauto) eräs Peugeot 405 vm. 1994

Kissan hattu = (henkilöauto) Cadillac

Korjaamon onni = (henkilöauto) Simca 1000

kroppahoppa = (ruumisauto)

Kuus yli yheksän = (henkilöauto) Lada 2106

Laada daa = (henkilöauto) Lada
Lentotukialus = (henkilöauto) Chrysler Saratoga
Löysä = (henkilöauto) Lada
Mailakärri = (henkilöauto) Volkswagen Golf
Mihinpurkkiin? = (henkilöauto) Wartburg
Muurahainen = (henkilöauto) Fiat 600
Nautilus = (henkilöauto) eräs Saab 90
Omeex = (henkilöauto) Opel Omega
Opel**Maailmarekord** = (henkilöauto) Opel Rekord
Osta Tojota jos ei sojota = (henkilöauto) Toyota
Ota ja hajota = (henkilöauto) Toyota
Paskanärhi = (henkilöauto) Ford Thunderbird
Persesuti = (henkilöauto) Dodge Aspen
Petteri Punakuono = (kuorma-auto) Bedford jossa punainen hyttiosa
Pihalintu = (henkilöauto) Wartburg
Polonen = (henkilöauto) Volkswagen Polo
Poni = (henkilöauto) Ford Mustang
Pullopersesika = (henkilöauto) Volvo PV (kuvan [lähdeviite](#))
Pyhäkenkä = (henkilöauto) Saab 96
Rubla kahekymmne viiene = (moottoripyörä) Minsk 125
Savolainen pornoauto = (henkilöauto) Saab
Shampoo-Jammu = (moottoripyörä) Yamaha XZ 550
siimahäntä = (poliisiauto) erityisesti vanha radiopoliisin auto, ns. piiska
Sinkkonen = (henkilöauto) eräs Toyota Yaris vm. 2010
SuperNova = (henkilöauto) Chevrolet Nova
Takapuoli-sinkautin = (henkilöauto) Citroen Berlingo
Taunus **17-metrinen** = (henkilöauto) Ford Taunus 17M
Teinik**oppa** = (henkilöauto) Ford Escort jokin korimalli
Tirppana = (henkilöauto) eräs Ford Thunderbird
Toi ota jos et muuta saa = (henkilöauto) Toyota
Tomppa = (henkilöauto) eräs Toyota Land Cruiser vm. 1989
trampparulla = (polkupyörä)
Vajaa luti = (henkilöauto) Opel Kadett
Vanhak**oppa** = (henkilöauto) Ford Escort mk 1
Vanhak**otelo** = (henkilöauto) Ford Escort mk 1
Varttia yli yheksän = (henkilöauto) Lada 2115
Viis velttoo kirjainta = (henkilöauto) Volvo
Vitosk**oppa** = (henkilöauto) Ford Escort mk 5
Vihvauh **perusvika 70** = (henkilöauto) Zwickau P 70
Välik**oppa** = (henkilöauto) Ford Escort mk 2
Ykskaks**kirves** = (henkilöauto) Fiat 127
Önnetus = (henkilöauto) Pobeda joka on rikki

Esitettyjen nimien lukumäärä: 62

D:5.2.5 Lopuksi

Leksikaalinen korvaaminen tarkoittaa siis sitä, että jokin ilmaukseen sisältyvä lekseemi korvataan toisella. Yleisimmin tätä tehdään kulkineennimistössä kääntämällä tai mukakääntämällä, mutta myös muut korvaukset ovat mahdollisia. Näissä korvaaminen perustuu korvattavan ja korvaavan välillä vallitsevaan semanttiseen yhteyteen, jollaisia ovat mm. synonymia, antonymia ja hyponymia sekä konneksioseuralaisuus.

D:5.3 Bakronymisaatio

D:5.3.1 Bakronyymin teoriaa

Lyhyt määritelmä

Kolmas tapa muodostaa lisämerkityksisiä ilmauksia on bakronymisaatio. Bakronyymit ovat akronyymien eli kirjainlyhenteiden vastakohtia: bakronyymissä virallisen nimen jokaiselle kirjaimelle on keksitty selitys. Kysymys on siis eräänlaisesta "takaperojohdosta": olemassa oleva kirjainlyhenne (esimerkiksi *BMW*) ikään kuin pidennetään takaisin lyhentämättömäksi sanaksi tai lauseeksi. Takaisinpidennyksen tuloksena syntyy yleensä useasta sanasta koostuva ilmaus, jossa sanojen (joskus myös tavujen) alkukirjaimet vastaavat kirjainlyhenteen kirjaimia. Koska syntyvä nimitys perustuu sekä viralliseen nimeen että kulkineen todellisiin tai fiktiivisiin ominaisuuksiin, eli on siis kaksoismotivoitu, näitä nimiä voidaan perustellusti pitää lisämerkityksisten sekundäärinimien eli väännösten luokkaan kuuluvana. Tyyppiin sisältyy sekä luontevia nimiä (*Bajjerilainen Mutteri-Wiritys*) että funktioltaan arveluttavia rakenteita (*Potkaise Etuovi Ulos, Gimma Ehdottaa Outoja Tyylejä*).

Termin valinta

Pro gradu -tutkielmassani (2008) käytin ryhmän nimistä termiä *Bajjerilainen Mutteri-Wiritys*-nimet, sillä saksalaisesta BMW-autosta käytetty ilmaus on luonteva ja prototyypin ryhmän kuvain. Ryhmän nimille tyypilliseen tapaan lähtölekseeminä toimiva virallinen lyhenn nimi on kirjaintensa pohjalta palautettu pitkään muotoon, mutta tämä pitkä muoto ei kuitenkaan ole oikea (*Bayerische Motoren Werke*) vaan jotakin aivan muuta. Päädyin käyttämään kansainvälistä termiä bakronyymin (backronym), sillä aiemmin hahmottelemani termit *retrolyhenn nimi* ja *käänteislyhenn nimi* eivät olleet riittävän yksiselitteisiä. Termi bakronyymin on mukaelmalaina ja perustuu englanninkieliseen kontaminaatioitse syntyneeseen termiin *backronym* (*back* + *acronym*).

Bakronyymin muodostustekniikka

Bakronyymissä on kysymys lisämerkityksisestä sekundäärinimestä. Sekundääriydestä on kyse, koska aiempaa, yleensä virallista nimeä käytetään muuntelun lähtökohtana. Toisaalta kysymys ei ole puhtaasta sekundäärinimestä, koska nimeen sisältyviä kirjaimia sanoiksi muunnettaessa kirjainten väliin sijoitetaan kielenainesta

siten, että lisämerkityksiä syntyy. Kyse on kyllä lekseemihakuisesta muuntelusta, mutta vain sen ääritapauksesta. Koko alkuperäinen sana käytetään, ja muunnelma toimii sekundäärinimille ominaiseen tapaan linkkinä alkuperäiseen nimeen. Joidenkin näkemysten mukaan nimityyppiä voi pitää jopa Suomen kansan arvoitusperinteen jatkona ([Ammond 2007](#)).

Bakronyymi lähtee perustilanteesta siitä, että kyse on lyhenteen uusiotulkinnasta. Syntyvän nimen pituuteen vaikuttaa eniten lyhenteessä olevien kirjainten lukumäärä – mitä pidempi lyhenne, sitä pidempi lisämerkityksinen sekundäärinimikin. Pitemmän lauseen tai lausekkeen lisäksi syntyvä nimi voi olla lyhytkin (Volvo PV → *PuttiVolvo*, *PulloperseVolvo* ja *PönttöVolvo*). Aina ei kuitenkaan edes ole tarpeen, että originaalina oleva nimi olisi todellisuudessa lyhenne. Saabista saadaan *Sämsta Av Alla Bilar* 'huonoin kaikista autoista' ja Fordista *Fossiilin Omistaa Ruma Dekaan*i, vaikka vain *Saab* on lyhenne. Merkinimet ovat kuitenkin perinteisesti olleet lyhenteitä, ja tämä on ollut yleisesti tiedossa, minkä osoittaa virallisen Renault-merkinimen tausta: Aikoinaan kolmen Renault'n veljeksien omistama firma nimittäin takavarikoitiin valtiolle, ja sen nimeksi tuli Regie Nationale des usines Renault ([MB 5/1995](#)) – sointuvat sananalut tuskin ovat vain silkkaa sattumaa.

Yleensä kaikki lähtölekseemin kirjaimet hyödynnetään uuden sanan alkuina (*Ford* → *Fossiilin Omistaa Ruma Dekaan*i). Yhdyssanan osat ovat tässä useimmiten itsenäisen sanan veroisia (*Pantu Eestä Uusix Gallialaisella Erikoisuudella, OrjaTyönä*). Joissakin tapauksissa on hyödynnetty kaksikin kirjainta kerralla (*RieSa* ja *RiSa* 'Audin RS-mallit', *VALtion METalliTähteet* 'Valmet-traktori'), jolloin tuloslekseemi jää tietysti lyhemmäksi. Kaikille näille bakronymisaatiotavoille on käytännössä löydettävissä malli akronymisaatio- eli lyhentämiskäytännöissä, joten ne ovat täysin loogisia.

Nimityypin ikä ja tulo Suomeen

Nimityypin iästä ei ole tarkkaa tietoa. Ainakin Mobilisti-lehden ([1/1997: 72](#)) mukaan DKW-kulkinemerkestä olisi käytetty saksankielistä letkautusta *Des Knaben Wunsch* 'pikkupojan toive' jo 1900-luvun alussa. Bakronyymit eivät sinänsä ole tuulesta temmattu idea. Kielen (oikeammin kielten, koska kyseessä on kansainvälinen ilmiö) käyttäjät ovat oppineet mallin, että monien autonvalmistajien nimet ovat lyhenteitä, esimerkiksi Fiat (Fabrica Italiano Automobilia Torino) ja Saab (Svenska Aeroplan AktieBolag). Nimeämismallin iästä ei suomessa ole varmaa tietoa, mutta Hämäläinen ([1955: 253, 256](#)) mainitsee, että DKW-kulkineen nimi *Tekovika* on jatkosodan jälkeiseltä ajalta ja että tällaiset nimet "eivät – – tyyppeinä ole mitään meidän aikamme keksintöjä". Voisi pitää todennäköisenä, että lyhenteiden tahallinen väärin purkaminen (bakronymisaatio) olisi yhtä vanhaa kuin itse lyhenteiden käyttökäyttökin. Kirjallisia kirjainlyhenteitä taas on käytetty ainakin 2000 vuotta (INRI) ja luultavasti kauemminkin.

D:5.3.2 Aineiston bakronyymejä

Bakronyymejä merkinimistä

BMW

Suurin osa bakronyymiminimistä perustuu kulkineitten merkinimiin. BMW:n (*Bayerische Motoren Werken*) nimiä ovat *Baijerilaisen Mutteri-Wirityksen* lisäksi englanninkieliset *Bob Marley and the Wailers* ja *Bob Marley Wagon*. Nimet toimivat, sillä Bob Marley on Suomessakin tunnettu artisti. Laulaja Bob Marleylla oli

todellisuudessakin Wailers-niminen yhtye, mutta hänen käyttämästään kulkineesta ei ole tietoa. Englanninkielisiä bakronyyminiimiä on englanninkielisissä maissa käytössä paljon enemmänkin (*Born Moderately Wealthy; Big Money. Why?*), mutta näitä suomalaiset eivät ole aineistooni toimittaneet.

Fiat, Ford

Fiat-autojen nimiä ovat kulkineen käytettävyyttä arvostelevat *Faijas Inttiin Aikoinaan Työnteli, Fakta: Iskarit Aina Tärisee ja Fantastiset Istuimet, Aina Tahmeat*. Oikeasti Fiat on lyhenne sanoista *Fabrica Italiano Automobilia Torino* 'Torinon italialainen autotehdas'. Ford-autojen nimiä taas ovat *Faijakin Osaa Raahautua Duuniin, Fakta: Ohittaa Romu-Datsunit, Falskillakin Ohjauksella Rullaat Diskoon, Fix OR Die ja Fossiilin Omistaa Ruma Dekaanin*. Nimet kuvaavat Fordin mainetta ehkä hieman varttuneempien ihmisten karkeatekoisena autonä. Automerkin nimi Ford ei ole lyhenne, vaan perustuu yhtiön perustajan Henry Fordin sukunimeen.

IH, IFA, Nissan

International Harvester -traktorimerkin lyhenteestä IH on väännetty *Ikuinen Harmi 'IH 475'*, joka kuvannee traktorinkäyttäjän kokemuksia kyseisestä traktorista. 1950-luvun itäsaksalaisen automerkin Ifan nimiä taas ovat *Ilman Fasistien Apua ja Isin FaneriAuto*. Ensimmäinen nimi kuvaa sarkastisella tavalla Itä-Saksan puolelle jääneitten autotehtainten sosialisointia. *Isin FaneriAuto* taas kuvaa pula-aikana käytettyjä automateriaaleja. IFA on lyhenne joko nimestä *Industrie-vereinigung Volkseigener Fahrzeugwerke* tai *Industrieverband Fahrzeugbau*. Nissan-autolla on vain yksi bakronyyminiimi, *Näin Iso Susi Saattaa Alkaa Nolottaa*. Nissan on lyhennetty sanoista *Nippon Sangyo* 'Japanin teollisuus'.

Opel ja Peugeot

Nimityypin ehdottomia attraktiokeskuksia vaikuttaisivat olevan Opel- ja Peugeot-autot. Opelin nimiä ovat *Ohjautuu Puihin Etuset Linkussa; Oikein Paksulti Eristettyä Läkkipeltiä; Oitis Pois Euroopan Liikenteestä; Olen Jäässä, En Liiku; Olen Paska, En Liiku; Omistaa Pankki, Elämäni Lainasin; Omistaa Petoviili, Elä Liftoo; Omistaja Pikkumainen, Elä Laenoo; Omistajani Pelkää Että Lahoan; On Persaukisten Eka Lelu; On Poistettava Ehdottomasti Liikenteestä; Onnea Potilaille! Elinsiirrot Lisääntyvät; Onnellisen Pojan EnsiLelu; Onnellisen Pojan Ensimmäinen Lelu; OpiskelijaPojan Ensimmäinen Lelu; Orjuuttaa Pojan Elinikäiseen Lainaan; OrpoPojan EnsiLelu; Osta Papattava Erämaan Laiva ja Osta Poes, Elä Laenoo* sekä muodollisesti virheellinen *Opet Paska, Älä Liiku*. Peugeot'n nimiä taas ovat *Paikkaa Ensin Uutta Gallialaistas, Ennenkuin Ojitat Tienpenkat; Pantu Eestä Uusix Gallialaisella Erikoisuudella, OrjaTyönä; Paskat, En Usko! Gallialainen Ehtii Ohittaa Transun!; Paukkuva Etova Uusi Gallialainen Ei Ole Tervetullut; Pelasta Enkelini Ulos Gamalan Etovasta OviTärystimestä; PErsaukisen Uljas Gallialainen Ei Ole Tervetullut; PErsaukisen Uljas Gallialainen Ei Ole Tyylikäs; PErsaukisen Uljas Gallialainen Ei Ole Tyyris; Pidätelkäähän Ekonomit Uhoanne, Grankullasta Ei Ouluun Työnnetäkään; Pierais Eli Ulosa, Gauniix Et Osaa Tavata; Pirättelehän Ekonomi Uhoos, Gallialaises Ei Oo Turvas; Poes Eestä Urhot, Gallialaaset Ee Osanna Tehä; Pomojen Edestä Ulisevat Gallialaiset Eivät Ohita Toyotia; Potkaise Etuovi Ulos, Gimma Ehdottaa Outoja Tyylejä ja Pääsee Etsimään Uhkeita Gimmoja, Eikä Ole Tyyliön*. Sekä Peugeot'n että Opelin viralliset nimet perustuvat yhtiön perustajien sukunimiin. Opelin epäviralliset nimet korostavat kulkineen edullista hankintahintaa ja heikkoa laatua, Peugeot'n nimet taas kulkineen alkuperää ja käyttäjien asenteita muita autoilijoita kohtaan. Erityisen haasteellinen pidennettävä näyttää olleen Peugeot'n G, sillä suomen kielessä ei juuri ole g-alkuisia sanoja.

Škoda ja Volvo

Runsaasti nimiä ovat saaneet myös Škoda ja Volvo. Škoda oli 1990-luvulle asti pieni ja edullinen itäauto, joka ei enää 1960-luvun jälkeen ollut ollut nuorten miesten päiväunissa. Volvo taas on ruotsalaisena oiva ivan kohde. Škodan nimiä ovat *Saat Kasata Osista*, *Datsuniakin Arveluttavampi*; *Salaa Kaarrat Ohi Diskon*, *Aina*; *Sukulaiset Kaaraa Oudoksuu*, *Duunissakin Arveluttaa*; *Sun Kallein Ostokses*, *Duunissapahan Ahkeroit*; *Sunnuntaisin Kaatopaikoille Ohjaat*, *Duuniin Arkisin* ja *Surkeus*, *Kurjuus*, *Orjuus*, *Depressio*, *Apatia*, Volvon nimiä taas *Valitamme Ostostasi*, *Lähetämme VaraOsia*; *Valitamme Ostostasi*, *Lähetämme Varaosia Ohessa*; *Vietä Oivat Lomapäiväsi Varaosia Ostellen* ja *Vilkuttaa Oudosti*, *Liikenteessä Vaarallinen Ohittaa*. Škoda-merkki on saanut virallisen nimensä perustajansa Emil von Škodan mukaan. Volvo-nimi taas on yksikön ensimmäisen persoonan muoto latinan verbistä *volvere* 'pyöriä, pyörittää' (Streng 1955 s.v. *volvo*).

Muut merkit

Muita kulkineiden merkinimistä väännettyjä nimiä ovat *Suomen Armeijan MaastoAjoneuvo Rauhan Aikana* 'Lada Samara', *Sämsta Av Alla Bilar* 'Saab', *VALtion METalliTähteet* 'Valmet-traktori', *Turha On Yrittää Ohitusta Tällä Autolla* 'Toyota' ja *Turha Ooppelilla Yrittää Ohi Tästä Autosta* 'Toyota'. Samara on todellisuudessa keskivenäläinen paikannimi. Saab on lyhenne sanoista Svenska Aeroplan AktieBolag ja Valmet sanoista Valtion metallitehtaat. Toyota-nimi taas perustuu yhtiön perustaneen miehen sukunimeen Toyoda. Nimi on myöhemmin muokattu helpommin äännettävään Toyota-muotoon.

Bakronyymejä mallinimistä

Myös muutamasta mallinimestä on tehty nimiä. Datsun 100A tunnetaan yleisesti nimillä, joissa mallitunnus 100A on tulkittu sulakemerkinäksi ja A näin ampeerin lyhenteeksi. Tällaisia nimiä ovat *100 ampeeria* ~ *100 Amppeeri* ~ *Sata-ampeeri* ~ *Sata-amppeerinen* ~ *100-ampeerinen* eli *Amppeeri* ~ *Ampperi* ja *Vauhtiamppööri*. Myös kirjoittajan perheessä kolmessa polvessa perintönä kulkenutta Datsun 100A -autoa on nimitetty yksilönnimenomaisesti *Amppeeriksi*. Samasta aihepiiristä voimansa on ammentanut myös Wartburg 353W -mallin nimi *353-wattinen*. Datsun 100A:lla on lisäksi mallitunnuksesta saatu samantapainen nimi *Sata-aakkonen*. Toinen kulkine, joka on saanut mallitunnukseen ja osittain myös viralliseen merkinimeen perustuvia bakronyymejä, on Volvo PV eli Volvo 544. Sen nimiä ovat *Palloperävolvo* 'Volvo 544 1940–60', *PattiVolvo*, *PikkuVolvo*, *PulloperseVolvo*, *PuttiVolvo* ja *PönttöVolvo*.

Bakronyymejä tyyppilyhenteistä

Suurta kummastusta käyttäjissä ovat monesti herättäneet mallinimen jäljessä olevat erinäiset lyhenteet, jotka kuvaavat tarkemmin auton tyyppiä, korimallia tai muuta teknistä ominaisuutta. Näitä moninaisia kirjainlyhenteitä on satoja, eivätkä niiden merkitykset aina ole edes autonomistajien tiedossa. Ilmiötä erityisen hyvin kuvaavat Peugeot Mi16 -mallin nimet *Mikä 16?*, *Mitä ihmettä 16?* ja *Mitätön 16*. *Mi* on ilmeisesti lyhenne sanoista *Multipoint injection* ja *16* viittaa moottorin kokoon. Tällaisiin lyhenteisiin perustuvat myös Škoda-mallien nimi *Listat sivuilla* 'Škoda 120 LS ja Škoda 130 LS' ja hieman aistikkaampaan malliin sarkastisesti viittaava *Galvanoidut listat sivuilla* 'Škoda 120 GLS ja Škoda 130 GLS'. Lyhenteet tulevat auton laatua kuvaavista sanoista *de luxe special* ja *grand luxe special*. Moottorin kokoa ilmaiseva V4 taas on väännetty *veltoksi neloseksi* nimessä *Susikuutonen*, *velttonelonen* 'Saab 96 V4'. Audin RS-mallit (lyhenne sanoista *renn sport*) ovat saaneet nimekseen *RieSa*, *RiSa*,

RistoSakari ja *RistoSakke*. Jälkimmäisissä käytettävät miehennimet perustuvat radioliikenteessä käytettäviin suomenkielisiin tavausaakkosiin (*Aarne – Bertta – Celsius – Daavid* ja niin edelleen).

Tavausaakkosten mukainen on myös Zetor 25 K -traktorimallin nimi *Zetor Kalle*. Tämän "pari", *Zetor Antti* 'Zetor 25A -traktori', vastanee lähinnä suomenkielistä kansanhokemaa *A niin kuin Antti* virallisten tavausaakkosten sijaan. (On oikeastaan merkillistä, miksi suomen kielen tavausaakkosissa A:ta vastaa juuri *Aarne* eikä *Antti*. Ulkomaistakaan esikuvaa ei voi syyttää, sillä englanninkielisessä maailmassa A:ta vastaa yleensä Alfa, saksankielisessä Anna tai Anton ja ruotsissa Adam. Erikoinen sanansisäinen konsonanttiihtymä *rn* tehnee sanan helposti tunnistettavaksi.) Baijerilainen Mutteri-Wiritys -nimityypin nimiä ovat lisäksi Ford Mondeo ST200:n nimi *SuperTaunus* ja Volkswagen 1600 TL -mallin nimi *TiluLilu*. Näiden lyhenteiden todellisia merkityksiä en ole saanut selville, joten ne tuskin ovat kovin yleisesti tiedossa. ST200 on hyvin urheilullinen malli, joten sen nimeäminen *SuperTaunukseksi* pitkään myydyin Ford Taunus -mallin mukaan on ollut hyvin osuva teko. Nimeämismallia voidaan hyödyntää myös rekisteritunnuksista nimiä muokattaessa; esimerkiksi MCL-rekisteritunnusinen Lada 1200 -auto on saanut nimekseen *Motor Club Lada*.

Virolaisia bakronyymejä

Virolaisia bakronyymejä ovat *Baieri MoosiWabrik* 'eräs BMW' ('Baijerin hillotehdas'), *Daugavpils Auto Fabrikas* 'DAF-ka.' ('Väinänlinnan autotehdas'), *Korea Invaliidi Auto* 'KIA' ('Korean invalidiauto') ja *Naiste suurim unistus* 'NSU' ('Naisten suurin unelma'). Virossa tyyppi on siis huomattavasti harvinaisempi, mutta kuitenkin selvästi käytössä.

D:5.3.3 Lopuksi

Bakronymisaatio on siis menetelmä, jossa lyhenteen tai lyhenteeksi tulkittavan kielenaineksen perusteella pyritään tuottamaan uusi nimi tai sana. Kysymys on eräänlaisesta "takaperojohtamisesta", lyhentämisaktin peruuttamisesta. On toki eduksi, jos syntyvä muodoste jossain määrin muistuttaa oikeaa täyspitkää nimeä (esim. *Baijerilainen Mutteri-Wiritys* ↔ *Bayerische Motoren-Werken*), mutta tämä ei ole lainkaan välttämätöntä. Bakronyymiin voidaan sisällyttää mitä tahansa keskenään yhteensopivia sanoja ja näiden avulla voidaan ilmentää jopa nimeämisperusteiksi kutsuttavia asioita. Bakronymisaation avulla voidaan tuottaa kielenainesta lyhyistä nimistä pitkiin lausemisiin hokemiin, mutta rajaa näiden kahden välille ei ole mahdollista luontevasti vetää.

Lopuksi vielä nimilaatikko, jossa on esillä kaikki tutkimusaineiston bakronyymipiirteiden omaavat nimet:

Bakronymisaatio:

Apina = (henkilöauto) Datsun 100A

BaderMeinhoffWagen = (henkilöauto) BMW

Baieri MoosiWabrik = (henkilöauto) eräs BMW

Bayerische MoscoVitch = (henkilöauto) BMW

Bob Marley and the Wailers = (henkilöauto) BMW

Bob Marley Wagon = (henkilöauto) BMW

Daugavpils Auto Fabrikas = (kuorma-auto) DAF

Fajakin Osaa Raahautua Duuniin = (henkilöauto) Ford

Fakta: Iskarit Aina Tärisee = (henkilöauto) Fiat

Fakta: Ohittaa Romu-Datsunit = (henkilöauto) Ford

Falskillakin Ohjauksella Rullaat Diskoon = (henkilöauto) Ford

Fantastiset Istuimet, Aina Tahmeat = (henkilöauto) Fiat
Fix OR Die = (henkilöauto) Ford
Fix or repair daily = (henkilöauto) Ford
Fossiilin Omistaa Ruma Dekaaani = (henkilöauto) Ford
Galvanoidut listat sivuilla = (henkilöauto) Skoda 120 GLS tai 130 GLS
(kuvan [lähdeviite](#))
Ikuinen Harmi = (traktori) IH 475 (International Harvester)
Ilman Fasistien Apua = (henkilöauto) IFA
Isin FaneriAuto = (henkilöauto) IFA
Isännän Harmi = (traktori) IH
Kaasisen herrasperhe 7 = (henkilöauto) eräs Mercedes-Benz vm. 1960 (?)
Korea Invaliidi Auto = (henkilöauto) KIA
Listat sivuilla = (henkilöauto) Skoda 120 LS tai 130 LS
Naiste suurim unistus = (henkilöauto) NSU
Näin Iso Susi Saattaa Alkaa Nolottaa = (henkilöauto) Nissan
Ohjautuu Puihin Etuset Linkussa = (ambulanssi) Opel
Oikein Paksulti Eristettyä Läkipeltiä = (henkilöauto) Opel
Oitis Pois Euroopan Liikenteestä = (henkilöauto) Opel
Ole Paska Älä Liiku = (henkilöauto) Opel
Olen Jäässä En Liiku = (henkilöauto) Opel
Olen Paska, En Liiku = (henkilöauto) Opel
Omistaa Pankki, Elämäni Lainasin = (henkilöauto) Opel
Omistaa Petoviili, Elä Liftoo = (henkilöauto) Opel
Omistaja Pikkumainen, Elä Laenoo = (henkilöauto) Opel
Omistajani Pelkää Että Lahoan = (henkilöauto) Opel
On Poistettava Ehdottomasti Liikenteestä = (henkilöauto) Opel
Onnea Potilaille! Elinsiirrot Lisääntyy = (henkilöauto) Opel
Onnellisen Pojan EnsiLelu = (henkilöauto) Opel
OpiskelijaPojan Ensimmäinen Lelu = (henkilöauto) Opel
Orjuuttaa Pojan Elinikäiseen Lunaan = (henkilöauto) Opel
OrpoPojan EnsiLelu = (henkilöauto) Opel
Osta Papattava Erämaan Laiva = (henkilöauto) Opel
Osta Poes, Elä Laenoo = (henkilöauto) Opel
Paikkaa Ensin Uutta Gallialaistas, Ennenkuin Ojitat Tienpenkat =
(henkilöauto) Peugeot
Pantu Eestä Uusix Gallialaisella Erikoisuudella, OrjaTyönä. =
(henkilöauto) Peugeot
Paskat, En Usko! Gallialainen Ehtii Ohittaa Transun! = (henkilöauto)
Peugeot
Paskavehe = (mopo) Suzuki PV
PattiVolvo = (henkilöauto) Volvo PV
Pelasta Enkelini Ulos Gamalan Etovasta OviTärystimestä =
(henkilöauto) Peugeot
PErsaukisen Uljas Gallialainen Ei Ole Tervetullut = (henkilöauto)

Peugeot

PErsaukisen Uljas Gallialainen Ei Ole Tyylikäs = (henkilöauto) Peugeot

PErsaukisen Uljas Gallialainen Ei Ole Tyyris = (henkilöauto)

Pidätelkäähän Ekonomit Uhoanne, Grankullasta Ei Ouluun

Työnnetäkään. = (henkilöauto) Peugeot

Pieraise Eli Ulosa, Gauniix Et Osaa Tavata = (henkilöauto) Peugeot

Pikkuvolvo = (henkilöauto) Volvo PV

PirättelehÄ Ekonomi Uhoos, Gallialaises Ei Oo Turvas = (henkilöauto)

Peugeot

Poes Eestä Urhot, Gallialaaset Ee Osanna Tehä = (henkilöauto) Peugeot

Potkaise Etuovi Ulos, Gimma Ehdottaa Outoja Tyylejä = (henkilöauto)

Peugeot

PuttiVolvo = (henkilöauto) Volvo PV

PönttöVolvo = (henkilöauto) Volvo PV

RieSa = (henkilöauto) Audi RS-mallit

RiSa = (henkilöauto) Audi RS-mallit

RistoSakari = (henkilöauto) Audi RS-mallit

RistoSakke = (henkilöauto) Audi RS-mallit

Saat Kasata Osista, Datsuniakin Arveluttavampi = (henkilöauto) Skoda

Salaa Kaarrat Ohi Diskon, Aina = (henkilöauto) Skoda

Sata-aakkonen = (henkilöauto) Datsun 100A (kuvan [lähdeviite](#))

Simca 1000 **Erehdys** = (henkilöauto) Simca 1000 E

Sukulaiset Kaaraa Oudoksuu, Duunissakin Arveluttaa = (henkilöauto)

Skoda

Sun Kallein Ostokses, Duunissapahan Ahkeroit = (henkilöauto) Skoda

Sunnuntaisin Kaatopaikoille Ohjaat, Duuniin Arkisin = (henkilöauto)

Skoda

Suomen Armeijan MaastoAjoneuvo Rauhan Aikana = (henkilöauto) Lada

Samara

Surkeus, Kurjuus, Orjuus, Depressio, Apatia = (henkilöauto) Skoda

Sämsta Av Alla Bilar = (henkilöauto) Saab

Turha on Yrittää Ohitusta Tällä Autolla = (henkilöauto) Toyota

Turha Ooppelilla Yrittää Ohi Tästä Autosta = (henkilöauto) Toyota

Valitamme Ostostasi, Lähetämme VaraOsia = (henkilöauto) Volvo

Valitamme Ostostasi, Lähetämme Varaosia Ohessa = (henkilöauto)

Volvo

VALtion MEtalliTähteet = (traktori) Valmet

Vietä Oivat Lomapäiväsi Varaosia Ostellen = (henkilöauto) Volvo

Vilkuttaa Oudosti, Liikenteessä Vaarallinen Ohittaa = (henkilöauto) Volvo

Zetor **Antti** = (traktori) Zetor 25 A

Zetor **Kalle** = (traktori) Zetor 25 K

Esitettyjen nimien lukumäärä: 83

D:5.4 Koonti lisämerkityksisten sekundäärinimien muodostamisesta

D:5.4.1 Käytettyjen muodostuskeinojen jakauma

Lisämerkityksisten sekundäärinimien jakautuminen niissä käytettyjen muodostuskeinojen mukaan on seuraavanlainen (luvut esiintymääriä):



Väännös viittaa morfofonologisten operaatioitten käyttöön, käännös taas kääntämiseen tai mukakääntämiseen. Bakronymisaatio tarkoittaa bakronymien tuottamista ja muut assosiaatiot sellaista leksikaalista korvaamista tai assosiativista täydentämistä, jossa ei operoida vieraan kielen avulla.

Lekseemihakuisen muuntelun keinoista yleisin on ilman muuta morfofonologiset operaatiot eli kansankielellä vääntäminen. Yleisyys viittaa siihen, että se koetaan teknisenä keinona kevyeksi ja helppokäyttöiseksi. Toisaalta on niinkin, että kääntäminen tai leksikaalinen korvaaminen ylipäättään edellyttää, että muokattavalla lekseemillä tai ainakin lähes sen näköisellä lekseemillä ylipäättään olisi jokin merkitys suomen kielellä tai jollain muulla Suomessa yleisesti tunnetulla kielellä. Morfofonologisia operaatioita voidaan tehdä mille tahansa merkkijonolle, kunhan se edes jotenkin assosioituu johonkin tunnettuun lekseemiin, ts. merkkijonon merkityksen tunteminen ei ole lainkaan välttämätöntä. Leksikaalisen korvaamisen suhteen tulee huomata, että kääntäminen on siis suomen kielessä merkittävin keino ja että muiden assosiaatioiden osuus on vähäisempi. Näin McCluren mallin täydentäminen käännöksellä onkin tärkeää. Se, että leksikaalinen korvaaminen ja kääntäminen ylipäättään ovat mahdollisia, todistaa osaltaan, että erisnimilläkin on merkitys.

Bakronyymien osuus on aineistossa mitä luultavimmin hiukan ylipainossa. Se on seurausta siitä, että aineistoa on kerätty sivustoilta, joissa on bakronyymeistä koottuja pitkiä listoja. Monia bakronyymejä ei käytetä välttämättä niminä ainakaan kaikissa nimen funktioissa, mutta toisaalta bakronymisaatio on varmasti keino tuottaa myös nimiä.

D:5.4.2 Kohti tarkempaa tutkimusta epävirallisessa nimistössä

Lisämerkityksiset sekundäärinimet monimutkaisine assosiaatioineen ovat jotain, jota on usein kutsuttu "kielelliseksi leikkittelyksi", "sanaleikiksi" tai osittain jopa "kansanetymologiaksi". Onkin totta, että leikkiminen kielellä ja sanoilla on osa lekseemihakuisen muuntelun perusteita. Usein tällaiset sanat ja nimet kuitenkin sanaleikiksi nimeämällä ikään kuin työnnetään johonkin lokeroon, jossa lukee "tarpeeton", "leikkilinen", "huvittava", ikään kuin näillä ei voisi olla mitään muuta funktiota kuin naurattaminen. Monissa tapauksissa lekseemihakuisen muuntelun kautta tuotetut assosiaatiot nimittäin kuvaavat jotain nimen tarkoitteen todellisiakin ominaisuuksia (*Toyota Carina* → *Narina*). Näin lekseemihakuinen muuntelu on parhaimmillaan erittäin tyylikäs tapa luoda monimielisiä ilmauksia. Kielitieteessä jonkin asian leimaaminen "leikkiliseksi" tai vaikkapa "deskriptiiviseksi" on usein myös tapa jättää asia tutkimuksen ulkopuolelle ja väistää näin siihen liittyvät mahdolliset ongelmat. Tässä luvussa on nyt pyritty esittämään, mitä teknisiä keinoja käyttäen näitä mahdollisesti humoristisia nimiä luodaan. Lisäksi on pyritty lanseeraamaan tämän kuvaamiseen tarvittavat termit morfofonologinen operaatio, leksikaalinen korvaaminen, lähtölekseemi, harhalekseemi ja tuloslekseemi sekä laajennettu ja muokattu McCluren mallia suomalaisen nimistöntutkimuksen tarpeisiin.

Kuten olen aiemminkin korostanut, en tutki nimiin sisältyvää affektisuutta tai asenteellisuutta, koska en usko sen olevan pelkkien nimien perusteella mitattavissa. En myöskään tutki nimiin mahdollisesti sisältyvää huumoria enkä yritä mitata sitä nimien perusteella. Sitä vastoin olen vakuuttunut siitä, että epävirallisiin kulkineennimiin sisältyy niin affektisuutta, asenteita kuin huumoriakin, mutta näissä on mielestäni kyse pragmaattisen tason ominaisuuksista ja sosiaalisesti opitusta, eikä mistään vedenpitävästi nimeen itseensä koodatusta.

Valitut harhalekseemit käsitellään siis vasta osiossa F (ks. [F:3](#), erityisesti [F:3.5](#)). Mainittakoon kuitenkin, että henkilö- ja eläintennimien lisäksi kulkineennimien homonyymit liittyvät usein kasveihin, hedelmiin, ruokaan ja juomaan, musiikkiin, vaatetukseen, ruumiinosiin, sotimavälineisiin ja sairauksiin tai muihin arkipäiväisiin asioihin. Toisinaan lekseemihakuinen muuntelu jää nimensä mukaisesti vain lekseemihakuiseksi. Tällöin mihinkään tunnettuun lekseemiin asti ei lähtölekseemin "sopimattoman" muodon vuoksi päästä. Tällainen tilanne on ratkaistu käytännössä kahdella eri tavalla: joko muuntelu on jätetty vajaaksi (*Mätädor* 'AMC Matador') tai on

keksitty harhalekseemi, jota ei sellaisenaan ole olemassa (*Syntymätappi* 'Zündapp'). Näiden parissa käväistään vielä seuraavassa alaluvussa [D:5.5](#), ennen kuin siirrytään nimiketjuja käsittelevään lukuun [D:6](#).

D:5.5 Muuntelun lekseemihakuisuudesta

Lekseemihakuista muuntelua voidaan pitää täydellisesti onnistuneena, kun syntyvä tuloslekseemi on harhalekseemin kanssa homonyyminen ja sisältää edelleen viittauksen lähtölekseemiin. Näin ei kuitenkaan välttämättä aina käy. Syy tähän on se, että mistä tahansa aineksesta ei voida muodostaa mitä tahansa. Nimityypille ominainen ehto siitä, että nimen perusteella sekä lähtö- että harhalekseemi on oltava tunnistettavissa, on varsin ankara. Seuraavien kahden ryhmän välinen raja on sumea.

D:5.5.1 Kieleen kuulumaton harhalekseemi

Yksi tapa ratkaista se, että lähtölekseemille sopivaa harhalekseemiä ei ole olemassa, on muodostaa tällainen harhalekseemi itse sellaisista kielen aineksista, jotka ovat yleisesti tuttuja ja jotka jollakin tavalla sopivat yhteen. Erityisen usein harhalekseemi on pakko luoda, jos lähtölekseemi on kovin pitkä. Esimerkkejä tästä ovat *Ford Thunderbird* → *Tunturipirtti*, *Zündapp* → *Syntitappi*, *Synnintappi*, *Seat Toledo* → *Tolusiitin* ja *Talbot* → *Talouspotti*. Näiden yhdyssanojen osathan ovat selvää suomea, mutta itse yhdyssanoja ei käytännössä vakiintuneesti ole olemassa. Harhalekseemiä muodostettaessa voidaan myös käyttää apuna yleisesti tunnettuja vieraskielisiä sanoja ja internationalismeja. Vierasta kieltä imaginäärisessä harhalekseemissä on hyödynnetty mm. nimissä *Amiszoom* 'Volvo Amazon' ja *Eskometri* 'Ford Escort' (vrt. *alkometri* ym.).

D:5.5.2 Lekseemihakuisuus jää vajaaksi

Joskus muuntelu jää vajaaksi. Tällöin koko nimeä ei saada suomen lekseemien näköiseksi, vaan nimeen jää ikään kuin ylimääräistä ainesta. Esimerkkinä tästä mainittakoon *Peukoputki* 'Peugeot', *Nissan* → *Nissani* → *Nussini* ja *Velmutti* 'Valmet-traktori' (vrt. *velmu*, *velmuilla*, **velmuta*). Nimi voi myös muistuttaa jotain suomen sanaa joten kuten: *Pulimulkeri* 'Volvo BM -traktori' (← Bolinder-Munktell; vrt. *puliukko*, *mulkeri*), *Tärviölet* 'Chevrolet' (vrt. *tärvellä*, *turmio*) ja *Viipperö* 'Dodge Viper' (vrt. *viipperä*). Muutamissa tapauksissa lekseemihakuinen muuntelu on johtanut vain suomen sanan näköisiin sanoihin, joiden assosiatiivisia yhteyksiä on hankala osoittaa (*Fiketti*, *Hipanen*, *Ketuli*, *Kolpero*, *Käikäle*, *Larpake*, *Latikka*, *Mermeri* jne.). Näitäkin nimityksiä kuitenkin saattavat värittää äänteellisesti läheiset sanat.

Lekseemihakuisesta muuntelusta puhuttaessa tulee siis muistaa, että kysymys on vain lekseemihakuisesta muuntelusta. Aina perille ei päästä.

D:6 Sekundäärinimien muodostamat nimiketjut

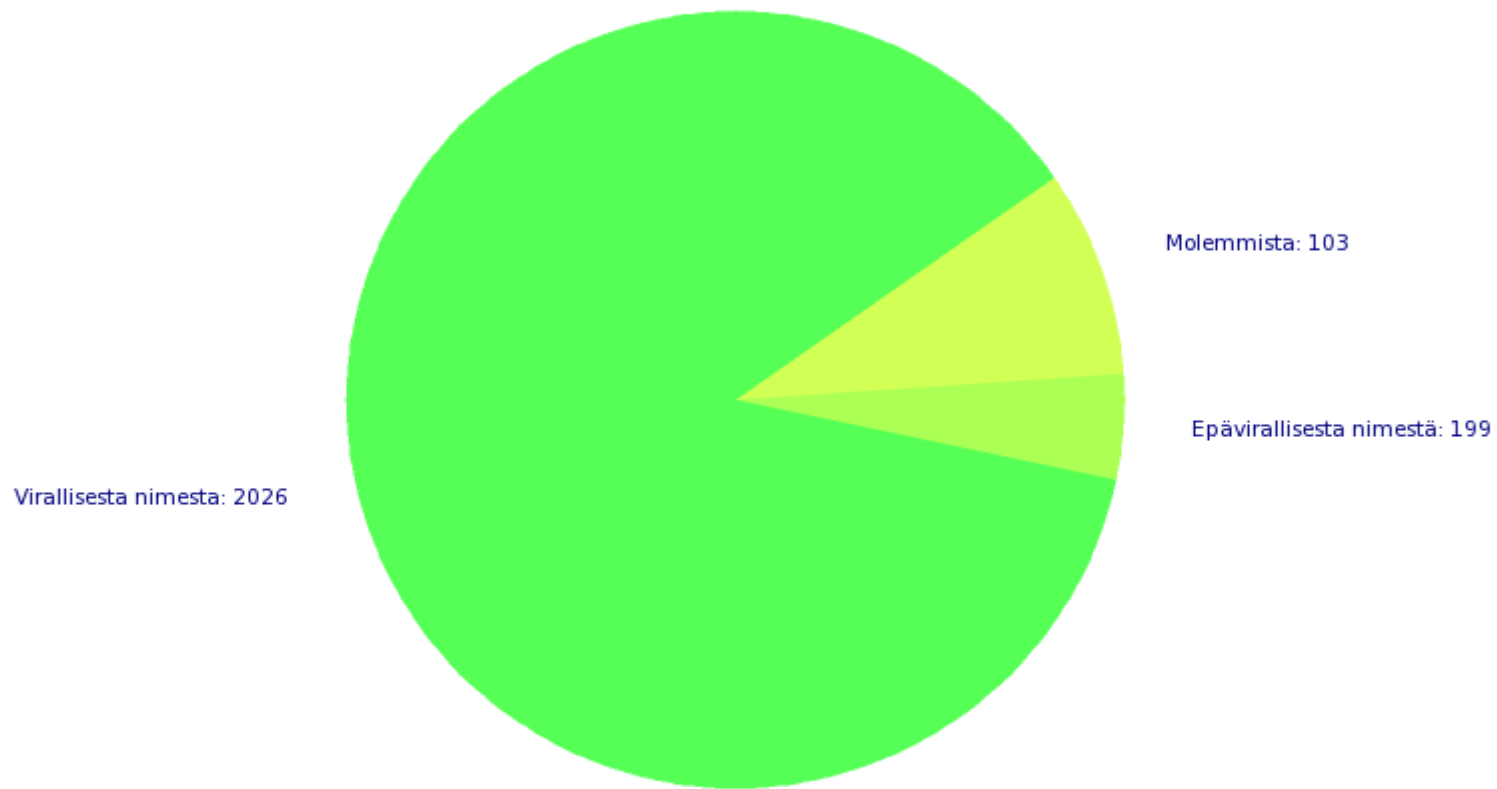
Epävirallisen nimistön nimiketjut

Kun nimiainesta varioidaan hyväksyttämiskierroksella, saattaa syntyä pitkiäkin ketjuja. Nimeä saatetaan varioida, jotta se kuvaisi kohdettaan vielä paremmin tai sen kieliasu olisi entistäkin iskevämpi. Monesti varianttien ketjussa on sekä puhtaita että lisämerkityksisiä sekundäärinimiä, ja ketju saattaa olla monimutkainenkin. Tällaisia nimiketjuja on tuotu esiin mm. kaupunkinimistön tutkimuksessa: *Hapua* (kylännimi) → *Hapsula*, *Hapua-city*, *Hapua-Uusi-Guinea*, *Papua-Hapua*, *Ulkomaa*, *Alaska-city*, *Alaskan kaupunki*, *Häpyä* ja *Häpyöja* (Persson 2003: 24). Tästä nimiketjusta tulee huomata, että ketju on oikeastaan haarakas: *Häpyä* ja *Hapsula* ovat siis rinnakkaisessa eivätkä perättäisessä suhteessa toisiinsa. Ketjuuntumista tapahtuu samalla tavoin myös epävirallisessa kulkineennimistössä: *Wartburg* → (*Warre* → *Varre* →) *Varpunen* → *Pihalintu* (josta voitaisiin edelleen juontaa esim. **Pihis* tai **Lintu*). Ketjun viimeinen jäsen on siis jo kaukana alkuperäisestä nimestä. Tällaisilla pitkillä nimiketjuilla on sekin erikoinen piirre, että nimiketjun myöhemmistä nimistä muodostuu eräänlainen arvoitus eikä niitä oikeastaan voida edes mielekkäästi ymmärtää tai motivoida ilman ketjun aiempien jäsenten tuntemista. Lieneekin niin, että nimiketjuilla on jonkinlainen maksimipituus. Aineiston perusteella vaikuttaa siltä, että ketjut eivät juuri koskaan ole viittä nimeä pitempiä. Ketjun mahdolliseen pituuteen vaikuttanevat käytetyt muokkauskeinot sekä ketjun alkupäässä olevien nimien tunnettuus ja vakiintuneisuus (ja täten näiden tunnistettavuus nimiketjun häntäpäähän nimien näkökulmasta). Ajan myötä on toki mahdollista, että ketjun jotkin jäsenet saattavat leksikaalistua ja jotkin kadota. Joka tapauksessa nimien variointiin liittyy jo edellä esitetty ajatus siitä, että sekundäärinimet ovat usein ikään kuin kantanimeen johtavia linkkejä ja sillä tavoin hiukan epäitsenäisiä.

Sekundäärinimien lisäksi pitäisi oikeastaan puhua myös tertiääri- ja kvartäärinimistä ja niin edelleen. Tämä ei kuitenkaan ole välttämätöntä, sillä esimerkiksi tertiäärijohdos on sekundäärijohdos sen kantasanaan nähden ja kantasana vain sattuu olemaan sekundääri. Tertiäärinimien muodostamisessa ei käytetä mitään erityisiä muokkauskeinoja, jotka vaatisivat tertiäärinimien käsittelemistä erillään. Ensimmäisen muokkauksen jälkeen syntynyt sekundäärinimi on tosin usein toisen muokkauksen jälkeistä tertiäärinimeä lyhyempi (*Peugeot* → *Pösö* → *Pösökki*), mutta sääntö ei ole poikkeukseton.

Aineiston nimien kantojen virallisuus ja epävirallisuus

Seuraava graafi osoittaa, missä määrin sekundäärinimen kantana oleva nimi on virallinen tai epävirallinen. Toisinaan varman kantanimen osoittaminen ei ole mahdollista, vaan nimi on ikään kuin sekoitus sekä epävirallista sekundäärinimeä että tämän samanaikaisesti rinnalla ja taustalla olevaa aiempaa nimeä.



Jos lähdetään siitä, että kahden nimen peräkkäisyys primääri–sekundääri-suhteessa ei vielä tuota nimiketjua (ei kaksi nimeä ketjua tee), merkitsee nimen kantamuodon on sekundääriys samanaikaisesti sitä, että nimi on ketjun vähintään kolmas jäsen. Tätä tietoa nimitietokanta ja sitä myöten graafikaan eivät valitettavasti salli. Kantanimen virallisuusstatus jossain määrin kuitenkin kertoo nimien ketjuuntumisesta. Jos nimittäin kantanimi on virallinen – kuten suurimmalla osalla nimistä – nimi joko ei kuulu ketjuun tai on ketjun toinen jäsen. Jos taas kantanimi on epävirallinen, nimi voi joko olla osa nimiketjua tai sitten muodostettu epävirallisen primäärinimen

pohjalta. Molempilähtöiset nimet taas luultavimmin ovat osa nimiketjua tai ainakin nimiryhmää. Näin ollen graafi epäsuorasti osoittaa, että nimiketjuihin kuuluvat nimet eivät ole kovin yleisiä.

Edellisen graafin asiaa ei tässä eritellä graafisesti nimen viittaustasojen (yksilö, malli, merkki jne.) mukaan. Nimien ketjuuntuminen on aineiston perusteella kuitenkin lähinnä propreille ominainen piirre. Olen mm. selaillut Paunosen slangisanakirjaa tavoitteenani selvittää, olisiko ketjuja sanastossa, ja esimerkiksi *kirsikka* 'takapuoli' tuotti minulle mielikuvan muodostusketjusta *perse* → *persikka* → *kirsikka*. Ketjuuntumismekanismi (sekundäärinimen muodostaminen toisen sekundäärinimen pohjalta) lienee siis periaatteessa mahdollinen myös sanastossa, mutta ketjuuntumisen yleisyydessä on huomattava ero. Syitä tähän voi vain veikkailla. Uskoisin, että kyse olisi siitä, millaisissa tilanteissa proprista ja appellatiivista lemmaa käytetään toisaalta proprisesti, toisaalta appellatiivisesti. Appellatiivinen käyttö sallinee ilmeisesti huomommin variointia ja leikittelyä kuin nimilappumainen, propriaalinen käyttö.

Esimerkkejä aineiston nimiketjuista

- *Lada* → *Lara Larppa Larpa Starba Slerba*
- *Lada Lara Larppa Larpa Larpake Larpatin*
- *Lada Lara Larke Extra-Large Löysä*
- *Lada Latukka Laatokka Laatikko*
- *Lada Lata Lattana Lattarauta*
- *Wartburg Warppuri Varpunen Pihalintu*
- *Peugeot Peso Pesonen*
- *Peugeot Pösö Pösökki*
- *Cadillac Katillakki Katin lakki Kissan hattu*
- *Saab Saapas Saapikas Pyhäkenkä Jalkine*
- *Beeämwee Bemu Bemukka*
- *Beeämwee Bemari Bii-Mari*
- *Cosworth Cossu Cosander Coskinen*

Nimiketjuihin sisältyy siis sekä morfofonologiselle tasolle jäävää neutraalia muuntelua että lisämerkityksisyyteen tähtäävää lekseemihakuista muuntelua. Toisinaan on myös hankalaa määrittää, mihin järjestykseen ketjun jäsenet tulisi sijoittaa. Viimeisin esimerkki osoittaa, että nimiketjussa voidaan hyödyntää tukena myös jo olemassa olevaa nimiketjua. Alkoholijuoma *Koskenkorvan* epäviralliset nimet käyvät myös samoin *Kossuna* tunnetulle Cosworthille.

Sama nimi-idea, eri tarkoite

Nimiketjuilla viitataan epävirallisen nimistön tutkimuksessa yleensä saman tarkoitteen moninimisyyteen ja nimen rönsyämiseen. Tällöin kysymys on siis siitä, että vanhan nimiaineksen pohjalta muodostetaan aina uusia ja uusia sekundäärinimiä. Tämän lisäksi pitää muistaa myös toinen tapa käyttää vanhoja nimiä uusien aineksina: vertailu-, vastakohta- ja variointinimet. Tällöin uudelle tarkoitteelle muodostetaan nimi toisen tarkoitteen nimestä saadun mallin tai kimmokkeen mukaan. Esimerkkejä tällaisesta aineistossa ovat:

- *Lenin - Stalin* (Lada 1200 L ja 1200 S)

- *Hitlerin kosto - Degoullen kosto ihmiskunnalle* (Kuplavolkkari ja Peugeot 405)
- *Lahnabirdi - Silakkabirdi* (Ford Thunderbirdin malleja)
- *Listat sivuilla - Galvanoidut listat sivuilla* (Škoda LS ja GLS-mallit)

Toisinaan on varsin mahdotonta sanoa edes sitä, onko toinen nimistä olisi selvästi vanhempi tai aiemmin muodostettu. Tällaisia nimiä muodostetaan myös ikään kuin pareina. Myös näissä nimissä pitää muistaa ajatus linkistä: nimi tavallaan sisältää linkin toiseen eritarkoitteeseen nimeen. Tällainen linkki sitoo yhteen paitsi kyseisiä nimiä myös niiden tarkoitteita.

D:7 Merkityksenmuutokset kulkineennimistössä

Kognitiivinen lähestymistapa oikeuttaa semanttisen tarkastelun myös synkronisesti ja sen avulla voi ymmärtää myös yksittäisten nimien ja kokonaisten nimisysteemien diakronisia muutoksia, kuten nimien käyttöalojen laajenemisia tai supistumisia tai jopa uusien nimikategorioiden syntymistä (Sjöblom 2004: 83).

D:7.1 Merkityksen muuttuminen tai muuttaminen

Merkitysalan muuttaminen voidaan kuvata synkronisesti seuraavasti: On olemassa tarve ilmaista jokin asia eli käsite X. Tunnumme jo jonkin toisen käsitteen Y, joka muistuttaa käsitettä X siinä määrin, että voimme käyttää Y-käsitettä vastaavaa formatiivia (kielellisen merkin fyysistä olomuotoa) myös asiasta X. Vanhan sanan merkityskenttä kohtaa siis uuden käsitteen siten, että vanhaa sanaa voidaan ryhtyä käyttämään uudenkin asian nimenä. Periaatteessa joka kerta, kun käytämme sanaa *hanke*, käymme päässämme läpi arvioinnin siitä, onko juuri tämä sana se sana, joka parhaiten kuvaa kyseessä olevaa asiaa. Sanan lisäksi viittaamiseen voidaan käyttää pitempääkin jaksoa. Jos esimerkiksi kielenkäyttäjä katsoo, että työpaikalla toteutettava kehittämisprosessi ei hänen mielessään sovi sanan *hanke* merkitysalaan, hän voi puhua *hankkeen* sijasta *projektista* tai *tavoiteohjelmasta*. Jos koko sanaa ei haluta vaihtaa, *hanke*-sanan epämääräisyyttä voidaan kiertää puhumalla *kehittämishankkeesta*. Determinatiivisen määriteosan lisäksi ilmaus saadaan täsmällisemmäksi myös käyttämällä attribuutteja: *Tämä meidän pikku hanke nyt on kehittymässä kovasti oikeaan suuntaan*. Se, puhutaanko merkityksen muuttamisesta vai muuttumisesta onkin oikeastaan vain näkökulmakysymys. Yksilö päättää merkityksen muuttamisesta – vanhan ilmauksen käyttämisestä uudessa merkityksessä – ja kieliyhteisö eli toiset yksilöt toimivat tämän muutoksen hyväksyjinä hyväksyttämiskierroksella. Mikäli uusi merkitys saavuttaa tarpeeksi menestystä ja hyväksyntää, se yleistyy.

Merkityksen muutosta voidaan ajatella viittaussuhteen muutoksena. Merkityksenmuutosten loogisen luokituksen mukaan merkitys voi **laajentua**, **supistua** tai jopa **siirtyä**. Psykologisessa jaottelussa merkitystenmuutosten lajeina taas erotetaan **abstraktistuminen**, **metaforisuus**, **metonyymisyys**, **äänteellinen likeisyys** eli **paronymia**, **ellipsi** sanan välittömän esiintymisyhteyden takia, **pejoratiivistuminen** ja **melioratiivistuminen** sekä sävyn jyrkkeneminen tai lieveneminen. (Häkkinen 1997: 42–46, Kangasniemi 1997: 74–83, Kuiri 2004: 32–37.) Merkitystenmuutosten motiiveja on jo historiallis-filologisen kielentutkimuksen aikana selitetty affektisuudella, attraktiolla ja ekspansiolla (ks. aiheesta lukua [B:4.1](#)). Merkityksenmuutoksilla on kuitenkin varmasti muitakin syitä, kuten halu ilmaista asioita tarkemmin tai käsitekentän ja reaalityodellisuuden muutokset.

Merkitystenmuutosten teorian ongelmakohtiin liittyy myös polyseemisyys. Polyseemisellä kielellisellä yksiköllä on useita merkityksiä, jotka muodostavat **merkitysverkon**. Merkityksillä on yhteisiä piirteitä, mikä voidaan rinnastaa Wittgensteinin käyttämään perheyhtäläisyyteen. Polysemiaa kuvaava merkitysverkko eli skemaattinen verkko pelkistää ja yksinkertaistaa tuoden esiin tyypilliset merkitykset ja sivuttaen epätyypilliset. Kognitiivisessa suuntauksessa kategorioita pidetään sumearajaisina ja jatkumonluonteisina. Merkitystä määritettäessä tulee huomioida myös tausta, jota vasten se hahmotetaan. Polyseemisillä kielen yksiköillä on useita merkityksiä, joista jotkut ovat keskeisempiä kuin toiset. Näiden merkitysten välillä on semanttisia linkkejä, ja linkeistä ja merkityksistä muodostuu haarova ja risteilevä järjestelmä, verkko. Verkon keskeisten solmukohtien välille jää vähemmän tyypillisiä merkityksiä, ja verkko muuntuu koko ajan. Polysemia nähdään siis monimerkityksen sijasta enemmänkin joustavana merkityksenä. (Leino 1994: 14–20, Raukko 1994: 66–69, Geeraerts 2010: 196–199.) Millään selvällä synkronisella säännöllä ei oikeastaan voida määrittää, milloin samanasuiset sanat ovat synonyymejä tai milloin kyse on polysemiasta; kyse on lopulta hyvin yksilöllisestä intuitiosta (Koski 1982:75).

Paikannimistöntutkimuksessa on puhuttu metaforanimien ja metonyymisten nimien sijaan vertailunimistä ja vertailevista siirrynnäisistä sekä kosketusassosiaatioon perustuvista nimistä ja metonyymisistä siirrynnäisistä (ks. [E:3.3](#)). Peruslinjaus on ollut pitkälti se, että yhtä selvärajaista tarkoitetta vastaa yksi nimi. Polysemiaa eli joustavaa merkitystä tulkitaan kognitiivisesti viritäytyneessä nimistöntutkimuksessa kuitenkin esiintyvän myös nimistössä ([Sjöblom 2000: 145–146](#)), mikä on vastoin nimistöntutkimuksen vanhaa katsantokantaa (esim. [Kiviniemi 1975: 48](#), toisin kuitenkin jo [Brink 1988: 135](#)). Metonyymisen siirrynnäisyyden ja merkityksen laajenemisen ero ratkaistaan sen mukaan, onko nimen fonologista muotoa vastaavilla referenteilla edelleen kiinteä merkitysyhteys. ([Sjöblom 2004: 87](#) ja [2006: 72–73](#), vrt. [NORNA 1988](#)). Käytännön esimerkillä valaistuna tämä tarkoittaa sitä, että (abstrakti) yritysnimi *Nokia* ja yrityksen fyysistä toimipaikkaa merkitsevät *Nokia* ovat sama polyseeminen nimi, mutta tällä yritysnimellä ei välttämättä kaikkien käyttäjien mielissä enää ole yhteyttä näistä erilliseen suomalaisen *Nokian* kaupungin nimeen. Lähes kaikki sanat lienevät jossain määrin polyseemisiä ja myös nimistössä nimien polyseemisyys on näkemykseni mukaan siis mielekästä hahmottaa, vaikka tämä ei perinnäisessä nimistöntutkimuksessa vallinnut katsantokanta olekaan. Huomattava osa metonyymisistä siirrynnäisistäkin voitaisiin lukea polyseemisiin merkityksen laajenemiin.

Tällaista merkityksen laajenemista eli metonyymistä siirrynnäisyyttä on myös kulkineennimistössä: samaa nimeä (esim. *Rin-tin-tin*) saatetaan käyttää ensin yhdestä kulkineesta ja myöhemmin myös muista samantapaisista. *Rin-tin-tin* tunnetaan niin Wartburgin, Ifan kuin kaksitahtimoottorisen Saabinkin nimityksenä. Kulkineennimistössä metonyminen siirrynnäisyys tarkoittaa käytännössä saman nimen käyttöalan laajenemista. Kulkineennimeä voidaan ryhtyä käyttämään toisesta kulkineesta, jolla on tarpeeksi samoja ominaisuuksia edellisen kanssa. Aina ei tosin ole mahdollista tietää, minkä kulkinemerkin tai -mallin nimitys jokin formatiivi on alun perin ollut. Toisinaan myös merkityksenmuutoksen määrittely sinänsä on hankalaa: onko esimerkiksi meidän *talikkomme* sama kuin satoja vuosia sitten vai onko sanan merkitys muuttunut? Entä onko nykyhetken 'Volkswagen' enää sama asia kuin 1950-luvulla? Jälkimmäistä kysymystä vastaan puhuu ainakin erään informantin lausuma siitä, että hän ymmärsi vasta vuosia myöhemmin, että 'Kupla' ja 'Volkswagen' ovat sama auto. Entä onko kyseessä merkityksen muutos, jos samanlaista autoa ryhdytään myymään eri nimellä ja vanha lempinimi seuraa tätä vain nimellisesti uudistunutta tarkoitetta? Näihin kysymyksiin ei ole mahdollista saada tyydyttävää vastausta, sillä merkityksen siirtyminen, laajeneminen ja supistuminen ovat jälleen kerran sumeita käsitteitä kognitivistisessä hengessä. Näin ollen merkitysten siirtymien tilastollinen tarkastelu ei vaikuta luontealta. Sitä vastoin esitän seuraavassa havaintoja siitä, millaisia merkityksen siirtymiä aineistoon muun muassa sisältyy.

D:7.2 Merkityksen siirtymät ja laajenemat aineiston nimissä

Proprin appellativisaatio

Klassisin esimerkki merkityksen siirtymisestä ja laajenemisesta ovat proprien appellativisaatiot. Tunnettu tällainen on esimerkiksi Monosen kenkätehtaan Mono-tuotemerkestä yleistynyt *mono*-hiihtokengännimitys. Ilmiö on tuttu myös kulkineennimistössä ja sekä virallisen että epävirallisen proprin merkitys on voinut laajentua.

Pompannapin tapaan monesti tiettyä kulkineluokkaa nimitetään sen yleisimmän merkin mukaan, tai samantapaisten kulkineiden nimiä saatetaan käyttää ristiinkin. H67:n mukaan esimerkiksi 1960-luvun Volkswagen-pakettiautoja nimitettiin sekä *(K)leippareiksi* että *Kastervaakeneiksi* riippumatta siitä, oliko ne myyty nimellä Kleinbus vai Kastenvagen. Suomen traktoristumisen alkuaikana taas kaikki traktorit olivat jonkin aikaa *fordsomeita* yleisimmän merkin mukaan. Samoin *letukka* tarkoittaa H26:n mukaan usein mitä tahansa isoa amerikkalaista autoa.

Merkin virallisen nimen appellativisaatioon perustuvat *fordson* 'mikä tahansa traktori 1950-luvulla', *jaguaari* 'polkupyörä' (← tamperelainen polkupyörämerkki Jaguar), *jeppi* 'vanha armeijan tms. auto' (← Jeep), *jopo* 'polkupyörä' (← Helkama Jopo), *katepillari* 'puskutraktori' (← Caterpillar), *lada* 'huonohko auto' (← Lada), *mopo* 'mopo' (← Helkama Mopo) ja *tatsuni* 'japanilaisvalmisteinen auto' (← Datsun). Lisäksi ainakin *mersua* ja *mossea* kuulee toisinaan käytettävän appellatiivin tavoin myös muunmerkkisistä kulkineista. Vastaavasti taas joidenkin mukaan esimerkiksi Opelin nimittäminen *autoksi* on ilkeilyä (H20).

Virolaisia virallisen nimen appellatiivistumia ovat *nati* 'telaketjutraktori' (← traktorimerkki SHTZ-NATI) ja *villis* 'maasturi' (← maasturimerkki Willis).

Merkin epävirallisen nimen appellativisaatioon taas perustuvat suomalaiset *letukka* 'vanha amerikkalainen auto', *linttalulla* 'iso amerikkalainen auto' (vrt. Lincoln; lulla), *pappatuntsa* 'vanha mopo', *rintintin* 'kaikki itäsaksalaisvalmisteiset autot' ja *pikkuihme* 'apumoottorillinen polkupyörä' (← yleinen merkki DKW, jonka lempinimi oli Das Kleine Wunder, Pikkuihme). Yksilönimestä traktorin yleisnimeksi taas on pienellä alueella yleistynyt *ruputti* 'traktori' (← *Ruputti*, erään Valmet 20 -traktorin yksilön nimi).

Virolaisia epävirallisen nimen appellatiivistumia taas ovat *joss* 'suuret japanilaiset ja amerikkalaiset pusku-traktorit' ja *vene ime* 'mikä tahansa venäläisvalmisteinen auto'

Appellatiivin merkityksen laajeneminen

Appellatiivinkin merkitys voi laajentua. Autoistumisen ja vanhan agraarikulttuurin päällekkäinolon ajalta ovat peräisin muutamat yleiset appellatiivit, jotka liittyvät kulkineet hevosiin ja hevospeleihin. Vanhan agraarikulttuurin kulkineekulttuurista ovat peräisin *hepo* ~ *heponen* 'traktori', *kiesi* ~ *kiessi* 'henkilöauto', *kärri* 'auto' ~ *kärry* 'henkilöauto' ja *rattaat* 'linja-auto'. Venäläisperäisiä reennimityksiä taas ovat alun perin olleet *kosla* 'vanha auto' ja *lotja* 'iso auto' ~ *lotjake* 'iso amerikkalaisvalmisteinen auto'.

Hiukan modernimpiakin laajenemia on. Esimerkiksi *rekka*-sanana merkitys on vaihdellut lava-autosta perävaunuun ja ajoneuvoyhdistelmään (mm. [Vesikansa 1978: 57](#) ja [Paunonen 2000](#) s.v. *rekka*). Joskus *rekka* tuntuu etenkin lapsille puhuttaessa tarkoittavan kuorma-autoakin. Kulkinelajin nimiä voi tuki käyttää myös metaforisesti. Etuvetoista autoa voi teknisen yhtäläisyyden vuoksi kutsua *puimuriksi* ja autoa, jossa on 6-sylinterinen moottori samaan tapaan *traktoriksi*. Yleisemminkin voidaan muuta kulkinetta kutsua *traktoriksi*, kun halutaan korostaa kankeutta ja suuruutta, tai *mopoksi*, kun halutaan korostaa pienuutta ja heikkoutta. Tällaiset metaforat eivät kuitenkaan nähdäkseni ole merkityksen laajenemia niin kauan, kun lähdealuetta edustavasta käsitteestä käytetään samaa nimeä ja metafora on tavallaan selvästi tilapäinen ja alisteinen lähdealueen ilmaukseen nähden.

Joitakin yleisiä huonouden ilmauksia käytetään myös autoista. Tällaisia ovat *raato* 'mikä tahansa heikkokuntoinen kulkinne', *rakkine* 'huono auto', *rieska* 'huonohko auto', *ritsa* 'huonohko polkupyörä tai auto', *romu* 'jokin huonokuntoinen kulkinne, joka vielä liikkuu', *romurauta* 'vanhat isot autot', *rotisko* 'linja-auto', *rotisko* 'auto', *rotja* 'Lincoln-tyylinen jenkki-auto', *rotkale* 'Lincoln-tyylinen jenkki-auto', *rottelo* 'mikä tahansa kulkinne', *ruasteläjä* 'huonokuntoinen, vanha auto', *rutku* 'jokin huono kulkinne' ja *räyskä* 'huonohko polkupyörä'. Toimimattoman kulkineen tekniseen kompleksisuuteen viitanee H52:n käyttämä nimitys *vempain* 'henkilöauto, joka oikkuilee'. Tällaiset ilmaukset vievät lähelle sitä ongelmaa, miten määritellä, että jokin sana merkitsee tarkalleen jotain tiettyä asiaa. Esimerkiksi Paunosen sanakirjan mukaan (2000) sanat *reisi* ja *reikä* merkitsevät naista. Matti Leiwon (1967) pro gradu -tutkielmassa (em. sanakirjaesimerkit ovat myös Leiwolta) koululaisia pyydettiin luettelemaan sanoja, joita he käyttävät jostakin tietystä tarkoitteesta. Tässä on tietysti se ongelma, että vaikka jossain tilanteessa jotakin sanaa tai nimeä voidaan käyttää viittaamassa johonkin tarkoitteeseen, ei viittaussuhde välttämättä ole pysyvä tai vakaa. Näin siis tuntuisi luonnottomalta sanoa, että sanan *reikä* merkitys on 'nainen' tai sanan *rotisko* merkitys 'auto'. Näistä tarkoitteista näitä sanoja voidaan tuki käyttää.

Proprin merkitysalan laajeneminen, kutistuminen ja siirtyminen

Paitsi appellatiivin myös proprin merkitysala voi laajentua kattamaan uusia alueita. Tällainen laajentuminen voi tapahtua vakiintuvan metaforan kautta tai eräänlaisen metonymisen siirtymisen kautta. Jälkimmäisestä esimerkiksi sopivat luontanimien siirtyminen talonnimiksi ja vaikkapa *Pompannapin* käyttö eri automerkkien niminä.

Kulkineiden yksilönnimillä on eräs erikoinen tendenssi. Joissakin tapauksissa kulkine vaihtuu, mutta nimi säilyy. Esimerkiksi H59:n sukulainen on käyttänyt jo vuosia kaikista autoistaan nimeä *Kullannuppu*, vaikka autot ovat vaihtuneet. Kaikki H67:n isoisan Volkswagenit taas tunnettiin *Visvaakeneina*, vaikka autoja ehti olemaan useitakin vuosikymmenten mittaan.

Toisinaan myös nimen käyttöala saattaa rajoittua jälkeenpäin. Volkswagenien tullessa markkinoille toisen maailmansodan jälkeen niitä nimitettiin kyllä ainakin *Volsuiksi* ja mahdollisesti myös *Volkkareiksi*. Monien mielestä *Kuplavalokkarit* eivät kuitenkaan ole *Volkkareita*, vaan nimenomaan *Kuplia* (esim. H20). Haastattelutilanteessa eräs toinen informantti kertoi ymmärtäneensä vasta vanhemmalla iällä, että *Kupla* ja *Volkkari* olivat sama auto[merkki]. Myös *letukka*-nimityksen käyttöala on rajoittunut sen laajenemisen jälkeen. H26:n mukaan Chevrolet'n uusia malleja ei enää nimitetä *letukoiksi* eikä *Letukoiksikaan*. Uudet Chevrolet-autot eivät juuri muistuta 1960–70-lukujen suuria amerikanrautoja, etenkin Koreassa valmistetut pikkuiset Chevrolet-mallit. Vastaavia tapauksia on muitakin.

D:8 Koonti nimien muodostamisesta toisista kulkineennimistä

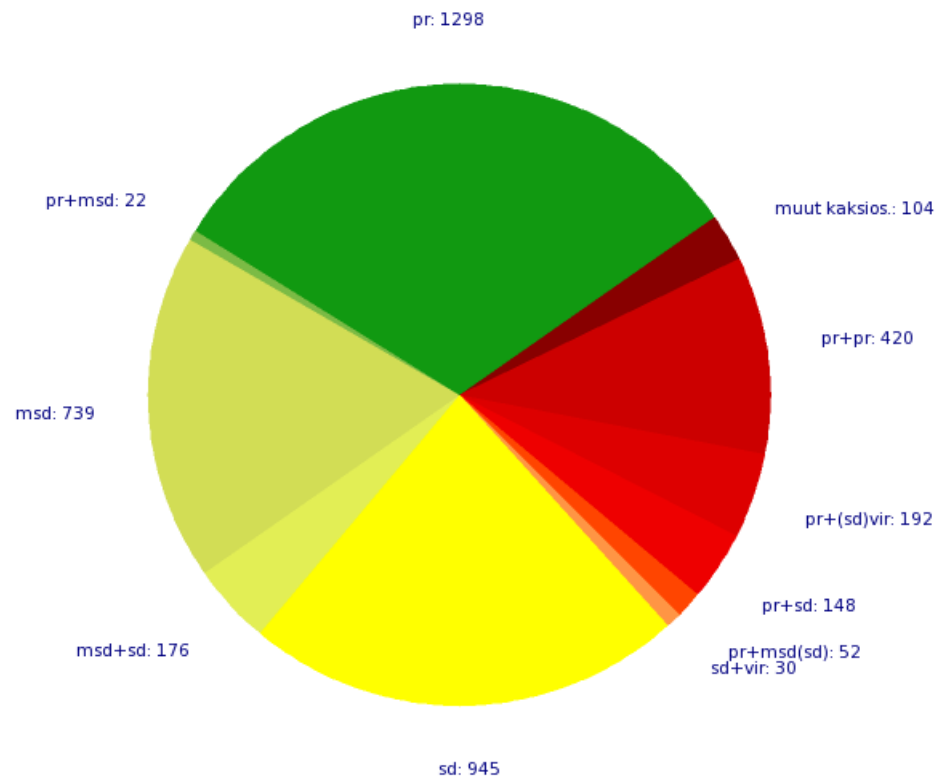
Sekundääriyden rajausta

Tässä D-osiossa käsiteltiin siis pääasiassa sitä, miten nimistä saadaan toisia samantarkoitteisia nimiä nimen muotoa muuttamalla (*Volkswagenista Volkkari* ja *Corollasta Gorilla*). Tämä on juuri se, mistä sekundäärinimien muodostamisessa on kysymys. Nimen muotoa siis varioidaan hyväksyttämiskierroksella eri syistä (ks. [B:2.2](#)) ja tuloksena on erilaisia tyypisteitä, johdoksia ja muita mukaelmia osiossa esitettyyn tapaan.

Samaan osioon sisällytettiin jäsentelyn vuoksi myös luku [D:7](#), jossa noteerattiin nimien muodostaminen myös merkityksenmuutosten kautta. Merkityksenmuutoksen yhteydessä syntyy samanmuotoisia nimiä, joilla on eri tarkoite (erilainen merkityskenttä). Tällaisia merkityksenmuutoksia ei ole tilastollisessa tarkastelussa pidetty sekundääriniminä. Näiden tässä osiossa esitettyjen tapojen lisäksi on myös kaksi muuta tapaa muodostaa uusia nimiä vanhoista nimistä. Toinen näistä on valmiiden nimien käyttö metaforina. Ladalle voidaan siis antaa nimeksi itäisyyttä ilmentävä paikannimi *Käkisalmi*. Nimeä voidaan myös käyttää toisen nimen osana liitynnäisen tapaan (*Aurinko-Lada*). Nämä tavat voidaan lisäksi yhdistää, eli toista nimeä voidaan käyttää myös metaforisesti nimenosana, esimerkiksi nimi *Iso-Anglia* 'Mercury Park Lane Breezeway' sisältää muotometafora toisen auton mallinimen *Anglia*. Tämä johdattelu pyrki selventämään sitä, että sekundäärinimien muodostaminen ja nimien muodostaminen toisista nimistä ei kaikilta osin ole sama asia.

Sekundääriyden tavallisuudesta

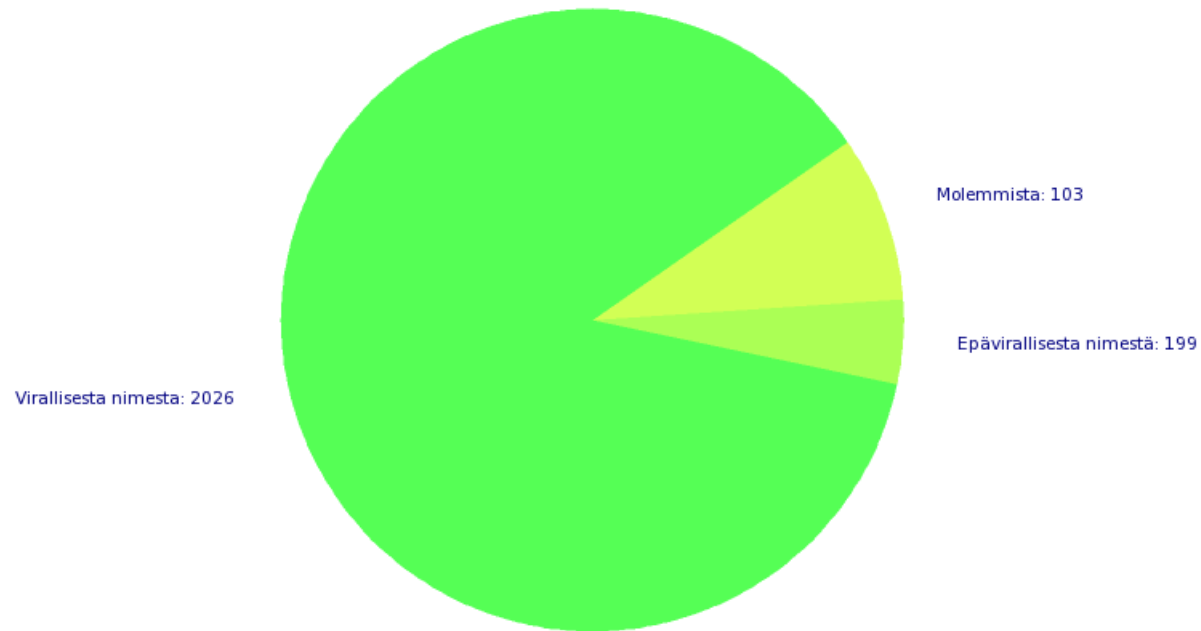
Sekundäärinimet jaettiin jo luvussa [C:2.2 "neutraalin" muuntelun kautta muodostettaviin puhtaisiin sekundäärinimiin ja lekseemihakuisen muuntelun kautta muodostettaviin lisämerkityksisiin sekundäärinimiin](#) . Puhtaiden sekundäärien nimenosien ja lisämerkityksisten sekundäärien nimenosien yleisyys kulkineennimistössä oli analyysin kohteena luvussa [C:5](#), josta lainaamme tähän nimen rakennetyyppejä yleensä esittävän graafin; mainitussa luvussa rakennetyypit on eritelty myös nimen viittaustason mukaan.



Kuten graafista ilmenee, sekä puhtaita että lisämerkityksisiä yksiosaisia sekundäärinimiä on aineistossa lähes yhtä runsaasti ja rajatapauksiakin varsin paljon. Sekundäärejä nimenosia esiintyy myös kaksiosaisien nimien komponentteina, mutta näissä puhtaat sekundäärinimenosat ovat yleisempiä kuin lisämerkityksiset. Tästä voitaneen vetää sellainen varovainen johtopäätös, että puhtaat sekundäärinimet ovat mahdollisesti itsenäisempiä ja leksikaalistuvat jossain määrin helpommin kuin tilapäisemmän luonteiset ja enemmän sanoilla leikkittelyyn ja kaksiviitteisyyteen perustuvat lisämerkityksiset sekundäärinimet. Jo itsessään kompleksinen lisämerkityksinen sekundäärinimi toimii siis moniviitteisyydessään huonommin kaksiosaisen nimen osana, mikä viittaisi siihen, että liiallista kompleksisuutta vältetään tai että kompleksisuuteen liittyvä hauskuus ja monimielisyys jotenkin häiriintyisi toisen nimenosan tullessa mukaan. Tästä on kuitenkin hyvin hankalaa sanoa luotettavasti mitään, ja ero pr+sd ja pr+msd-rakenteiden yleisyydessä on varsin pieni. Joka tapauksessa sekä puhtaiden että lisämerkityksisten nimien muodostaminen on kulkineennimistölle selvästi ominainen piirre, ja kuten ketjuuntumista käsittelevässä luvussa [D:6](#) on todettu, nämä saattavat ketjuuntua sekaisinkin.

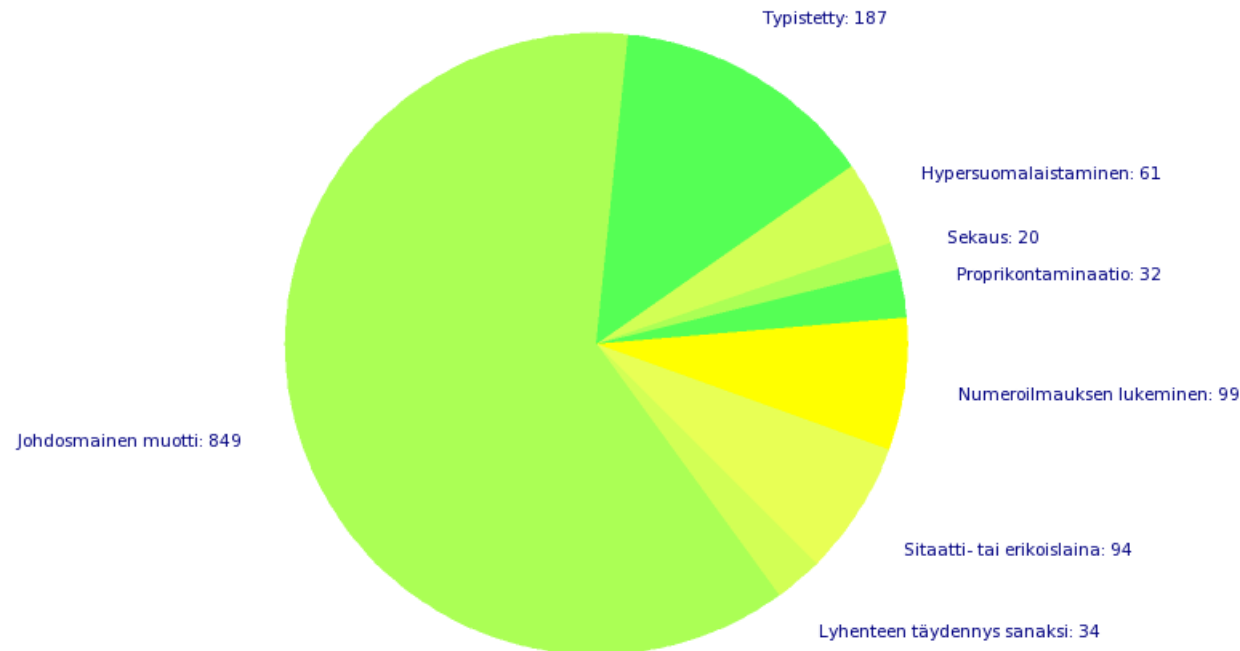
Koonti muodostuskeinoista

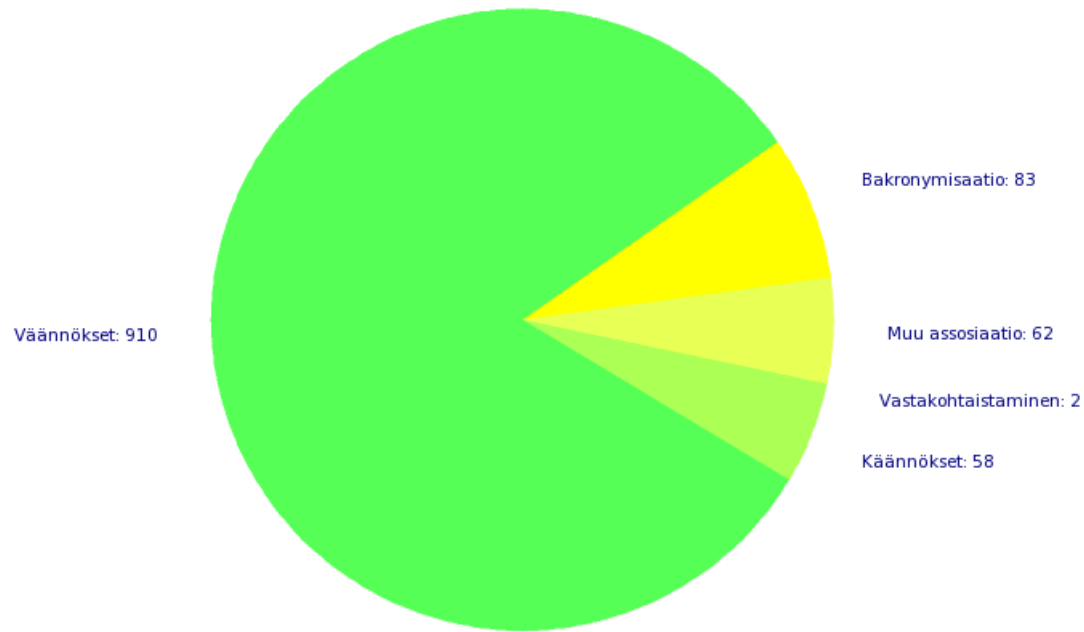
Tämän D-osion aiheena olivat varsinaisesti sekundäärinimien muodostusmenetelmät. Puhtaiden sekundäärinimien muodostamista äänneasua suomalaistamalla käsiteltiin luvussa [D:3](#) ja monimutkaisemmin menetelmin luvussa [D:4](#), lisämerkityksisten sekundäärinimien muodostamista taas luvussa [D:5](#). Sitä, missä määrin sekundäärinimen kantana toimiva nimi on epävirallista tai virallista lähtöä, on pohdittu luvussa [D:6](#); kuten sieltä lainatusta graafista ilmenee, valtaosin sekundäärinimet on tehty virallisesta nimestä eli kyseessä ovat "ensimmäisen polven" sekundäärinimet:



Tätä kantana toimivaa virallista tai epävirallista nimeä on kannan kielestä riippumatta voitu muokata hyvin eri tavoin. Motiiveja tähän muokkaamiseen on käsitelty jo luvussa [B:2.4](#), niitä voivat olla esimerkiksi pyrkimys suomalaistamiseen, parempaan kuvaamiseen tai jopa hauskuuteen. Kaikki nämä ovat hyväksyttämiskierroksella tehtäviä muutoksia kohti parasta mahdollista nimeä.

Koonti puhtaiden sekundäärinimien muodostusmenetelmistä sisältyi lukuun [D:4.7](#) ja lisämerkityksisten sekundäärinimien muodostusmenetelmistä lukuun [D:5.4](#). Puhtaiden sekundäärinimien muodostusmenetelmiksi todettiin yleisemmät foneettinen suomalaistaminen ja muottiin sijoittaminen sekä harvinaisemmat typistäminen, numeroilmauksen lukeminen, sitaatti- tai erikoislainat, lyhenteen täydentäminen sanaksi, proprikontaminaatio, sekaus ja hypersuomalaistaminen (usein slangi- ja murreävytteiseksi). Lisämerkityksisiä sekundäärinimiä muodostettaessa käytetyn lekseemihakuisen muuntelun päätyypit taas ovat morfofonologiset operaatiot (vääntäminen), leksikaaliset korvaamiset sekä bakronymisaatio. Seuraavassa vielä mainituista koontiluvuista lainatut yleisyysgraafit:





Epäviralliset kuluneennimet kertovat myös vierasperäisten nimien ja lyhenteiden mukauttamisesta suomen ja viron puhekieleen. Sekä nimien fonotaksia että ortografiaa on kotoistettu. Kotoistamistarve on tietysti seurausta aiemman ilmauksen kompleksisuudesta suomensukuisen kielenkäyttäjän näkökulmasta; esimerkiksi *Vo/vo* kelpaa käytettäväksi sellaisenaan, *Chevrolet Biscayne* ei. Tehtyjen muutosten perusteella on pystytty koostamaan luvussa [D:3.1.2](#) esitetty vieraskielisten nimien suomeenkotoistamissäännöstö, josta seuraavassa tiivistys: Monimutkaiset äänneyhtymät sievennetään sanan alussa yhtymän viimeinen konsonantti säilyttäen, mutta sanan sisällä yhtymän ensikonsonantti säilyttäen. Vieraskielinen vokaaliaines lainataan useimmiten ääntämyksen mukaisesti. *c* korvataan etuvokaalin edellä *s*:llä ja takavokaalin edellä *k*:llä. Konsonantit *b*, *g*, *d* ja *f* säilyttämällä kielenkäyttäjä voi tietoisesti korostaa nimen vieraslähtöisyyttä, mutta erityisesti *b* ja *g* ovat alttiita menettämään soinnillisuutensa. *h* katoaa usein, paitsi sanan alussa tai vokaalien välissä. *z* korvataan yleensä *ts*:llä, joskus myös *s*:llä. Konsonanttiloppuisten sanojen loppuun lisätään *i*, ja tätä edeltävä konsonantti kahdennetaan, jos se on obstruentti. Virolaistaminen taas voidaan tehdä vähemmin muutoksin, sillä viron konsonantisto

on suomen konsonantistoa laajempi eikä fonotaksi vaadi sanojen lähes säännönmukaista vokaaliloppuisuutta. Esimerkkeinä mainittakoon loppukonsonantin kahdentuminen taivutuksen vuoksi.

Mainitsemisen arvoinen erikoistapaus ovat lyhenteet, jotka sekä suomessa että virossa luetaan tavallisesti kirjaimittain omakielisten aakkosten nimien mukaisesti. Tämä merkinnee sitä, että lyhenteet lainataan yleensä kirjoitetussa eikä suullisessa muodossa. Monista lyhenteistä on myös muodostettu suffiksilla pidempiä muodosteita, esim. GMC → *Kemsu*.

Jos kielenkäyttäjä haluaa leikitellä, hän voi myös soveltaa näitä sääntöjä tietoisesti väärin tai jättää soveltamatta. Nykykielessä (nimistön ulkopuolellakin) varsin käytetty leikkittelykeino on esimerkiksi c:n korvaaminen tai lausuminen k:na myös etuvokaalin edellä ja vastaavasti s:nä takavokaalin edellä. 63 nimeä olenkin katsonut hyperkorrekteiksi.

Sekä puhtaille että lisämerkityksisille sekundäärinimille on tunnusomaista eräänlainen epäitsenäisyys suhteessa kantasanana toimivaan edelliseen nimeen. Edelleenkehitetty nimiasu toimii siis samalla linkkinä aiempaan nimeen, lisämerkityksisissä sekundäärinimissä vielä samanaikaisesti toisaallekin. Tästä pääsäännöstä seuraa, että sekundäärinimeen tulee sisältyä edellisestä nimestä eli kannasta niin paljon, että se on tunnistettavissa ainakin esiintymiskontekstissaan. Edellisen nimen aineksen ei ole välttämätöntä sisältyä nimeen muuttumattomana, vaan sitä voidaan säilyttää muunnettunakin. Kuten luvussa [D:5.1.2](#) tarkemmin kuvataan, tässä muuntamisessa voidaan pyrkiä säilyttämään esimerkiksi sanahahmo tai vaihtamaan foneettisesti läheisiä äänneitä toisiinsa. Edellistä nimeä voidaan siis säilyttää muillakin tavoin kuin käyttämällä toisen tavun alusta katkaistua kantaa.

Tässä osiossa esitetyn perusteella uskon, että sanaleikkien tutkimusta tulisi lisätä. Lisäksi tulee noteerata, että sekundäärimuodosteiden muodostamisen kannalta samat mekanismit ovat mitä todennäköisimmin mahdollisia sekä sanastossa että nimistössä, mutta nimistössä näitten (erityisesti lekseemihakuisen muuntelun) käyttämiseen on matalampi kynnys. Tämä johtunee siitä, että nimen, sen merkityksen ja referentin suhde on jossakin määrin yksinkertaisempi kuin sanaston puolella ja näin ollen kielellä leikkittely ei aiheuta samassa määrin sekaantumisia keskustelutilanteissa.

Lekseemihakuisen muuntelun keinoista yleisin on ilman muuta morfofonologiset operaatiot eli kansankielellä vääntäminen. Yleisyys viittaa siihen, että se koetaan teknisenä keinona kevyeksi ja helppokäyttöiseksi. Toisaalta on niinkin, että kääntäminen tai leksikaalinen korvaaminen ylipäätään edellyttää, että muokattavalla tai ainakin lähes tämän näköisellä lekseemillä ylipäätään olisi jokin merkitys suomen kielellä tai jollain muulla Suomessa yleisesti tunnetulla kielellä. Morfofonologisia operaatioita voidaan tehdä mille tahansa merkkijonolle, kunhan se edes jotenkin assosioituu johonkin tunnettuun lekseemiin; merkkijonon merkityksen tunteminen ei siis ole lainkaan välttämätöntä. Leksikaalisen korvaamisen suhteen tulee huomata, että kääntäminen on suomessa merkittävin osa ja muiden assosiaatioiden osuus on vähäisempi. Näin McCluren mallin täydentäminen käännoksellä onkin tärkeää. Se, että leksikaalinen korvaaminen ja kääntäminen ylipäätään ovat mahdollisia, todistaa osaltaan sitä, että erisnimilläkin on merkitys. Uskoisin myös, että termit morfofonologinen operaatio, leksikaalinen korvaaminen, lähtölekseemi, harhalekseemi ja tuloslekseemi tulevat tarpeeseen ja että McCluren mallia Suomessa täydennetään jatkossa esittämälläni tavalla mm. kääntämisellä ja bakronymisaatiolla, vaikka kaikki bakronyymit eivät varsinaisesti välttämättä nimiä olekaan.

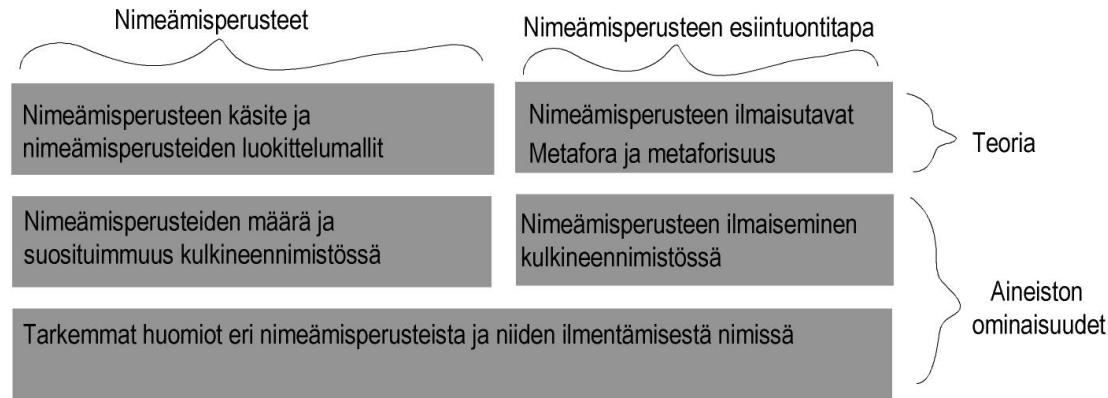
Merkityksenmuutoksista kulkineennimistössä

Merkityksenmuutokset ovat kulkineennimistön sisällä varsin vähäisiä. Aineistossa tavanomaiseksi luettavaa on lähinnä joittenkin erityisten yleisten merkkien merkkienimien appellatiivistuminen (*jeeppi, jopo, katepillari, mopo, fordson*), mutta uusia appellatiivistumia tuskin syntyy. Missään kulkinelajissa ei tällä hetkellä nimittäin vallitse yhden merkin oligopolia, jota merkkienimen appellativisaatio edellyttäisi. Kulkineitten yksilönnimille (ja eläintennimille) on ominaista, että joskus sama nimi säilyy, vaikka tarkoite vaihtuisikin. Kaikkiin merkki- ja mallinimiin taas liittyy se ongelma, että valmistajan "kierrättäessä" virallisia merkki- ja mallinimiä eri vuosikymmenten malleilta toisille myös niitä seuraavat puhtaat sekundäärinimet yleensä pysyvät käytössä. *Mersut* ja *Kadetit* ovat eri vuosikymmeninä viitanneet tosiasiasa hyvinkin eri näköisiin autoihin. Tätäkin voidaan jossain määrin pitää merkityksen muutoksena.

Nyt nimien muodosta ja rakenteesta on pitkälti kerrottu kaikki olennainen osioissa C ja D, ja on aika siirtyä osioon E katsomaan sitä, mitä kulkineitten ominaisuuksia nimissä tuodaan esiin.

E. Mistä ominaisuuksista nimet kertovat ja miten

Nimien sisältämiä kulkineitten ominaisuuksia esittelevän osion E rakenne ilmenee seuraavasta piirroksesta:



Osion johdannon jälkeen esitellään teoreettiselta kannalta nimeämisperusteiden käsite ja nimeämisperusteiden luokittelumallit sekä tavat, joilla nimeämisperustetta voidaan ilmaista nimessä. Tämän jälkeen esitellään nimeämisperusteiden ilmeneminen aineistossa: montako nimeämisperustetta yhdellä nimellä ja nimenosalla on, ja mitkä nimeämisperusteet ovat yleisimpiä? Kun on todettu yleisinä linjoina, miten nimeämisperusteita aineistossa ilmaistaan, siirrytään laajahkoon ruohonjuuritason katsaukseen, jossa esitellään nimeämisperusteita alaryhmineen ja niihin sisältyvine nimineen.

Osiossa E esitellään epävirallisten kulkineennimien **nimeämisperusteet**, toisin sanoen kuvataan, mihin tosielämän asioihin nimet ottavat kantaa. Tyypillisiä nimeämisperusteita ovat esimerkiksi koko ja muoto, alkuperä ja erilaiset näkyvät osat. Tässä yhteydessä päädytään myös pohtimaan nimeämisperusteiden käsitettä sinänsä ja sitä, miten mielekästä nimeämisperusteiden luokittelu on (vrt. [Kiviniemi 1987](#)). Käytän silti sanaa nimeämisperuste, vaikka se onkin osoitettu ongelmalliseksi ([Sjöblom 2006:22, 59–61](#)) ja vaatii uudelleenmäärittelyä. Nimeämisperuste voi ilmetä niin nimen määrite- kuin edusosassakin, toisin kuin yleensä on ajateltu, ja yhdellä nimenosallakin voi olla useampia nimeämisperusteita. Lisäksi tavoitteena on myös näyttää, miten nimeämisperustetta ilmennetään (metaforan avulla tai suorasanaisesti).

- Teoreettinen tausta: perinteinen ja kognitiivinen nimistö tutkimus
- Tutkittava aineistofragmentti: nimet, joilla on jokin nimeämisperuste
- Menetelmä: Nimien etymologointi ja tulkinta kulttuurista taustaa vasten
- Tutkimuskysymykset:
 - Montako nimeämisperustetta kulkineennimellä yleensä on? → [E:4.1](#)
 - Mistä kulkineen ominaisuuksista nimet kertovat (nimeämisperusteet)? → [E:4.2](#)
 - Miten nimeämisperustetta ilmaistaan nimessä? → [E:5](#)
- Lyhyt vastaus tutkimuskysymyksiin:
 - Kulkineennimet ilmentävät useimmin kulkineen muotoa ja kokoa, käytettävyyttä, alkuperää ja silmiinpistäviä osia. Nimet ovat usein metaforisia. Nimeämisperusteiden yleisyydessä on kuitenkin vaihtelua nimen viittaustason mukaan, esimerkiksi alkuperä(maa) on luontevimmin koko merkin ominaisuus, kun taas koko ja muoto usein vaihtelevat mallista toiseen.

E:1 Johdanto

E:1.1 Tutkimuksen kohde

Tässä osiossa tutkimuksen keskiössä ovat nimeämisperusteet eli sellaiset kohteen ominaisuudet, johon nimi ottaa kantaa tai jotka se tekee näkyviksi.

Nimeämisperusteen käsitettä pohditaan laajasti luvussa [E:2](#), joten siihen ei paneuduta tässä tarkemmin. Lisäksi tutkitaan, mitä kielen keinoja käyttäen ominaisuus voidaan nimessä tuoda esiin (luvut [E:3](#) ja [E:5](#)).

E:1.2 Tutkimusaineiston fragmentti

Tutkimuksen kohteen vuoksi ei ole mielekästä tutkia koko nimiaineistoa. Tässä osiossa tutkitaankin vain sellaisia aineiston nimiä (ja sanoja), joilla on jokin nimeämisperuste. Nimeämisperusteita voi ex definitione olla paitsi primääreissä nimenosissa myös lisämerkityksisissä sekundääreissä nimenosissa. Vain ensimmäisessä ryhmässä nimeämisperuste on käytännössä pakollinen; lisämerkityksisessä sekundäärinimessä syntyvän lisämerkityksen ei ole välttämätöntä liittyä mitenkään tarkoitteen konkreettisiin tai aina kuviteltuihinkaan ominaisuuksiin. Lisämerkityksisten sekundäärinimien nimeämisperusteita määrittäessä linjani on ollut, että nimeen sisältyvän lisämerkityksen suhde kulkineeseen on edes jollain tasolla mielekäs tai mahdollinen. Tämä on toki ainakin osittain kuin viivan piirtämistä veteen. Toinen rajaamisongelma ovat edusosat: kun henkilöautoa sanotaan *pikkuautoksi*, nimeämisperustetta ei edusosassa ikään kuin ole, koska nimi on virallinen, mutta toisaalta autoa *kärryksi* sanottaessa metafora kytkee auton vanhanaikaisiin kulkuvälineisiin ja yhteisenä ominaisuutena, johon otetaan kantaa, on tällöin ainakin käyttötarkoitus (käyttö liikkumiseen ja tavaroitten kuljetukseen). Nämä kaksi edellä mainittua tekijää tarkoittavat käytännössä sitä, että tutkittava fragmentti olisi muutamassa kohtaa voitu rajata toisinkin.

E:1.3 Tutkimusmenetelmä

Kaikki tässä osiossa esitettävä tilastollinen ja muu yleistä linjaa piirtävä analyysi pohjautuu yksittäisten nimien tulkintaan ja analyysiin. Näiden yksittäisten nimien merkitys ja etymologia on selvitetty vertaamalla niitä virallisiin nimiin, erilaisiin lähinnä suomen kielen sanoihin ja nimiin, kulkineen ominaisuuksista lähinnä verkon kautta selvitettyyn, informanttien selityksiin nimistä ja suomalaisen kansankulttuuriin, esimerkiksi julkisuuden henkilöihin. Epävarmoissa tapauksissa tukea on haettu myös muista epävirallisista kulkineennimistä eli on nojaututtu tutkijan tietoon tulleisiin kulkineennimistön nimimalleihin.

E:1.4 Motivointi

Nimeämisperusteiden tutkimus ei sinänsä motivointia kaipaa, sillä nimeämisperusteet lienevät olleet nimistöntutkimuksen keskeisin painoalue kautta aikojen. Se, mistä nimet kertovat, on ollut myös monien informanttien mielestä tärkeää. Nimeämisperusteet ovat nimistöntutkimuksen kulttuurintutkimuksellista ulottuvuutta parhaimmillaan:

ne paljastavat, mitä asioita kielenkäyttäjät ovat nähneet tarpeellisina kielentää. Tätä kulttuurintutkimuksellis-kognitiivistista näkökulmaa viedään pidemmälle tosin vasta seuraavassa osiossa [E](#).

E:1.5 Teoreettinen tausta

Luvun teoreettisena taustana on siis ensisijaisesti nimistöntutkimus, sekä perinteinen että kognitiivisesti virittäytynyt. Nimeämisperusteiden selvittämisen ja luokittelun piirissä tehtyjä eri-ikäisiä ratkaisuja esitellään seuraavassa pääluvussa [E:2](#). Lisäksi kyse on semantiikasta, siltä osin kuin on tarpeen puhua metaforisuudesta. Teorian esittelyä ja kehittelyä edustavat osion pääluvut [E:2](#) ja [E:3](#).

E:1.6 Tutkimuskysymykset ja rakenne

Osion keskeisin kysymys siis on, mistä ominaisuuksista kulkineennimet kertovat. Tähän vastaan alaluvussa [E:4.2](#) (Mitkä nimeämisperusteet ovat yleisimpiä?). Toinen kysymys on se, montako ominaisuutta eli nimeämisperustetta nimissä ilmennetään. Tämä selvenee alaluvussa [E:4.1](#) (Montako nimeämisperustetta yhdellä nimenosalla ja nimellä on?). Nimeämisperusteen ilmaisemisen vaihtoehtoja ja niiden yleisyyttä selvitetään luvussa [E:5](#). Osion johdannon jälkeen esitellään edellisten taustaksi teoreettisesti nimeämisperusteen käsite ja nimeämisperusteiden luokittelumallit sekä tavat, joilla nimeämisperustetta voidaan ilmaista nimessä. Lopuksi taas siirrytään laajaan ruohonjuuritason katsaukseen ([E:6](#)), jossa esitellään nimeämisperusteita alaryhmineen ja niihin sisältyvine nimineen. Lopuksi on koonti nimeämisperusteista ja niiden ilmaisemisesta ([E:7](#)).

E:2 Nimeämisperuste teoreettiselta kannalta

Nimistöntutkimuksessa nimeämisperuste-termiä on yritetty selventää eri parafraasein; on mm. puhuttu "nimen asiataustasta". Nimeämisperuste ja eräät sen lähikäsitteet on ymmärretty eri nimilajeissa ja eri aikoina hiukan eri tavalla. Erityisen luontevaan selitykseen siitä, mikä nimeämisperuste tarkkaan ottaen on tai mikä se ei voi olla, ei mielestäni ole päästy. Näin ollen asiaa on syytä ruotia tässä laajasti. Esitän aluksi miten termiä on käytetty keskeisessä nimistökirjallisuudessa eri nimilajit huomioiden. Sitten määrittelen nimeämisperusteen ja pyörittelen käsitettä lisää. Lopuksi perustelen tässä tutkimuksessa käytettävän nimeämisperusteluokittelun.

E:2.1 Mitä on pidetty nimeämisperusteena eri nimilajeissa

Nissilä

Viljo Nissilän (1962: 46–49) mukaan yhdyspaikannimien edusosat ilmaisevat vain suhteellisen harvoja merkitystehtäviä (lähinnä maaston, veden, asumuksen tai viljelmän laatu). Koska määriteosat ja yhdistämättömät paikannimet "sellaisinaan ilmaisevat hyvin monia merkitysfunktioita, – –paikannimien ryhmittely – **syntyperusteen** mukaan – suoritetaan niiden avulla". **Nimeämisperusteella eli nimenantoprinsiipillä** Nissilä tarkoittaa siis nimen "syntyperustetta", joista hän luettelee tavallisimmat 26 kappaletta (mm. koko, muoto, väri, kasvit, kalat, tapahtumat, etunimet ja sukunimet). Nissilä toteaa, että luettelo ei ole täydellinen, ja että toisaalta näistä voidaan muodostaa laajempiakin ryhmiä. Aiemmassa väitöskirjassaan (1939: 3) Nissilä mainitsee käsitelleensä Vuoksen paikannimet etymologisesti eri **nimenantoperusteiden** mukaan, minkä hän toteaa aakkosellista luetteloa paremmaksi vaihtoehdoksi. Nissilän–Modéerin luokittelua on sittemmin kritisoitu epäjohdonmukaisena (Kiviniemi 1987: 13–14), joskin lienee ollut niin, että myös Nissilän tavoitteet ovat olleet erilaiset kuin hänen jälkeensä tulleiden tutkijoiden. Aakkosjärjestystä parempi luokittelu ilman muuta on, ja luokittelu nostaa esiin ryhmiä, joilla on tuon ajan näkökulmasta ollut kiinnostavuutta (kulttuurihistoria, erikoiset kielelliset rakenteet).

Zilliacus

Kurt Zilliacuksen mukaan perusta [paikan]nimenmuodostukselle muodostuu aina **asiataustasta** (saklig grund), joka koostuu paikasta ja paikan nimenantajien mielestä merkillle pantavimmista ominaisuuksista. Jos ominaisuudet näkyvät nimessä, kyse on kuvailevasta nimestä, jos taas eivät, kyse on harkinnaisesta (konstlad namngivning). Suhtautuminen asiaperusteeseen ja merkillle pantavan ominaisuuden valinta ovat nimen semanttiset ominaisuudet. Kun taas useampia ominaisuuksia otetaan huomioon, tehdään tämä kielen syntaktisten sääntöjen mukaan. Nimen tulkinta on nimenmuodostuksen vastakohta: nimi jaetaan yksinkertaisiin osiin, joiden semanttista sisältöä verrataan asiataustaan. Nimentulkinnasta tulee käydä ilmi se, mistä kielenilmauksista nimi on muodostettu ja mikä näiden merkitys nimessä on, sekä se, mikä on koko nimen yhteinen kuvaileva sisältö. (Zilliacus 1966: 49–50.) Myös nimistöntutkimuksen terminologia (1974 s.v. nimeämisperuste) määrittelee nimeämisperusteen **asiaperusteeksi, jonka mukaan nimi on annettu**, mainiten esimerkit paikan sijainti, ulkonäkö ja käyttö.

Myöhemmin (2002: 143–146) Zilliacus on pohtinut tarkemmin nimeämisperusteen käsitettä. Zilliacuksen mukaan paikan käytön, nimenantajan nimenantomotiivien ja nimi-idean valinnan kesken ei ole mitään välttämätöntä yhteyttä. Nimeämistarve tai paikan käyttö ei siis sinänsä ratkaise sitä, millainen nimi valitaan tai muodostetaan, vaan

asuipaikka voidaan nimetä Pitkäksiniemeksi. Pelkästään nimessä näkyvät asiaperusteet ovat nimeämisperusteita, ja muita nimenantajan moninaisia ajatuksia voidaan kutsua nimeämismotiiveiksi.

Kiviniemi

Eero Kiviniemi toteaa väitöskirjassaan (1971: 35), että niitä eri tavoin ryhmiteltävissä olevia **seikkoja, joihin** alun perin paikkaa määrittävän **ilmauksen voidaan otaksua perustuvan**, sanotaan tavallisesti nimeämisperusteiksi. Kiviniemen mukaan myös nimimallin mukaan muodostetuilla nimillä sekä laina- ja harkinnaisnimillä on nimeämisperuste, vaikka syy-yhteys paikkaan voikin olla toisenlainen: "Valmiin nimimallin mukaan syntyneiden nimien perustana on useimmiten jokin yhtäläisyys paikkojen kesken, ja harkinnaisnimien sisällön ovat määränneet paitsi yleiset nimeämisperusteet myös erilaiset paikkaan liittyvät toiveet tai tunteet." Myöhemmin Kiviniemi on täsmentänyt, että vaikka paikannimet yleensä ovatkin asiataustaltaan motivoituja, ei nimien tarvitse perustua paikan tärkeimpään funktioon eikä ilmaista sitä, että tietty erityispiirre olisi tyypillinen vain kyseiselle paikalle (Kiviniemi 1977: 208). Näitä erityispiirteitä on hyvin paljon, mutta Kiviniemen (1990: 120) mukaan ne voidaan valtaosaltaan ryhmitellä samanlaisiin tai samantapaisiin **yksilönnin ideoihin** eli tiettyjä nimeämisperusteita edustaviksi.

Paikannimien tutkimuksessa pitkään vallinnut syntaktissemanttinen luokittelumalli yhdisti tullessaan nimen rakenteen ja nimeämisperusteiden analyysin. Kiviniemen (1987: 14) mukaan nimen jakaminen nimenosiin syntaktissemanttisiin perustein onkin edellytys nimien asiataustan eli nimeämisperusteiden tulkinnalle.

Nimeämisperusteiden sanotaankin olevan ikään kuin semanttisia syvärakenteita, joihin pintarakenteet, eli olemassa olevat nimimuodot, voidaan palauttaa, ja näin ratkeaa se, miksi nimenantaja on antanut tarkoitteelle juuri tämän nimen (NP 2008: 37). Viimeksi mainittua voidaan kriittisesti verrata edellä esitettyyn Zilliacuksen näkemykseen nimeämisperusteista ja nimeämismotiiveista.

Etunimistä taas on tutkittu valintaperusteita, ja etunimiin liittyviä mielle yhtymiä on nimitetty sisällöksi erotuksena merkityksestä, joka on ollut lähinnä jokin tietty henkilö. Nimiin liittyvät tavallisimmat sivumielteet taas tulevat esiin nimervalintaperusteita eriteltäessä. Kielellisiä sivumielteitä ovat kirjoitusasu, rakenne, äännesymboliikka ja muut läheiset sanat, kielenulkoisia taas nimenkantajien ominaisuudet. Kiviniemellä yleisimmät valintaperusteet vaihtelivat sen mukaan, monesko nimi oli kyseessä, mutta kutsumanimissä tyypillisimpiä olivat suvussa aiemmin käytetyt nimet, mieltymys nimeen, systeeminimet ja erilaiset esikuvat suvun ulkopuolelta. (Kiviniemi 1982: 11–16, 127–173.) Se, missä määrin nimervalinnassa huomioitiin kohteen todelliset tai odotetut ominaisuudet, on tietysti hyvin tiedostamatonta ja hankalasti mitattavissa. Muutamia viitteitä siitä, että lapsen todelliset ominaisuudet ohjaisivat nimervalintaa, on kuitenkin havaittu (Kiviniemi mts. 19-20).

Epäviralliset henkilönimet

Epävirallisista henkilönnimistä on erotettu (mm. Vento 1972 ja Laaksonen 1972) osia, jotka ilmaisevat ammattia (*Kukka-Hilma, Lumppu-Konsta, Näkö-Leena*), harrastusta (*Kortti-Roine, Sonni-Uponen, Polseviikki-Hyvönen*), vajavuutta (*Hippastikkeli*), puhetapaa tai repliikkiä (*Terviisipoika*), ulkonaisia piirteitä, ruumiinvikoja ja vaatteita (*Nenätön-Lasse*), kotipaikkaa (*Porvoon-Katri*) sekä tapahtumaa tai elämänvaiheita (*Kanadan-Jaska, Murha-Lopakko, Ranuan pastori*). Näitä voisi kai kutsua epävirallisten henkilönnimien nimeämisperusteiksi. Yhdeksäsluokkalaisten antamia lempinimiä tutkinut Kytöaho (2005) taas puhuu nimenantoperusteista, joihin hän lukee lisäksi virallisen etu- ja sukunimen, luonteen ja julkisuuden henkilöt. Julkisuuden henkilö ei tietenkään sinänsä ole nimeämisperuste, vaan nimen kohteelle ja julkisuuden henkilölle yhteisten todellisten tai kuviteltujen ominaisuuksien joukko.

Eläinten nimet

Koirien nimeämistä tutkinut Anttila (1993: 40–71, 82–85) on erottanut sekä nimervalintaperusteita että primäärinimillä nimeämisperusteita. Nimeämisperusteita ovat olleet koiran väri, muu ulkonäkö, luonne ja tavat. Harvinaisia olivat erilaiset tapahtumat, tokaisut ja väärin kuulemiset. Kissojen nimeämistä tutkinut Laine (1997: 18) taas on jakanut nimet nimervalintaperusteittain viiteen pääluokkaan: rekisterinimeen perustuvat nimet, kissan ominaisuuksiin perustuvat nimet, molempiin edellisistä perustuvat nimet, nimenantajan mieltymyksiin perustuvat nimet ja valintaperusteiltaan semanttisesti tyhjät nimet. Kissan ominaisuudet, joihin on kiinnitetty huomiota, ovat olleet kissan ulkonäkö, väri ja muu kuviointi, luonne ja tavat, sukupuoli ja rotu. Sarkkinen (1997: 56–57) taas pitää nimeämisperusteena myös asemaa, jolla hän tarkoittaa kissan asemaa pentueessa tai perheessä. Lehmännimiä tutkinut Vatanen (1993:112–143) toteaa suuren osan lehmännimistä perustuvan lehmän emän, sisaruksen tai muun sukulaisen nimeen. Noin kolmannes nimistä kuitenkin kuvaa vasikan väritystä ja rotua, ulkomuotoa ja kokoa, kauneutta, luonnetta tai syntymäajankohtaa. Hevosennimiä selvittellyt Kalske (2005) erottaa mm. väriin, tuntomerkkeihin, kokoon, sukupuoleen, luonteeseen, nopeuteen ja kielteiseen ominaisuuteen liittyviä nimiä.

Eräs ravintolannimitutkimus

Oululaisten ravitsemisliikkeiden nimiä tutkinut Leppilähti (1993: 23–26) on soveltanut paikannimistöön kehitetyn syntaktissemanttisen luokittelumallin muunnosta. Nimenosat viittaavat liikkeen entiseen tai nykyiseen omistajaan, liikkeen sijaintiin, liikkeessä tarjottavaan ruokaan, juomaan tai ajanvietteeseen, liikkeen lajiin ja paikan nimeäjään. Lisäksi nimenosa voi toimia täsmentäjänä. On todettu, että syntaktissemanttinen luokittelumalli ei sellaisenaan sovellu yritysnimistöön, ilmeisesti siksi, että yritysnimen rakenne eroaa paikannimelle säännönmukaisesta määrite- ja edusosarakenteesta (ks. Sjöblom 2006: 149–). Tämä ei sinänsä tarkoita, etteikö yritysnimistä voitaisi mm. Leppilähten tapaan tutkia, mihin kohteen (yrityksen) ominaisuuksiin nimi viittaa. Yritysnimen rakenteen analyysiin syntaktissemanttinen luokittelumalli ei tietenkään luontevasti sovellu.

E:2.2 Nimeämisperuste

E:2.2.1 Nimeämisperusteen määritelmäksi

Nissilä puhuu syntyperusteista eli nimenantoperusteista eli nimeämisperusteista, Zilliacus nimenantoperusteen lisäksi asiataustasta ja nimenantoon liittyvistä muista motiiveista. Kiviniemi taas korostaa, että myös mallin mukaan syntyneillä nimillä on nimeämisperuste. Sjöblom kieltäytyy puhumasta yritysnimien nimeämisperusteista ja käyttää sen sijaan termiä (nimen) viestinnälliset tavoitteet, mihin termivalintaan kohta vielä palataan. Uudella termivalinnallaan Sjöblom haluaa korostaa, että konkreettisten nimeämisperusteiden lisäksi nimillä voi olla symbolisia ja assosiativisia perusteita ja että alkuperäisen nimenantajan ja nimeämisperusteen sijasta tulee ottaa huomioon myös nimeä käyttävän kieliyhteisön näkökulma. (Sjöblom 2006:22, 59–61.)

Määrittelen nimeämisperusteen seuraavin sanoin: **nimeämisperuste on jokin nimen kohteen ominaisuus, jota nimessä ilmennetään**. Ymmärrän käsitteen 'ominaisuus' laajemmin, kuin vanhastaan on ajateltu: fyysisten ominaisuuksien lisäksi kyseeseen voivat tulla myös varsin abstraktit ja kuvitteelliset ominaisuudet, tiettyyn rajaan asti, sekä kohteiden suhteet esimerkiksi toisiinsa.

Missä tämä "tietty raja" sitten on? Lähdän siis siitä, että Kiviniemen tapaan myös harkinnaisnimellä voi olla nimeämisperuste. Joissakin tapauksissa nimi itsessään voi värittää kohdetta niin voimakkaasti, että kyse tuntuisi olevan jo ominaisuuden kuvaamisesta: talo voidaan nimetä *Onnelaksi* ja auto *Sepeksi* eli *Isoksi pahaksi sudeksi*. Toisaalta taas joissakin tapauksissa tämä värittäminen tai sävyttäminen ei vaikuta kohdetta kovin hyvin kuvaavalta: kun *Mazdasta* tehdään *Maksa* tai *Maksalaatikko*, ilmaus ei näkemykseni mukaan kuvaa kulkineen ominaisuutta. Näiden ryhmien välillä ei ole kuitenkaan selvää rajaa, ja skaala ääripäiden välillä on liukuva. Ääripäistä voisi esimerkiksi käyttää nimityksiä konkreettiseen ominaisuuteen viittaava nimeämisperuste ja sävyttävä imaginääriperuste. Näistä olen käsitellyt tässä tutkielmassa vain sellaisia nimeämisperusteita, jotka olen kyennyt yhdistämään johonkin kohteen luonteen huomioon ottaen mielekkääseen ominaisuuteen. Tätä yhdistämistä tehdessäni olen hyödyntänyt intuitiotani, informanttien lausuntoja nimeämisperusteista ja -motiiveista sekä kulkineitten teknisistä ja ulkonäöllisistä ominaisuuksista lähinnä verkon kautta saatavia tietoja. Myös imaginääriperusteet saattaisivat olla tutkimisen arvoisia, mutta tähän työhön en pääasiassa ole ryhtynyt. Osiossa [E](#) metaforiikaltaan käsitellyt nimet on kuitenkin käsitelty riippumatta siitä, onko nimeen sisältyvällä metaforalla ollut jokin uskottava nimeämisperuste vai imaginääriperuste (ks. [E:3](#); erityisen epämääräiset tapaukset käsitellään alaluvussa [E:3.5](#)).

Hieman rajatapaus on se, onko jonkin paikan, ihmisen, eläimen, esineen tai kulkineen virallinen nimi jonkinlainen nimeämisperuste epävirallisen nimen näkökulmasta. Voidaanko siis myös virallista nimeä tai ylipäätään saman kohteen varhempaa nimeä pitää kohteen ominaisuutena? Vastaus lienee kyllä. En ole kuitenkaan ottanut tätä näkökulmaa huomioon analyysissäni, sillä primääriydestä ja sekundääriydestä puhuminen poistaa tarpeen puhua virallisesta nimestä tai muusta aiemmasta nimestä nimeämisperusteena. Erityisesti kulkineitten suhteen virallisen nimen hahmottaminen nimeämisperusteeksi on erityisen luontevaa merkki- ja mallinimille, sillä nimen kohteessa lähes aina on jossain kohdassa kulkineen nimi kirjallisessa muodossa (tekstit kulkineen takana tai sivulla, avaimissa, kojelaudassa ym.). Tällaisia etikettimäiseen tekstiin liittyviä nimiä on myös epävirallisissa paikannimissä (*Jurola* 'Jukola-niminen kauppa, jonka kyltti oli fraktuuraa ja näin epäselvä') ja luultavasti harvinaisena epävirallisissa henkilönnimissäkin (esimerkiksi nimitys paidassa olevan tekstin mukaan). Muita kulkineissa olevia tekstejä, esimerkiksi rekisteritunnuksia ja muita merkintöjä (mittariston tekstit ym.), olen pitänyt nimeämisperusteina ja luokitellut ne nimeämisessä huomiota saaneiksi kohteen osiksi.

Hankala määrittelykysymys on sekin, ilmentääkö sekundäärinimi edelleen primäärinimen nimeämisperustetta. Kun nimi *Rättisitikka* ilmaisee kulkineen rättikattoisuutta primääriosassaan, onko tästä muokattu *Rättäri* vain neutraali mukaelma, joka viittaa edelliseen nimeen? Olen lähtenyt siitä, että sekundäärinimellä ei ex definitio ole nimeämisperustetta. Toisenlainenkin tulkinta olisi kuitenkin mahdollinen.

E:2.2.2 Nimeämisperuste – syntykö merkitys lähettäjässä vai vastaanottajassa?

"Todellisten" nimeämisperusteiden etsiminen perinteisen onomastiikan piirissä on toisinaan ollut hiukan liian yksinkertaistavaa ja näin sanoakseni jopa tekopyhää. Todellista nimenantajaa ei yleensä ole tavoitettu, vaan nimen analyysi on tosiasiallisesti perustunut nimityspologiseen tietoon muista samantapaisista nimistä, tietoon nimetyin paikan ominaisuuksista (ainakin kartan tai muun lähteen perusteella) ja informanttien mahdollisista selityksistä. Näihin kolmeen keskeisimpään "lähteeseen" perustuvat myös tämänkin tutkielman analyysit nimeämisperusteista, tai kuten Sjöblom (2006: 22) niitä kutsuu, nimen viestinnällisistä tavoitteista.

Alkuperäisen nimenantajan mieleen pyrkimisen hankaluutta on painottanut myös Anita Schybergson. Nimet ovat vanhoja, ja kaikki nimenantamista tuolloin ohjanneet mallit eivät välttämättä ole tunnettuja tai senaikaisen kielenkäyttäjän tiedostamia. Vaikeuksia kohtaa myös tutkija: aluksennimi *Aurora* voi viitata niin aamuruskon jumalattareen, *Aurora*-nimiseen naiseen kuin johonkin aiempaan samanimiseen alukseen, kaikkiin edellisistä tai ei mihinkään niistä. Nimimateriaalin tulkinta, etenkin

vanhemman, on siis aina spekulatiivista. Historiallisen materiaalin tulkinta on haaste kielenkäyttäjäperspektiivistäkin käsin, jos lähdetään tavoittelemaan tuon ajan kielenkäyttäjän näkökulmaa. (Schybergson 2009: 44–45.)

Nimenantajan näkökulmaa ei siis pidä korostaa liikaa, sillä nimenantajan tarkoituksien tutkiminen on spekulatiivista ja eikä alkuperäisiä nimenantajia saati heidän tuolloista mielentilaansa useinkaan tavoiteta. Myöskään nimenantohetkeä ja tuolloin vallinneita olosuhteita (esim. nimettävän asian tuolloinen laatu) on hankala selvittää. Sen sijaan "nimeämisperusteita" voidaan tarkastella synkronisesti, ja tarkastelijana toimii oman kieliyhteisönsä jäsen, tutkija. Tällöin nimeämisperusteiden sijasta on luontevampaa puhua **nimen viestinnällisistä tavoitteista**, jotka kattavat sekä nimeämisperusteina pidetyt **asiaperusteet** (väri, koko) että **symboliset** ja **assosiatiiviset perusteet**. (Sjöblom 2006: 22, 60–61.) Erisnimien tutkiminen synkronisesti systeeminä on mielekästä, sillä olemassa olevat nimet ovat kieliyhteisön malleja uusien nimien antamiseen. Yksittäisiin nimiin liittyvät alkuperäiset nimenannon motiivit eivät ole merkityksellisiä, elleivät ne ole enää [maallikon?] pääteltävissä. (Sjöblom mts. 74). Koska nimenantajien mieleen on mahdotonta päästä, tutkija voi tyytyä myös tarkastelemaan nimiä oman intuiotensa kannalta. Näin nimien käyttäjätkin nimittävät, mikäli heillä ei parempaa tietoa ole. Paula Sjöblom (2008) on empiirisesti tutkinut yritysnimien tulkintoja (56 informanttia, kysymyslomake, 28 analysoitavaa yritysnimeä) ja päätenyt siihen, että yritysnimiä pyritään tulkitsemaan sananmukaisesti, metonymisesti tai muutoin. Metaforisen, pakatun tai katkenneen merkitysyhteyden (suorasanaista tulkintaa vaikeammassa) tulkinna Sjöblom (mp.) taas ajattelee toimittavan Gricen [1975: 45] keskustelumaksiimien (määrän, laadun, tavan ja yhtenäisyyden periaatteet) mukaisesti. Myös yli 80 % Sjöblomin vastaajista vastusti ajatusta siitä, että nimet voisivat merkitystä vailla olevina kielenelementteinä olla mielivaltaisia. Ilmauksen motiivimerkityksen tulkitseminen taas liittyy Matti Larjavaaran mukaan siihen, että ihmisellä on normaalisti niin sanottu mielen teoria eli mielen lukemisen taito, jonka pohjalta hän tulkitsee muut samanlaisiksi tahtoviksi, tunteviksi ja ajatteleviksi olennoiksi kuin hän itse. Koska ihminen ymmärtää itsellään olevan mitä erilaisimpia syitä eri asioiden ilmaisemiseen, hän pitää muidenkin puheita merkinä joistakin taustamotiiveista tai -intentioista. Ihminen siis pyrkii ymmärtämään paitsi yksittäisiä lauseita myös laajempiin kokonaisuuksiin liittyviä intentioita. Usein tämä on tiedostamatonta. (Larjavaara 2007: 53–54.)

Hyväksyn siis Sjöblomin kritiikin nimeämisperusteen käsitettä ja nimenantajan näkökulmassa pysymistä kohtaan. Tässäkin tutkimuksessa – ja tosiasiasa myös monissa varhemmissa nimistöntutkimuksissa – tutkitaan oikeastaan Sjöblomin tavalla nimien viestinnällisiä tavoitteita, vaikka niitä nimeämisperusteiksi vanhan tavan mukaan nimitetäänkin. Tällöin siis tutkitaan sitä, mistä ominaisuuksista nimet vaikuttaisivat kertovan, vaikka se saattaisikin poiketa alkuperäisen nimenantajan näkemysistä. Koska alkuperäisten nimenantajien aivoitukset ovat tavoittamattomissa, usein jopa heiltä itseltäänkin, pidän lähinnä mahdottomana ajatusta siitä, että nimeämisperuste olisi jotain, johon vain ensimmäisellä nimenantajalla olisi pääsy. Perustelen tätä silläkin, että nimen yleistymisen edellyttää käytännössä nimen mielekkyyden tarkastamista uudelleen ja uudelleen sitä käytettäessä aina vakiintumiseen saakka, ja vakiintuneenkin nimen tulkinta voi ajan saatossa muuttua (ks. nimien leviämisestä lukua [B:2](#)). (Pidän kuitenkin vakiintuneen termin nimeämisperuste vaihtamista tarpeettomana, sillä useissa tapauksissa nimien analyysit ovat tosiasiasa perustuneet juuri valistuneen tutkijan arvioihin nimien asiataustoista.)

E:2.2.3 Syntaktissemanttinen syvärakenne ei ole nimeämisperuste. Moniperusteisuus nimissä

Kun nimeämisperuste määritellään nimen ja sen kohteen ominaisuuden välisenä suhteena, tästä seuraa se, että nimen rakenne ja nimeämisperusteet ovat – syntaktissemanttisen luokittelumallin periaatteen vastaisesti – kaksi eri asiaa. Nimeämisperusteet eivät myöskään ole mikään vain määriteosille ja yksiosaisille nimille tyypillinen ominaisuus, vaan myös edusosan valinta voi hyvinkin ilmentää jotakin nimeämisperustetta, esimerkiksi kokoa. Tutkimusaineiston nimeämisperusteittainen analyysi on siis "sanasemanttinen", kuitenkin huomioiden sen, missä roolissa sanat nimessä ovat. En siis väitä, että nimi *Uralin Pihlaja* 'Lada' tarkoittaisi, että Lada olisi

kasvi tai että kyseessä olisi kasvikuntaan kovin syvällisesti liittyvä nimi. Sen sijaan otan huomioon kaikkiin nimenosiin sisältyvät viittaukset aineelliseen todellisuuteen tai helposti hahmottuviin ja mielekkäisiin "aineettomiin ominaisuuksiin". Nimellä *Postiauton muna* 'keltainen Fiat 600' on siis useita nimeämisperusteita. *Postiauto*-osa viittaa auton väriin ja autojen muotoilussa mahdollisesti nähtäviin yhteneväisyyksiin. Muotoassosiatiivisuus edellyttää toki käsitystä tietynmallisesta postiautosta. *Muna*-osa taas kuvaa mallin pientä kokoa. Nimellä *Postiauton muna* on siis kahdesta kolmeen nimeämisperustetta, ja lisääkin voitaisiin toki keksiskellä. Tällainen syntaktissemanttisen luokittelumallin unohtava tarkastelu sopisi myös paikannimistöön, sillä ei liene samantekevää, nimetäänkö vesistö *Ahvenjärveksi*, *Ahvenlammeksi* vai *Ahvenrapakoksi*. Nimeämisperusteena on siis paitsi eksistenssi (jossakin on jotakin) myös se, millainen tämä paikka on.

Nimen elementit osoittavat, miten ilmauksen muodostaja on halunnut hahmottaa kohteen ja mitä osia hän siihen liittyvästä merkityksen verkosta on halunnut kielentää. Lääinäkyvissä nimissä nämä elementit ovat edelleen tunnistettavissa. Synkronisesti tarkasteltuna voidaankin ajatella, että niissä on edelleen suora merkitysyhteys myös nimen elementteinä oleviin sanoihin, vaikeivät ne nimen yksilöivän funktion kannalta tärkeitä olekaan – muiden funktioiden kannalta sitäkin enemmän. (Sjöblom 2004: 85–86.) Läpinäkyvien nimien mielekkyydellä onkin todettu olevan merkitystä paikannimen säilymisessä (Ainiala 1997: 206, 228, 235–238, ks. myös Seppälä 2009: 31 alaviite), toisaalta taas transparentti yritysnimi (mm. *Postipankki*) on koettu hankalaksi toimialan muuttuessa (Sjöblom 2000: 149). Nimiä ei voida siis pitää merkityksettöminä eikä nimeen sisältyviä leksikaalisia elementtejä jotenkin toissijaisina.

Seuraavassa vielä kaksi esimerkkiä useamman nimeämisperusteen kytkeytymisestä yhteen nimeen:

Sinihelmen omistava järvenpääläinen ladakerholainen toteaa Ladansa olevan sininen ja vähän kuin helmi. Lisäksi myös edellisen omistajan etunimi oli ollut Helmi, joten nimi on useallakin tavalla motivoitu.

Sinikan omistaja taas kertoo Saabklubin keskustelualueella Saabinsa olevan *Sinikka* useistakin syistä:

- -auton väri on sininen
- -vaimon toinen nimi Sinikka
- -silloin kun vaimo pillastuu, muuttuu hän Sinikaksi, muutoin on hän Anu. Sinikka on siis temperamenttinen :)
- -Sinikka on kaunis nimi ja sopii siis temperamenttiselle Saabille kuin nyrkki silmään.
- -Sinikka on niin ihana ja sen paljaita tummia nahkoja on kiva kihnuttaa :)

Sinikka-Saabin nimi syntyy siis auton väristä, omistajan vaimon alter egosta ja Sinikka-nimeen liittyvistä muista mielikuvista: nimen sopivuudesta, nimeen liittyvistä assosiaatiosta tai "mielitymyksestä nimeen". Ihmismäisen etunimen antaminen autolle lisäksi yleensä korostaa sen yksilöllistä luonnetta.

Tällaista nimeämisperusteiden tuomista esiin uutta nimeä muodostettaessa tai vanhan nimen valinnassa nimeämisperusteen ilmentämiseksi käsitellään tarkemmin seuraavassa luvussa [E:3](#).

E:2.2.4 Nimeämisperuste ei ole vain (eris)nimien ominaisuus

Nimeämisperuste kuuluu nimistöntutkimuksen vakiintuneeseen perusterminologiaan, mutta sitä ei juuri sanastontutkimuksen puolella käytetä. Eräs poikkeus on lapsenkielen tutkimus: lapsen käyttäminä nimeämisperusteina on esitetty mm. ulkonäkö, liike, materiaali, ääni ja toiminta (Lieko 1998: 551–552, 563–566). Yleisimmät nimeämisperusteet saattavat vaihdella jopa nimeäjittäin (mts. 560). Nimeämisperusteella tarkoitan sitä nimetyn kohteen ominaisuutta tai kohteeseen liittyvää asiaa, jota kohteeseen viittaavassa nimessä (olipa kyseessä propri tai appellatiivi) tähdennetään eli tuodaan esiin. Kaikki ns. luokittelevat ilmaukset eli appellatiivit ovat samalla

myös luokan nimiä, ja tämän luokan nimen suhde sitä vastaavaan käsitteeseen vastaa nimen suhdetta sen tarkoitteeseen (tai tarkoitetta mahdollisesti vastaavaan käsitteeseen). Jos siis konneksio *mummon kaappikello* 'mummolla oleva kaappikello' analysoidaan nimeämisperusteen näkökulmasta, konneksiosta voidaan poimia viittaukset esimerkiksi omistajaan (*mummo*), muotoon (*kaappi*) ja käyttötarkoitukseen (*kello*). Jos otetaan huomioon *kello*-sanin historia ja kaappikellon lyöntiääni, voidaan myös ajatella, että *kello*-sanaan sisältyisi myös viittaus lyöntiääneen. Tilannetta monimutkaistaa myös, jos katsotaan, että *kaappikello* on niin vakiintunut lekseemi, ettei sitä enää ajatella yhdyssanana, vaan *kaappikello* tuo ikään kuin mieleen vain tietynlaisen kellon kuvan ilman ajatusta *kaappiin* laitetusta *kellosta*. Emme tavallisesti tiedosta appellatiivien nimeämisperusteita – emme ajattele *kirjahyllyä* kirjaimellisesti hylly(kkö)nä jossa on kirjoja tai *maantietä* (ruots. *landsväg*) maakuntatasoisena tienä (vrt. ruotsin keskiaikaiset maakunnat).

E:2.3 Nimeämisperusteiden luokittelumalli

Ilmaisivatpa nimeämisperusteet sitten kohteen keskeisimpiä ominaisuuksia ja nimenantajan motiiveja tai eivät, niistä keskusteltaessa on usein kyse erilaisista nimeämisperusteiden luokittelumalleista. Nimeämisperusteiden luokittelu on sinänsä ymmärrettävää, sillä samanlajisten kohteiden nimiä käsiteltäessä myös nimeämisperusteet tahtovat toistua. Kun halutaan tietää, minkä perusteella nimiä useimmiten annetaan, saadaan vastaukseksi juuri näitä useimmin toistuvia nimeämisperustekategorioita. Tällaisia kategorioita tai luokkia (väri, muoto jne.) kävi ilmi jo edellä alaluvun 2.1 tekstistä. Paikannimistön (ja mikä ettei muunkin nimistön) suhteen keskeisin kannanotto nimeämisperusteiden luokitteluun on Eero Kiviniemen artikkeli *Voidaanko nimeämisperusteet luokitella?* (1987). Funktionalistiseen merkitysteoriaan nojaten Kiviniemi päätyy siihen, että ajatus jostain tietystä määrästä kahden nimenosan välisiä suhteita on mahdottomuus ja näin täydellistä nimeämisperusteluokittelua ei voida rakentaa. Täysin tyhjentävä luokittelu olisi mahdoton, toisaalta taas nimien jakaminen hyvin yleisen tason kategorioihin johtaa liialliseen abstraktiivisuuteen ja kuvausmallin selitysvoiman vähenemiseen (1987: 20, 31). Kulkineennimistössä esimerkki liian kapeasta kategoriasta olisi esimerkiksi "keulamarkin kiiltoa ilmaiseva" ja liian laajasta "kulkineen ominaisuus". Luokittelun abstraktiotason valinta on siis tasapainottelua nimistön kuvaamisen ja luokittelun aukottomuuden välillä, ja tämä pätee myös, vaikka nimeämisperusteella ei tässä tutkimuksessa tarkoitetaakaan nimenosien välistä suhdetta.

Nimeämisperusteet eivät edusta kielisysteemin kategorioita vaan kielenulkoista maailmaa (Kiviniemi 1987: 26). Koska nimeämisperusteet ovat kielenulkoisen maailman ominaisuuksia, myös niiden luokittelu perustuu ympäröivän todellisuuden jäsentämiseen. Tämä taas tehdään toisaalta pitkälti kielen avulla. Kun kyse on maailman asioiden ja ominaisuuksien luetteloinnista ja luokittelusta, mikä tahansa luokittelu on periaatteessa mahdollinen. Mahdollisia nimeämisperustekategorioita on ääretön määrä.

Asioita on esimerkiksi juusto ja pelikaanikin on asia
muita asioita ovat tursas ja viisumi
maailma on asioita pullollaan.
(Ote Janne Saarikiven tekstistä *Laulu asioista*.)

Tosielämän luokittelussa ryhmät ovat väistämättä päällekkäisiä ja joskus sisäkkäisiäkin. Nimeämisperuste(kategorio)iden limittyvyys on tunnistettu myös lapsenkielen tutkimuksessa (Lieko 1998: 565–566). Nimeämisperustekategorioita luotaessa on pyritty ryhmiin, joilla on kiinteä, salientti ydin. Reuna-alueet ovat luonnollisesti joskus sumeita, ja joitakin asioita olisi voinut ryhmitellä toisinkin. Huomautan näistä mahdollisuuksista tarkemman analyysin yhteydessä (E:6) soveltuviissa kohdissa.

Epävirallisten kulkineennimien nimeämisperusteluokittelu on tässä väitöskirjassa asiallisesti samanlainen kuin aiemmassa liseniaatintutkimuksessani ([Seppälä 2009](#)), joskin olen vaihtanut luokkien järjestystä. Luokittelu perustuu tutkijan intuition, joka on kehittynyt parintuhannen epävirallisen kulkineennimen analyysin pohjalta. Eero Kiviniemi onkin todennut, että nimeämisperusteluokittelujen pitäisi perustua nimistä tehtyihin tulkintoihin, ellei kuvitella, että mahdollisimman edustava luokittelumalli on jo olemassa ([1987: 32](#)). Luokittelun rakentamisessa on toki käytetty hyväksi myös tietoa suomalaisessa nimistöntutkimuksessa eri nimilajeissa ja hiukan eri aikoinakin käytetyistä luokitteluista.

Erilaiset luokittelumallit ovat tulleet tutuiksi ollessani korkeakouluharjoittelijana Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen nimiarkistossa, jossa on säilytteillä suuri määrä nimistöaiheista kirjallisuutta. Erityisesti harjoitteluajanani läpikäymäni opinnäytetyöt olivat hyvin virikkeellisiä. Sivumäärissä mitaten suuri osa suomalaisesta nimistöntutkimuksesta on edelleen piilossa lähinnä pro gradu -töissä. Tekijöittensä osaavuuden ja kiinnostuksen mukaisesti ne sisältävät sekä hyviä oivalluksia että vanhojen ajatusten mekaanista toistamista. Nimeämisperusteluokitteluja on sekä kopioitu valmiina – lähinnä paikannimistön tutkimuksesta – että kehitelty itse aineiston antamien virikkeiden pohjalta. Molemmilla menettelytavoilla – vanhan testauksella sekä uuden abstrahoinnilla – on omat etunsa. Voisin käydä erilaisia luokittelumalleja tässä laajastikin läpi, mutta tämän tutkimuksen aihe ei ole suomalaisessa nimistöntutkimuksessa käytetyt nimeämisperusteiden luokittelumallit, vaan epävirallinen kulkineennimistö ominaispiirteineen.

Kulkineennimien nimeämisperusteet olen tutkimuksessani luokitellut 13 pääryhmään, jotka ovat koko ja muoto, käytettävyys, alkuperä, osa, eksudaatit (ääni, savu ja haju), käyttäjä, käyttötarkoitus, väri, ikä, luonne, lentävä lause, tapahtuma ja suhde toiseen kulkineeseen. Lisäksi on ryhmä ei tietoa. Muoto ja koko on muutamista aiemmista luokitteluista poiketen yhdistetty yhdeksi nimeämisperusteluokaksi, sillä etenkin metaforiset nimet viittaavat usein molempiin samanaikaisesti (esim. *Kirppu*). Muodon ja koon yhdistäminen samaksi luokaksi lienee sikäläkin järkevää, että ilmaiseehan esimerkiksi monissa nimistönlajeissa käytetty määriteosa *pitkä-* paitsi kokoa myös muotoa. Pelkästään kokoon viittaavia ilmauksia on esimerkiksi Nissilän kauden paikannimiopinnäytteissä hyvin vähän, ja nämäkin ovat lähinnä *iso-*, *vähä-*, *pikku-*, *pieni-* ja *suuri-*sanoilla muodostettuja. Neljä viimeksi mainittua nimeämisperustetta luonteesta alkaen taas ovat varsin marginaalisia ryhmiä.

Osa 13:sta nimeämisperustepääryhmästä jakautuu edelleen alaryhmiin. Huomaa, että alaryhmät eivät ole puhtaasti nimeämisperusteiden alaluokittelua, vaan myös nimeämisperusteen ilmentämistapa on huomioitu tässä aineiston perusteella abstrahoidussa luokittelussa. Tutkielman nimien nimeämisperusteinen luokittelu on kuvattu seuraavassa kaaviossa:

- ei tietoa
- alkuperä
 - alkuperämaa
 - suorasanaisesti ilmaistuna
 - metaforisesti henkilönimen kautta
 - metaforisesti rahayksikön kautta
 - metaforisesti tuotteen kautta
 - metaforisesti jonkin valmistusmaan paikkakunnan kautta
 - muun metaforan avulla
 - alkuperämaan kielen morfofonologisten erityispiirteiden avulla
 - valmistuksellinen alkuperä (esimerkiksi entinen merkinimi tai tehdas)
 - käyttömaa (maa, jossa kulkine on tavallinen)
 - muunlainen alkuperä (ostopäivä, hankintapaikka ym.)
- ikä
- koko ja muoto
 - kulkineen korostava metafora
 - aski
 - bulldog

- kantti
 - laatikko
 - puhelinkioski
 - ruumisarkku
- mataluutta korostava metafora
- astiamaisuutta korostava metafora
- pyöreämuotoisuutta korostava metafora
 - kirppu
 - kupla
 - lahna
 - matikanpää
 - sukkula
 - sämpylä
- toinen auto muotometäforana
- muu muotometäfora
- lähinnä kokoa ilmaiseva muotometäfora
 - isous
 - pienuus
- muoto suorasanaisesti
- koko suorasanaisesti
 - isous
 - pienuus
- käytettävyys
 - epäluotettavuus
 - työntämisteema
 - räjähdysteema
 - oudot äänet
 - hallittavuus
 - levottomuus
 - kankeus
 - kustannukset
 - polttoaineen kulutus
 - hyvää yleisesti
 - pahaa yleisesti
 - jaksaminen
 - voimattomuus
 - nopeus
 - nopea kohde metaforana
 - ohitusteema
 - suorasanainen nopeus
 - käyttäjäystävällisyys
 - hallintalaitteet
 - kylmyys
 - kuumuus

- tilavuus tai ahtaus
 - varustelutaso
- ruosteisuus
- käyttäjä
 - vähemmistöryhmä
 - ammattikoululainen tms.
 - alemman luokan henkilö
 - hippi
 - homoseksuaali
 - ikäihminen
 - romani
 - vasemmistolainen
 - yksittäinen käyttäjä
 - julkimo
 - fiktiivinen hahmo
 - todellinen käyttäjä
 - liikennöitsijä
- käyttötarkoitus
 - edustaminen
 - eroottisviritteinenkin itsekorostus
 - huvittelu
 - kilpa-ajo
 - hevonen
 - tavarankuljetus
 - asiointi
 - erikoistyöt
 - liikkuminen
- lentävä lause
 - musiikki
 - mainoslause
- luonne
- osa
 - etumaski
 - keulamerkki
 - rekisterikilpi
 - muut ulkomuodon osat (ovet, ikkunat ym.)
 - muut koristelut (siivet, koristelistat ym.)
 - matkustamossa näkyvät osat
 - muu teksti kuin rekisteritunnus
 - valot
 - näkymättömät tekniset osat
 - moottori
 - voimansiirto
 - ulos näkyvät tekniset osat

- materiaali
 - muovi
 - puu
 - pahvi
 - pelti
- suhde
- tapahtuma
- väri
 - metaforinen värinilmaus
 - suorasanaisten värinilmaus
 - muu pinnan ulkonäkö
 - ruosteisuus
 - kolhaisuus
- eksudaatit
 - savu
 - haju
 - ääni
 - jyrinä
 - rouskutus tai pärinä
 - hurina
 - hiljaisuus
 - plätkytys
 - vinkuna
 - kauhuteema (*Myyränpelotin, Mörkö*)
 - hyönteisteema (*Ampiainen*)
 - musiikki (*poppi-, jumputus*)
 - onomatopoeettisuutta nimessä

Tämä luettelo on siis samaan aikaan aineiston perusteella abstrahoitua tutkimustulosta että aineiston luokittelun perusta.

E:3 Nimeämisperusteen ilmaisukeinot

Nimeämisperustetta voidaan ilmaista nimessä käytännössä kahdella eri tavalla. Esimerkiksi alkuperää voidaan tuoda esiin niin suorasanaisesti (*itäauto*) kuin metaforisestikin (*Makaroni*, *Paavinpulkka*). Raja näiden kahden välillä ei tietenkään ole aina selvä, sillä metaforat voivat leksikaalistua tai muuttua nukkuviksi. Voimakkaasti yksinkertaistaen voidaan sanoa, että suorasanaisessa ilmaisemisessa asiaa nimitetään sen omalla, vakiintuneella nimellä, ja metaforisessa asiaa nimitetään joksikin muuksi, kuin mitä se "oikeasti" on. Nämä tavat ilmaista nimeämisperuste (suorasanaisuus ja metaforisuus) rinnastuvat Sjöblomin esittämiin merkityssuhteisiin (ks. [E:2](#), ns. suora, epäsuora, pakattu ja katkaistu merkityssuhde). Alkuperän ilmaiseminen suorasanaisesti tarkoittaa siis Sjöblomin termein sitä, että ilmauksen merkityssuhde nimeämisperusteen määrittämään kognitiiviseen alueeseen on suora, kuvallisen kielen käyttö taas johtaa Sjöblomin termein epäsuoraan merkitysyhteyteen. Nimet, joiden suhde mahdolliseen kognitiiviseen alueeseen on katkaistu, rinnastunevat nimiin, joiden nimeämisperuste ei ole nimen perusteella selvitetävissä.

Näistä kahdesta suorasanaainen ilmaiseminen ei tarvinne tarkempaa käsittelyä ja pohtimista, metaforisuus kyllä.

E:3.1 Metafora

Metaforisuus on normaali arkikielen ja ihmisen käsitejärjestelmän ilmiö. Metaforan perusluonne on se, että ymmärrämme ja koemme asian jonkin toisenlaisen asian avulla. Metafora ei siis olekaan käytetyissä sanoissa itsessään vaan operoi käsitetasolla. ([Leino 2002 \[1983\]: 498–504.](#)) Metaforisuus tuli kognitiiviseen kielentutkimukseen Lakoffin–Johnsonin metaforateoriasta, mutta sitä on kehitelty edelleen, mm. *blending*-teoriaksi (ks. kehittäjästä esim. [Geeraerts 2010: 204–213](#)).

Metaforassa kuvattava asia kuvataan toisen avulla jotain perustetta, yhteistä piirrettä eli suhdetta hyväksi käyttäen. Nämä yhteiset piirteet voivat muodostaa kimppujakin: esimerkiksi nostokurki on paitsi muodoltaan kurkimainen esine se myös liikkuu samalla tavoin ([Koski 1992: 12–14](#)). Metaforaa on luonnehdittu merkityksen samankaltaisuuteen perustuvaksi ilmiöksi, metonymiaa taas jatkuvuuteen perustuvaksi ([Feyaerts 2003: 64–65](#)). Metaforan onnistumisen ehtona on se, että metaforan kohteen skeemasta löytyy tarpeeksi monta luontevaa analogiaa. Osa metaforioista konventionaalistuukin kulttuurissa. ([Nikanne 1992: 63](#).) Haluttaessa siis muodostaa nimi, joka kuvaa monia kohteen piirteitä, joudutaan käyttämään metaforaa. Tällöin pitää etsiä jokin toinen käsite, joka sisältää tämän saman yhteisten samankaltaisten piirteiden kimpun. Kun siis italialaista Fiat-traktoria nimitetään *Makaroniksi*, hyödynnetään makaronille ja Fiatille yhteistä piirrettä italialaisuus.

Metafora yhdistää lähde- ja kohdealueen keskenään yhteensopimatonta semanttista rakennetta yhdeksi yhtenäiseksi monimutkaiseksi käsitteistykseksi ([Onikki 1992: 36](#)). Metafora syntyy **kohdealueen** (target domain tai recipient domain) ja **lähdealueen** (source domain tai donor domain) vuorovaikutuksessa, jossa kohdealue kuvataan lähdealueen käsitejärjestelmän avulla. Invarianssihypoteesin mukaan metafora ei voi vahingoittaa kohdealueen rakennetta. Metafora vaatii kuitenkin toimiakseen lähde- ja kohdealuetta toisiinsa sitovaa samankaltaisuutta ja vastaavuutta. Metaforan merkitys muodostuu, kun kohdealue **kartoitetaan** lähdealueen ominaisuuksien avulla. Ilman tietämystä metafora ei kielenkäyttäjälle avaudu. ([Lakoffin ym. pohjalta Hongisto 2006: 18–19](#) ja [Barcelona 2003: 3–4](#), ks. myös [Nikanne 1992: 61–63](#).) Joskus lähde- ja kohdealue voivat olla samatkin ([Koski 1992: 14](#)). Puhutaan myös **blending**- ja binding-teoriasta, jossa useidenkin alueiden pohjalta abstrahoituu seka-alue tai fuusio-alue ([Turner and Fauconnier 2003: 134–144](#), [Geeraerts 2010: 210–213](#)).

Äskeisessä Fiat-esimerkissä selvästi yhteisiä piirteitä oli vain yksi, siis italialaisuus. Tämä ei kuitenkaan välttämättä pysäytä kuvittelua, vaan traktoriin voidaan kytkeä tätä kautta myös muita durumvehnävalmisteelle ominaisia piirteitä (ulkomaalaisuus yleensä, halpuus, yksinkertaisuus, arkisuus, kypsänä vetelyys). Lisäksi ilmauksen

tulkinnassa tulee muistaa, että *makaroni* tunnetaan myös merkityksessä 'italialainen henkilö', mihin taas voidaan liittää italialaisuuteen liittyviä stereotyyppioita (esim. vaihteleva luonne, limaisuus, vetelyys, epäluotettavuus, kuumuus). Metafora ei siis välttämättä ole vain yksiulotteinen kahden alueen välinen rinnastussuhde.

Yksittäiset metaforat siis liittyvät toisiin metaforiin ja muodostavat edelleen hierarkioita (Feyaerts 2003: 66–67). Mitä useammin samankaltainen metaforinen kuvio toistuu, sitä salientimpi metafora on (Geeraerts 1999: 40, 47–53). Vakiintuneita skeemoja tarkastelemalla taas voidaan tehdä päätelmiä kulttuurista. Muutamat metaforiset skeemat, esimerkiksi [HYVÄ ON YLHÄÄLLÄ] lienevät lähes universaaleja. Tällaisia metaforista koostuvia skeemoja käsitellään tarkemmin osiossa E. Mainittakoon tässä kuitenkin edelleen Fiat-esimerkistä, että *Makaroni*-nimi vertautuu moniin sellaisiin alalajinimiin, joissa kulkineesta käytetään alkuperänsä mukaan tämän maan asukkaan epävirallista nimeä (*polakki, jenkki, japsi*). Tällä taas on kaksi keskeistä liittymäpintaa: Ensiksikin suomen kielessä maan asukasta kuvaava substantiivi ja maasta olevaa esinettä tai asiaa kuvaileva adjektiivi ovat samannäköiset (*ruotsalaiset syövät ruotsalaista jäätelöä; jenkit ajavat jenkkiautoilla*). Toiseksi tämä on osa yleistä personifikaatiotaipumusta, pyrkimystä elottoman näkemiseen elollisena. Näin siis metaforat vaikuttavat ja liittyvät toisiinsa.

Metaforan ja suorasanaisten ilmaisemisen raja on siis liukuva. Metafora voi leksikaalistua (kuolla tai kivettyä) tai sitä voidaan luonnehtia lievemmin nukkuvaksi (dormant). Tällaista metaforaa käytettäessä metaforan lähdealue ei enää aktivoidu, tai se aktivoituu vain joissakin tilanteissa. Kivettymisen, nukkumisen ja tuoreuden väliset rajat ovat tosin epäselviä ja riippuvat tilanteesta ja kielenkäyttäjistä. (Geeraerts 2010: 243.) Esimerkiksi metafora kahvikupin korva lienee nukkuva: sitä voidaan käyttää konkreettista korvaa ajattelematta, mutta se voidaan joissain tilanteissa tiedostaakin (olen muun muassa kuullut jonkun sanoneen, että kahvikupista tuli kuuro, kun sen korva kolhun seurauksena irtosi). Kulkineitten kohdalla jonkin nimeen sisältyvän lekseemin määrittäminen suorasanaiseksi tai metaforiseksi ei aina myöskään ole itsestään selvää. Kun Benelux-maissa valmistettua Volvoa sanotaan *Lentäväksi Hollantilaiseksi* tai *Hollannikkaaksi* (vrt. Wagnerin ooppera ja puukenkä), ilmaus voidaan tulkita yhtä hyvin kumpaan hyvänsä ryhmään kuuluvaksi – tai oikeammin molempiin ryhmiin samanaikaisesti kuuluvaksi. Tällainen monikerroksellisuus ja monimielisyys onkin kulkineennimistölle ominaista, ja nukkuvien tai kivettyneitten metaforien uudelleenviritys (återupplivande) on eräs huumorin keino.

E:3.2 Metonymia

Metonymiallakin on ensi sijassa referentiaalinen tehtävä, ts. se sallii meidän käyttää toista yksikköä toisen sijaan. Nyös metonymia poimii referentin ominaisuuksista esiin tietyn piirteen, johon huomio kohdistuu ja jäsentää siten ajattelua. (Leino 2002 [1983]: 504.) Metaforassa tämä poiminta tehdään rinnastamalla kaksi toisilleen vierasta asiaa, kun taas metonymiassa jotain tiettyä piirrettä ikään kuin osoitetaan sormella. Kun siis Fiat-autoa nimitetään alkuperämaansa mukaisesti *Paavinpulkaksi*, on kysymys metonymiasta. Yksinkertaistaen voidaan todeta, että paavi on osa Italiaa ja edustaa sitä; sitä vastoin kyse ei ole minkäänlaisesta vertailusta tai toisilleen vieraitten asioitten rinnastamisesta. Metonymisesti käytetty käsite on kontekstissaan helpompi ymmärtää, muistaa ja tunnistaa kuin kohdekäsitteensä tai on muuten sitä käyttökelpoisempi. Metonymian käyttö voidaan kytkeä myös Gricen maksiimeihin (informaation riittävä määrä ja laatu). Metonymiankin tulkinta vaatii kontekstin kirvoittamaa päättelyä ja maailmantietoa. Metaforan ja metonymian vuorovaikutusta voidaan kutsua **metaftonymiaksi** (esim. *likaiset sormet ikkunassa*). Tässä metonymia ja metafora voivat mm. yhdistyä tai esiintyä peräkkäin. (Onikki 1992: 39–40, Feyaerts 2003: 69, Geeraerts 2010: 220, 230–233.) Metaforisuuden ja metonymian erottaminen toisistaan on joskus tulkinnanvaraista, sillä voi olla hankalaakin hahmottaa lähde- ja kohdealueen erillisyyttä tai samuus; näin ero voidaan ymmärtää enemmänkin polaarisesti kuin binäärisesti (Barcelona 2003: 8–9, Feyaerts 2003: 62–63, Radden 2003: 94–95, 105). Metonymisyyttä on pidetty myös metaforisuuden pohjana (Barcelona mts. 31–56, rakenteista de Mendoza Ibanez 2003: 121–124).

E:3.3 Metaforanimet ja metonyymiset nimet nimistöntutkimuksessa

Termiä metaforanimet ei ole käytetty Nimistöntutkimuksen terminologiassa (1974). Sen sijaan kattokäsitteen **assosiaationimet** (mts. 12) alla on erilaisia metaforisia, metonyymisiä ja muihin assosiaatioihin perustuvia nimiä. Nimen referenttiä metaforisesti kuvaavia nimiä kutsutaan **vertailunimiksi** (*Katinhäntä*). Vertailevassa siirrynnäisyydessä (jota voisi hyvin nimittää myös metaforiseksi siirrynnäisyydeksi) entuudestaan käytössä olevalla (tai ainakin saman näköisellä) nimellä ryhdytään viittaamaan toiseen kohteeseen. Alkuperäisen nimen (esim. *Petsamo*) ja siirrynnäisnimen kohteella tulee olla jokin yhteinen tekijä, siis yhteistä alaa merkityskentässä, jotta nimi voi siirtyä. Yhteisen tekijän ei tarvitse olla täysin totuudenmukainenkaan: Riihimäen *Petsamon* nimenantajan ei ole ollut välttämätöntä käydä "todellisessa" *Petsamossa*, vaan riittää, että hänellä on mielikuva siitä. Koska mikä tahansa nimi voi olla siirrynnäinen (tai olla olematta), asutushistoriallisten päätelmien teossa tulisi olla varovainen (Kiviniemi 1977: 5). Metaforia esiintyy ilmeisesti ainakin lähes kaikissa nimilajeissa (epäviralliset henkilönimet, tuotenimet jne.).

Metonyymisia paikannimiä ovat olleet kosketusassosiaation kautta paikalla olevaan kohteeseen viittaavat nimet, tyyppiesimerkkinä saarennimi *Ykspihlaja*. Lisäksi on tunnettu **metonyymiset siirrynnäiset**. Metonyyminen siirrynnäisyyskin on merkityksen laajentamista. *Haukivuoren* rinteellä oleva talo saattaa saada ajanoloon nimekseen *Haukivuoren*. Formatiivia vastaava merkitys on laajennut siis kattamaan sekä vuoren että talon ja usein myös läheisen kulmakunnan asujaimistoineen. Se, miksi suomalaisessa onomastiikassa edellä mainitut *Haukivuoret* on nähty eri niminä, perustuu paitsi nimistötieteilijöiden näkemyksiin myös haastattelumetodiikkaan. Nimestäjät keräsivät annettujen ohjeiden mukaisesti talojen, kylien, vesien, mäkien ja peltojen nimiä pyrkien täydelliseen nimestykseen. Tällaisen ehkä saivartelevankin menettelyn on kyseenalaistanut esimerkiksi Stefan Brink (1988: 135). Monesti nimien käyttäjät hahmottavatkin nimen tarkoitteen toisin kuin etymologisen analyysin taitava kielentutkija (vrt. Ainiala 1997: 82–83, 86). Nimien polyseemisyydestä ks. myös Sjöblom 2000: 145–146.

E:3.4 Metaforat ja metonymiat kulkineennimissä

Kuten jo edellä on käynyt ilmi, metaforia on myös kulkineennimistössä. On varmasti kyse metaforasta, kun monilamppuista autoa nimitetään *joulukuuseksi* tai Mazdaa *Maksalaatikoksi*, mutta kaikki metaforat eivät kuitenkaan tunnu samanarvoisilta. Metaforisuus voi olla vahvaa (esimerkiksi muotoa ilmaisevassa nimessä *Puhelinkioski*) tai heikompaa, kuten muotoassosiativisessa nimessä *Lemmenlaiva* tai Mazdan nimessä *Maksalaatikko*. Tällaisen luokitteluun ja metaforan vahvuuden arvioiminen numeerisesti on kuitenkin varsin hankalaa, ellei jopa mahdotonta, vaikka sitä aluksi yritinkin. Lisäksi ongelma on määrittellä, mitä oikeastaan mitattaisiin: nimeämisperusteen onnistuneisuutta vai metaforisuutta? Lisäksi kulkineennimiaineistolle on tyypillistä eräänlaisten tekaistujen yhdyssanojen käyttö metaforavehicleinä (ilmaisuväline, metaforan kuva); esimerkiksi Ladaa voidaan nimittää *Hapankaalihakkuriksi*, vaikka *hapankaalihakkuri* ei olekaan yleisintä sanastoa. Erillistä hapankaalille tarkoitettua hakkuria ei välttämättä fyysisessä todellisuudessa edes ole olemassakaan.

Jos metonyymisyydellä tarkoitetaan sitä, että kulkinetta kutsutaan jonkin osansa mukaan, on metonyymisiä nimiä jonkin verran. Metonyymisyys vaikuttaa kuitenkin selvästi vähäisemmältä kuin metaforisuus. Paikannimistöntutkimukseen kuuluva termi metonyyminen siirrynnäisyys taas tarkoittaa kulkineennimistössä käytännössä saman nimen käyttöalan laajenemista. Kulkineennimeä voidaan ryhtyä käyttämään toisestakin kulkineesta, jolla on tarpeeksi samoja ominaisuuksia edellisen kanssa; esimerkiksi *Rin-tin-tin* tunnetaan niin Wartburgin, Ifan kuin kaksitahtimoottorisen Saabinkin nimenä. Aina ei vain voida varmasti tietää, mille merkille tai mallille jokin nimi on ensimmäisenä kuulunut. Tällaisia merkityksenmuutoksen avulla muodostettuja uusia nimiä käsitellään luvussa [D:7](#).

Nyt metaforisuuden ja metonymisyyden perusasiat on teoreettisesti esitetty. Seuraavassa alaluvussa katsotaan, miten merkitystä voidaan pakata nimirakenteisiin eli miten metaforia hyödynnetään tai mihin niitä tarvitaan.

E:3.5 Semanttinen volyyymi

Nimen tapauksessa voitaneen lähteä siitä, että yksi nimien tarkoituksista on kuvata tarkoitettaan. (Muitakin tarkoituksia voi toki olla, ja kaikki nimet eivät välttämättä kuvaa tarkoitettaan, ainakaan nykytilassa.) Tämä kuvaaminen on juuri sitä merkitystä, jota muodostettavaan sanaan tai nimeen pyritään pakkaamaan eri tavoin. Nimi on siis ikään kuin muotti, johon sijoitetaan jotain merkitseviä aineksia, ja syntyvällä uudella ilmauksella on näistä aineksista juontuva merkitys. Nimenmuodostaminen voidaan siis semanttisesta näkökulmasta nähdä muun muassa nimeämisperusteitten sijoittelemisena nimeen käytettävissä olevan tilan puitteissa, kuten tässä luvussa tehdään. Tätä sijoittelua ja nimeämisperusteen ilmaisukeinoja tarkastellaan tässä luvussa teoreettisesta näkökulmasta (käytännön havainnot nimeämisperusteen ilmaisemisesta aineistosta ovat luvussa [E:5](#)). Yksinkertaistetusti voidaan ajatella, että yksi suorasanaisten nimien osat kykenee ilmaisemaan yhden kohteen ominaisuuden. Näin siis *Haukijärvi*-nimessä määriteosa viittaa haukien oleiluun paikalla ja edusosa määrittelee, että kyseessä on keskikokoinen vesialue. Tätä yhden nimien osan ja yhden nimeämisperusteen (piirteen) sääntöä voidaan kiertää käyttämällä metaforaa, joka kuvaa useita piirteitä samanaikaisesti. Samaan nimeen ja samaan nimien osankin mahtuu metaforaa hyödynnettäessä useitakin nimeämisperusteita, kuten edellä ([E:2.2.3](#)) *Postiauton muna* -esimerkin yhteydessä todettiin. Pienen keltaisen Fiat 600 -auton muotoilu, väriä ja kokoa voidaan siis kuvata metaforan avulla yhdessä. Ei sinänsä ole mitään rajoitusta sille, montako nimeämisperustetta yhden metaforan avulla voidaan kuvata. Näin ollen voidaan lähteä teoreettisesti siitä, että suorasanaisten nimien osan semanttinen volyyymi on 1 ja metaforisen nimien osan semanttinen volyyymi on ääretön. Käytännössä näin ei toki ole, sillä metaforisellakin nimien osalla kuvataan yleensä 1–3 nimeämisperustetta.

Samassa nimessä voi toki olla useampia nimien osia, ja näin kokonainen nimi saattaa ilmentää useampaakin nimeämisperustetta. Sananmuodostusta käsittelevässä C-osion johdantoluvussa [1.3.3 Yhdyssana ja nimi merkkisyntagmana](#) todettiinkin yhdyssanan olevan taloudellisimpia tapoja ilmaista varsin monimutkaisia ajatuksia ja että kaikkein kompakteimpia olivat niin sanotut "luovat yhdyssanat" (creative compounds) eli erilaiset metaforiset tai metonymiset kompositiot. Erittäin kompleksiseen ilmaukseen saadaan siis mahtumaan hyvin paljon "merkitystä", ts. monia eri nimeämisperusteita eli viittauksia nimien taustalla oleviin moniin kognitiivisiin alueisiin. Tällaisen kompleksisen, kuvakieltä hyödyntävän nimien semanttinen volyyymi on siis hyvin suuri. Näissä myös nimien osat ovat usein sekavia tai päällekkäisiä. Tätä nimien osien sekoittumista on kuvattu luvussa [C:4.3](#).

E:3.6 Valmis nimi metaforana ja nimienvalinta

Varsinaisten tosielämän asioita kuvaavien nimeämisperusteiden lisäksi nimien antamisessa tulee huomioida valmiiden nimien antaminen. Tämä ei kuitenkaan ole täysin yksiulotteista siten, että nimeämisperusteita olisi vain uusilla nimillä ja vanhoja "hyviä" nimiä käytettäessä tai uudelleen käytettäessä nimeämisperusteilla ei olisi merkitystä. Vesialusten nimiä eli nautonyymejä tutkinut Anita Schybergson ([2009: 154](#)) on jakanut alusten nimet miehennimen kaltaisiin nimiin tai miehennimen sisältäviin muodosteisiin, naisennimen kaltaisiin nimiin jne. ja tutkinut nimien yhteyttä todellisuuteen (nimeämisperusteita; grunder för namngivning) ryhmä kerrallaan. Tällaisessa tarkastelussa tulee erottaa kaksi eri tasoa, jolla nimiä voidaan lainata. Nimiä voidaan lainata nimilajin sisällä samanlaiselta kohteelta toiselle, jolloin kyse on joko mallinmukaisesta nimeämisestä tai olemassaolevan nimien merkitysalan laajentamisesta. Kun sen sijaan nimi lainataan toisesta nimilajista, eli laiva kastetaan *Auroraksi* ja auto nimetään *Raisaksi*, mekanismi on toisenlainen. Lada-merkkisen auton nimeäminen Raisaksi ilmentää nimittäin auton itäistä alkuperää. Ylipäätään henkilön nimeä

voidaan käyttää kulkineen "luonteen" kuvailemiseen tai yleisemmin inhimillisyyden ja yksilöllisyyden kuvaajana, henkilönnimet kun ovat oikeastaan tunnetuin kohdemaisista entiteeteistä käytetty nimisysteemi. Henkilönnimillä on myös muita viittauksia, niillä on esimerkiksi viitattu kulkineen edellisiin omistajiin ja jopa nimipäiväkalenterin kautta kulkineen taloontulopäivään. Paikannimellä taas on saatettu ilmaista kulkineen alkuperää. Tällaisilla "lainatuillakin" nimillä on siis usein erotettavissa ainakin yksi jonkintasoinen nimeämisperuste.

E:4 Epävirallisen kulkineennimistön nimeämisperusteiden yleisyys

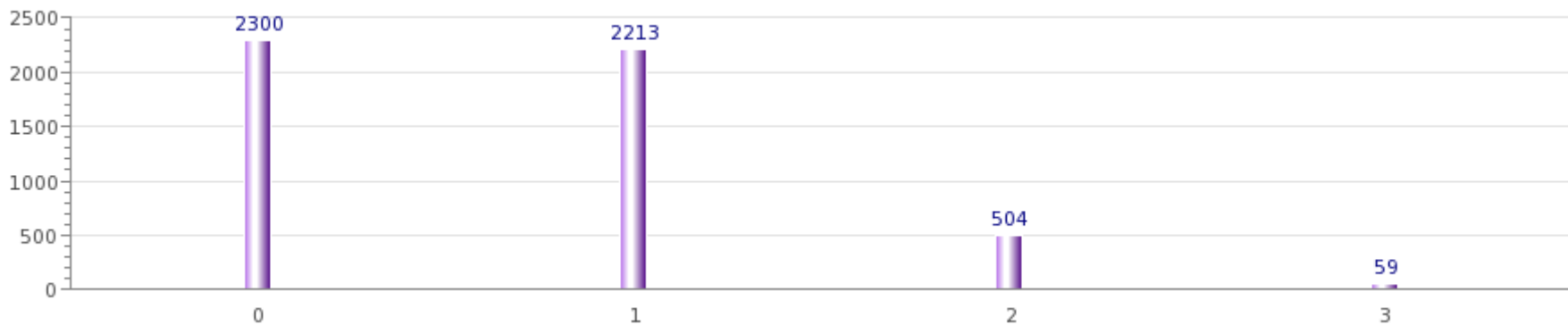
Seuraavissa kahdessa aluvussa esitetään tutkimusaineistoon perustuvaa kvantitatiivista tietoa. Ensimmäisessä aluvussa [E:4.1](#) kerrotaan nimeämisperusteiden esiintymämääristä nimittäin ja nimenosittain. Toisessa aluvussa [E:4.2](#) taas kerrotaan, mitkä ovat epävirallisen kulkineennimistön yleisimmät nimeämisperusteet.

E:4.1 Montako nimeämisperustetta yhdellä nimenosalla ja nimellä on?

E:4.1.1 Montako nimeämisperustetta yhdessä nimenosassa on?

Tässä aluvussa esitetään tilastollisia havaintoja kulkineennimistön nimeämisperusteiden yleisyydestä, siis siitä, mistä kulkineiden ominaisuuksista nimet yleisimmin kertovat. Kuten edellä on todettu, yhteen nimeen ja jopa yhteen nimenosaankin voi liittyä useita nimeämisperusteita. Toisaalta taas kaikilla nimillä ei primäärinimiviittauksen lisäksi ole varsinaista kulkineen ominaisuutta tähdentävää nimeämisperustetta lainkaan (esim. *Mitsubishi* ← *Mississippi*). Kysymykseen montako nimeämisperustetta yhdellä nimellä yleisimmin on voidaan siis antaa useita vastauksia laskentatavasta riippuen. Tulokseen vaikuttaa myös se, että olen lähtenyt aineiston tallennuksessa tietokantaan siitä, että yhdellä nimenosalla voi olla enintään kolme nimeämisperustetta.

Seuraava pylväikkö esittää, kuinka monella nimellä on nolla, yksi, kaksi tai kolme nimeämisperustetta:



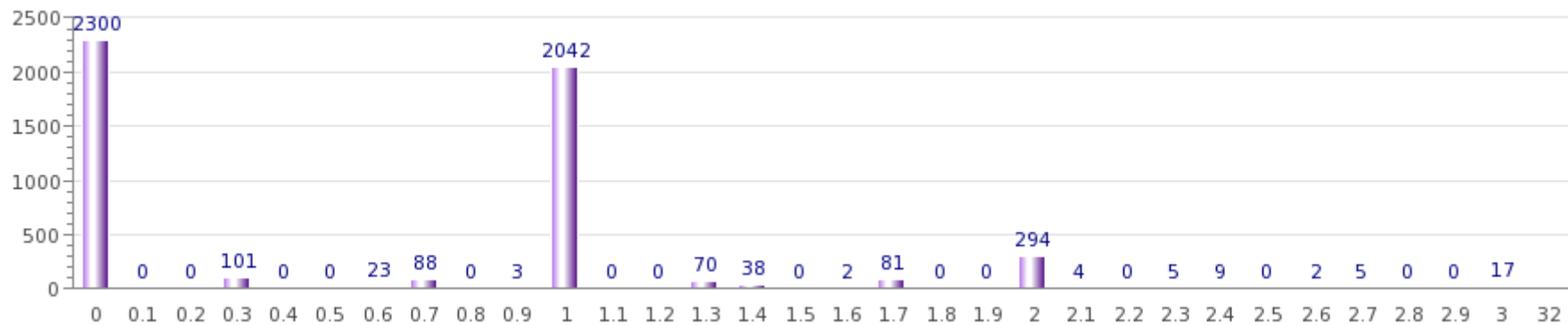
Kuten graafista ilmenee, aineiston nimenosilla on tyypillisimmin 0 tai 1 nimeämisperustetta. (Sekundäärinimillä nimeämisperustetta ei usein ole, kun virallista nimeä ei ole pidetty tässä tutkimuksessa nimeämisperusteena.) Kuitenkin on myös nimiä, joissa yhdellä nimenosalla on kaksi tai jopa kolme nimeämisperustetta. Tällaiseen

päädytään useimmiten silloin, kun nimenosa on metaforinen. Esimerkiksi osapuilleen yksiosainen metaforinen nimi *Roskalaatikko* ilmaisee samanaikaisesti sotilasajoneuvon muotoa ja väriä. Tällainen analyysi on tietysti poikkeuksellista, jos lähdetään siitä, että jokaisella nimellä on vain yksi nimeämisperuste, joka ilmenee määriteosan ja edusosan (perusosan) suhteena.

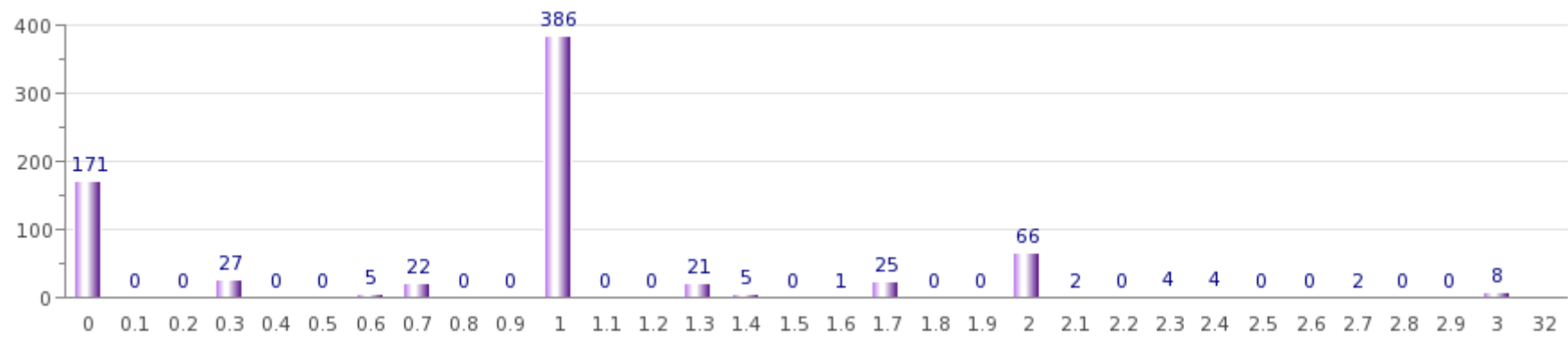
Merkille pantavaa on kuitenkin myös se, että useinkaan nimeämisperusteet eivät ole yhtä vahvoja. Esimerkiksi Ladan nimi *Kaalihakkuri* viittaa selvästi alkuperämaahan, mutta viittaus auton ääneen on huomattavasti epämääräisempi. Tällaisten tilanteiden vuoksi olen luokitellut aineiston nimien nimeämisperusteet varmoihin, uskottaviin ja hataranlaisiin. Luokittelu on intuitiivinen ja pohjautuu tutkijan käsityksiin nimien taustoista, ja sitä voidaan toki kritisoida tästä syystä. Jokaisen tutkimusaineiston nimen testaaminen maallikoilla ei kuitenkaan olisi ollut tutkimusekonomisesti mielekästä. Seuraavissa tilastoissa myös tämä nimeämisperusteen vahvuus tai varmuus on huomioitu. Varman nimeämisperusteen kertoimena on käytetty lukua 1, uskottavan nimeämisperusteen kertoimena lukua 0,7 ja hataranlaisen nimeämisperusteen kertoimena lukua 0,3.

Seuraavissa pylväiköissä esitetään aluksi montako nimeämisperustetta yhdellä nimenosalla on, kun korjauskertoimet huomioidaan. Vaaka-akseli kuvaa nimeämisperusteiden määrää ja pylväiden korkeus tämän määrän omaavien nimien lukumäärää. Tämän jälkeen esitetään nimenosan nimeämisperusteiden määrä korjauskertoimet huomioiden ja eriteltynä viiteen erilliseen pylväikköön nimen viittaustason (yksilö, malli, merkki, alalaji, laji) mukaisesti. Kommentti näistä kaikista on pylväikköjen jäljessä.

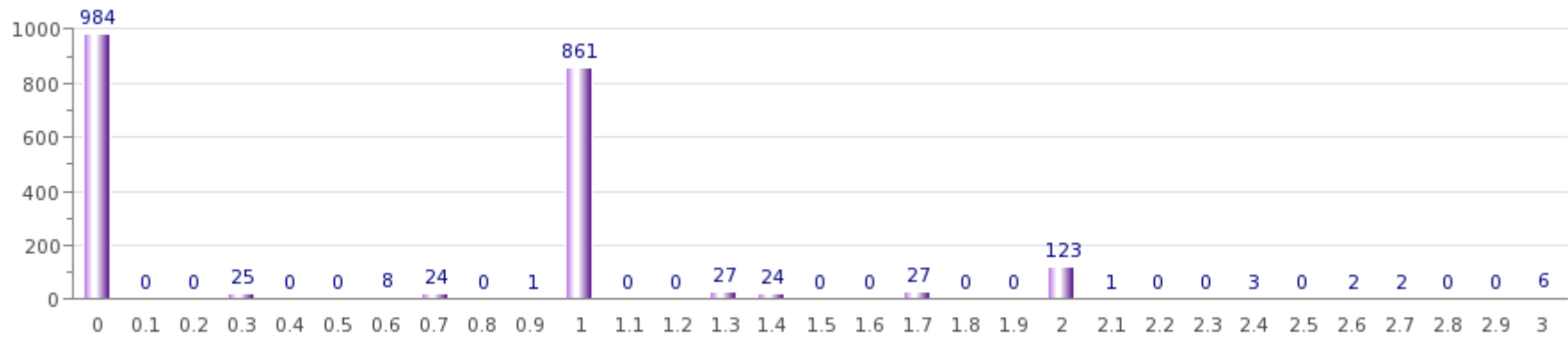
Yhden nimenosan kautta esiin tuotujen nimeämisperusteitten lukumäärä korjauskertoimin:



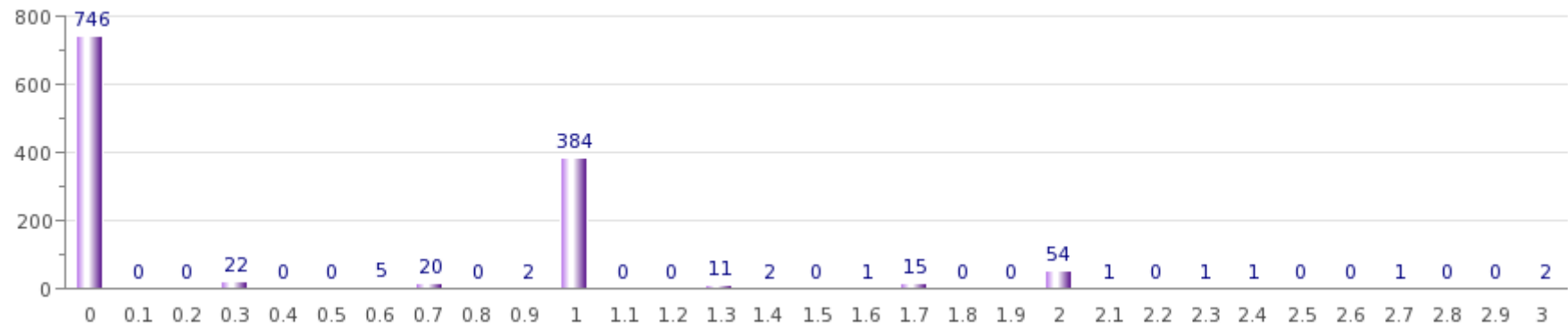
Yhden nimenosan kautta esiin tuotujen nimeämisperusteitten lukumäärä korjauskertoimin yksilönnimissä:



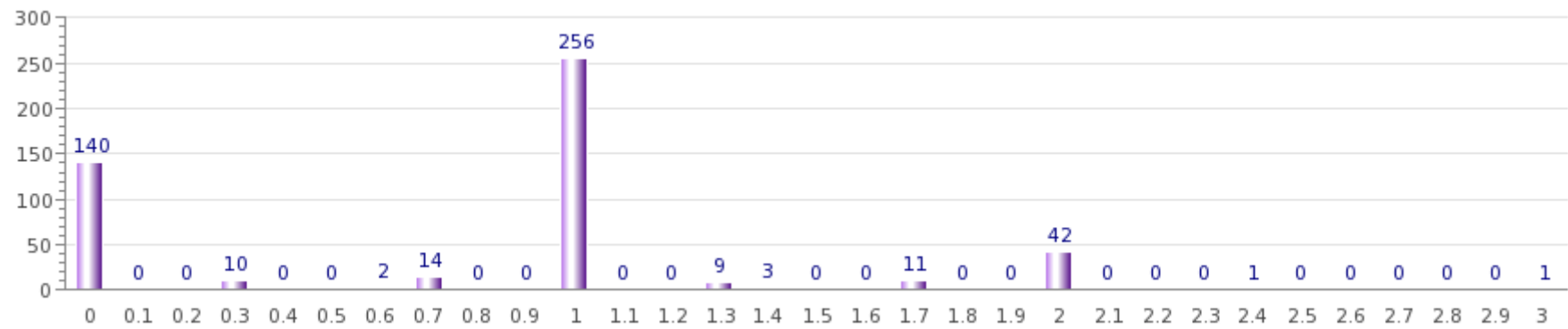
Yhden nimenosan kautta esiin tuotujen nimeämisperusteitten lukumäärä korjauskertoimin mallinimissä:



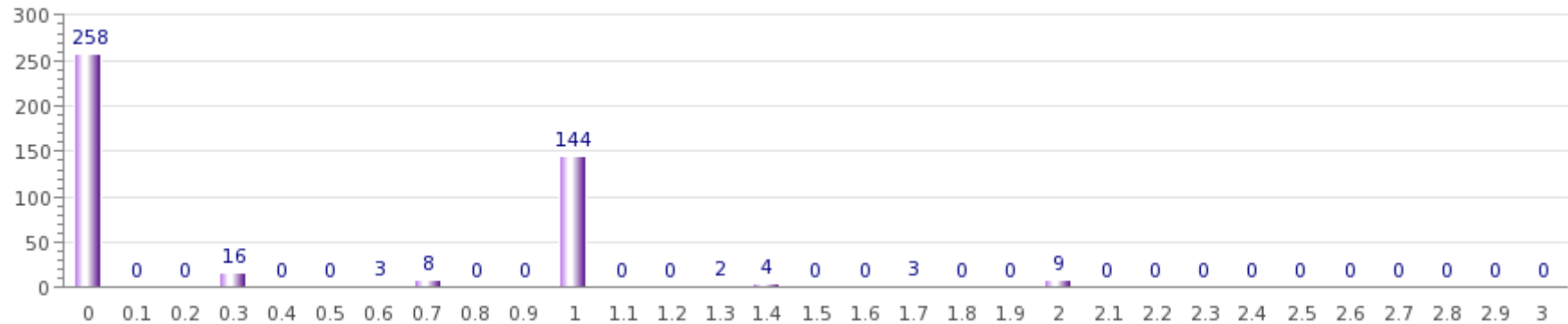
Yhden nimenosan kautta esiin tuotujen nimeämisperusteitten lukumäärä korjauskertoimin merkkinimissä:



Yhden nimenosan kautta esiin tuotujen nimeämisperusteitten lukumäärä korjauskertoimin alalajinimissä:



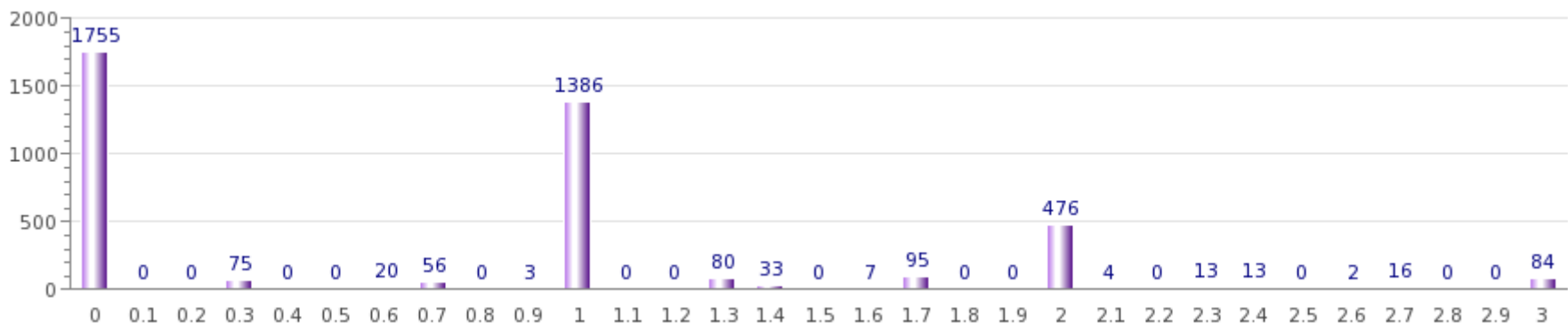
Yhden nimenosan kautta esiin tuotujen nimeämisperusteitten lukumäärä korjauskertoimin lajinimissä:



Yleisinjana voidaan sanoa, että korjauskertoimilla on sitä enemmän vaikutusta, mitä enemmän nimeämisperusteita yhdessä nimenosassa on tuotu esille. Tämä on oikeastaan varsin luontevaa, sillä samalla nimellä on hankalaa ilmentää yhtä luontevasti kovin monia nimeämisperusteita. Toinen pylväiköistä tehtävä havainto on, että moninimeämisperusteisuus (joka ilmeisesti liittyy metaforisuuteen) vaikuttaa harvinaistuvan viittaustason nousun myötä. Syitä tähän voidaan oikeastaan vain arvailla. Yksilönnimet ovat usein pienen piirin käytössä ja näin ne voivat ehkä olla kompleksisempia ja metaforisempia kuin laajemman käyttäjäryhmän käyttämät nimet. Toisaalta taas monimieliisyys ja lisämerkityksiset sekundäärit nimenosat eivät ilmeisesti ole yhtä tyypillisiä sanastossa kuin nimistössä. Muuta merkittävää edellisistä graafeista ei liene havaittavissa.

E:4.1.2 Montako nimeämisperustetta yhdessä kokonaisessa nimessä on?

Yksittäisen nimenosan ominaisuuksien lisäksi on kiinnostavaa tietää myös kokonaisista nimistä. Montako nimeämisperustetta siis yhdellä nimellä keskimäärin näyttäisi olevan? Seuraavassa graafissa esitetään aineiston nimien määrä jaoteltuna kokonaisessa nimessä ilmennettyjen nimeämisperusteiden korjauskertoimellisten määrien mukaan:

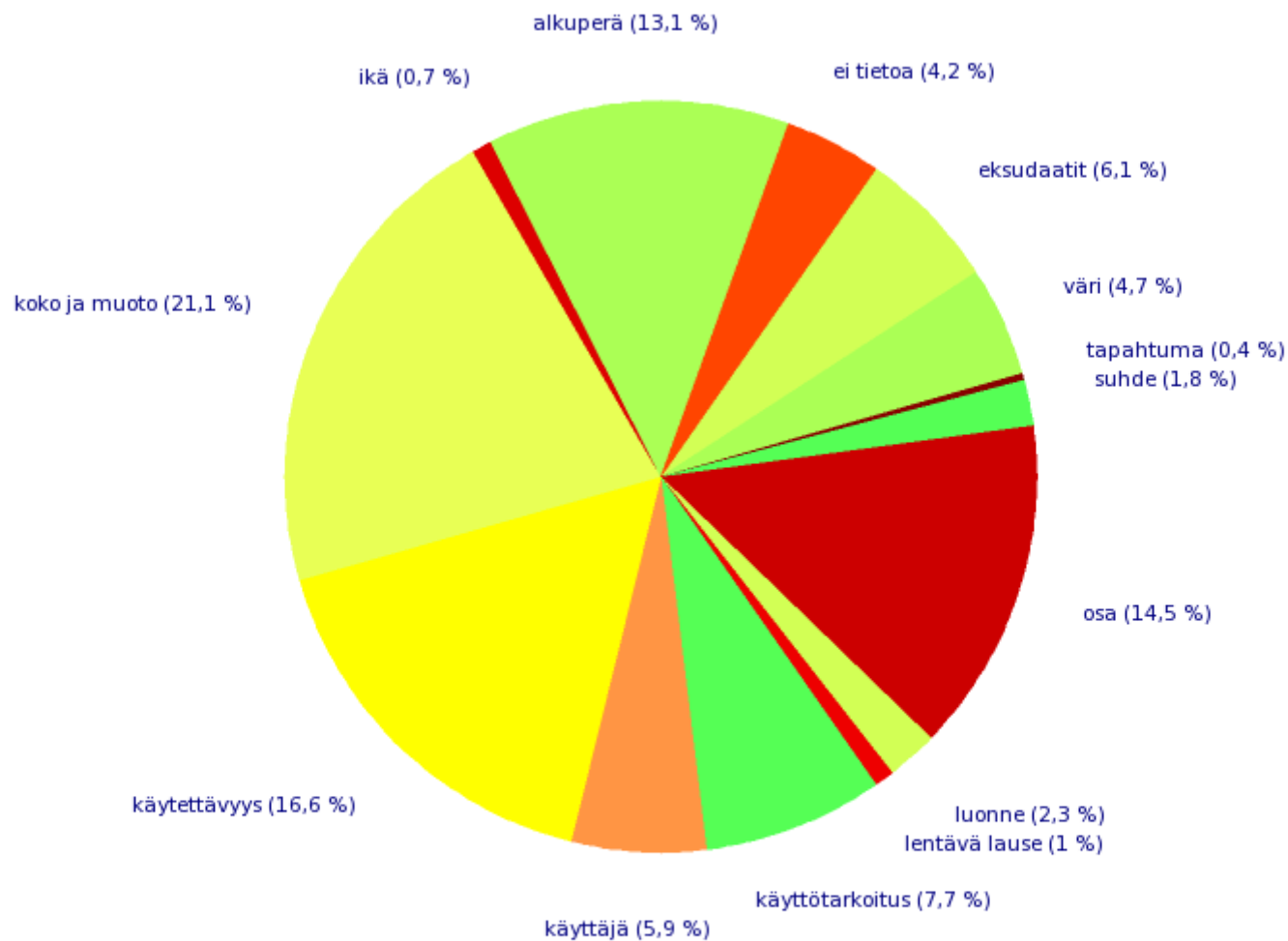


Valtaosalla nimistä, joilla on nimeämisperuste, on edelleen vain yksi nimeämisperuste. Samankaltaisuus nimenosan nimeämisperusteita koskevan pylväikön kanssa johtuu paristakin syystä. Suuri osa nimistä on yksiosaisia ja kaksiosaisissakin nimissä toinen nimenosa on usein virallinen tai sekundääri (ks. graafi rakennetyypeistä luvussa [C:5](#)). Näin ollen nimeen sisältyvien nimeämisperusteiden määrä eroaa nimenosan nimeämisperusteiden määrästä vain rakennetyypeissä pr + pr ja pr + msd. Pylväiköstä voidaan kuitenkin huomata se täysin looginen seikka, että sellaisia nimiä, joilla on kaksi tai kolme nimeämisperustetta, on toki enemmän kuin sellaisia nimenosia, joilla pelkästään itsessään on kaksi tai kolme nimeämisperustetta. Pylväikön ulkopuolelta mainittakoon, että muutamilla nimillä on peräti neljä nimeämisperustetta, mutta näistä toki osa on epämääräisiä. (Jos yhdellä nimenosalla voi olla kolme nimeämisperustetta, teoriassa kuusikin nimeämisperustetta olisi mahdollinen määrä. Näin ei kuitenkaan ole.) Keskimäärin yhdellä nimellä on 0,8 nimeämisperustetta. Nimeämisperusteettomien nimien määrä huomioiden voidaan siis todeta, että varsin monilla nimillä on enemmän kuin yksi nimeämisperuste (eli jokin kohteen ominaisuus, joka nimessä tuodaan esiin). Nimillä voidaan pyrkiä siis monipuoliseen kuvaavuuteen, jos siihen on tarvetta.

E:4.2 Mitkä nimeämisperusteet ovat yleisimpiä?

E:4.2.1 Nimeämisperusteiden yleisyys koko aineistossa

Seuraavassa esitetään, mistä kulkineen ominaisuuksista epäviralliset kulkineennimet tyypillisimmin kertovat eli mitkä nimeämisperusteet ovat yleisimpiä. Tässä laskennassa on käytetty edellisessä luvussa mainittuja korjauskertoimia. Prosenttiosuudet ovat siis osuuksia nimeämisperusteiden kokonaismäärästä, jota on korjattu korjauskertoimilla alaspäin. Nimeämisperusteiden yleisyys käy ilmi seuraavasta graafista; tarkemmat määrät esitetään taulukossa hetken kuluttua.



Kulkineennimistön yleisin nimeämisperuste runsaan 20 % osuudellaan on siis kulkineen koko ja muoto, joka onkin varsin laaja käsittepiiri. Koon ja muodon moninaisia ilmiöitä selostetaan tarkemmin alaluvussa [E:6.1](#). Tämän jälkeen yleisimpinä ja varsin tasavahvoina nimeämisperusteina ovat käytettävyys, jokin kulkineen osa ja alkuperä. Kulkineen keskeisiä ominaisuuksia ovat siis ulkonäkö, valmistusmaa ja laatu. Käytettävyys onkin luonteva nimeämisperuste, jos kulkinetta pidetään

ensisijaisesti hyödykkeenä. Muita vielä varsin yleisiä nimeämisperusteita ovat eksudaatit (lähinnä ääni), kulkineen käyttötarkoitus, käyttäjä ja väri. Muut luokituksen nimeämisperusteet (suhde, luonne, lentävä lause, tapahtuma ja ikä) ovat lähinnä marginaalisia.

Seuraavassa taulukossa ilmaistaan edellisen graafin tiedot taulukon muodossa. Lisäksi taulukossa on graafista poiketen nimeämisperusteiden esiintymämäärät sekä korjauskertoimin laskettuna että ilman:

	nimeämisperuste nim.per.-esiintymiä, kpl	osuus nim.per.-esiintymistä, %	nimeämisperuste nim.per.-esiintymiä, kpl	korj.kert. osuus nim.per.-esiintymistä, %
ei tietoa	132	3,8 %	132	4,2 %
alkuperä	422	12,3 %	411,7	13,1 %
ikä	25	0,7 %	21,9	0,7 %
koko ja muoto	723	21,1 %	663,4	21,1 %
käytettävyys	604	17,6 %	522	16,6 %
käyttäjä	197	5,7 %	184,6	5,9 %
käyttötarkoitus	278	8,1 %	241,4	7,7 %
lentävä lause	33	1 %	30,9	1 %
luonne	105	3,1 %	70,7	2,3 %
osa	475	13,8 %	453,6	14,5 %
suhde	59	1,7 %	55,1	1,8 %
tapahtuma	13	0,4 %	12,3	0,4 %
väri	157	4,6 %	146,2	4,7 %
eksudaatit	211	6,1 %	192,6	6,1 %
<i>yhteensä</i>	3434		3138,4	

Nimeämisperusteen vahvuutta voidaan arvioida taulukosta sen perusteella, missä määrin korjauskertoimet heikentävät nimeämisperusteen esiintymämäärää, siis vertailemalla 1. ja 3. palstan lukuja. Taulukosta ilmenee, että esimerkiksi väri ja alkuperä ovat varsin varmoja nimeämisperusteita. Koko ja muoto, käytettävyys ja luonne taas ovat tilaston mukaan sellaisia nimeämisperusteita, jotka ovat useiten epämääräisiä tai täydentävän luonteisia. Luonne on nimeämisperusteena ylipäätäänkin epämääräinen (ks. [E:6.10](#)), ja käytettävyyttä ilmaiseviin nimiin mahtuu mm. joukko säilyltään epämääräisen negatiivisia nimiä (ks. [E:6.2.2.7](#) ja [E:6.2.2.8](#)). Koko ja muoto taas osallistuvat toisinaan myös erilaisiin kokonaismetaforiin, joissa ilmennetään kokoa ja muotoa ensisijaisemmin esimerkiksi väriä.

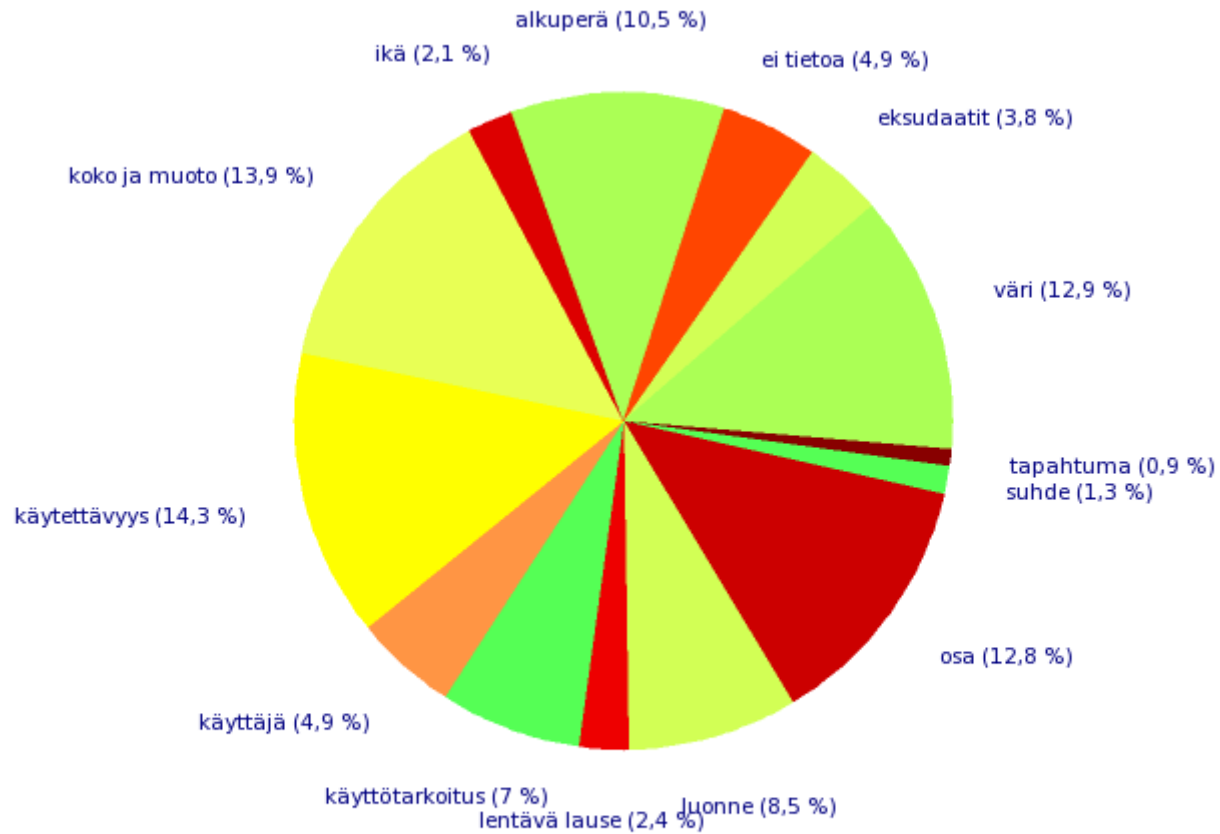
E:4.2.2 Nimeämisperusteiden yleisyys eri viittaustasoilla

Seuraavaksi esitetään viisi eri taulukkoa ja graafia, yksi pari kunkin viittaustason (yksilö, malli, merkki, alalaji vai laji) nimien nimeämisperusteista.

Huom! Sama informaatio toisesta näkökulmasta on saatavissa luvun E:6 alalukujen loppuissa olevista graafeista. Mainituissa graafeissa esitetään aina kyseisessä luvussa käsitellyn nimeämisperusteen esiintymien jakautuminen nimen viittaustasojen mukaan.

Yksilönnimet

Seuraava graafi esittää nimeämisperusteiden yleisyyttä yksilönnimissä:



Yksilönnimissä väri, luonne ja lentävä lause korostuvat kokonaiskuvassa hiukan yleisempien nimeämisperusteiden kustannuksella. Muuten nimeämisperusteiden yleisyys yksilönnimissä muistuttaa nimeämisperusteiden yleisyyttä epävirallisessa kulkineennimistössä yleensä. Lentävä lause -nimeämisperustetta ilmentävät yksilönnimet ovat usein jääneet elämään kerrallisista tokaisuista ja ovat yleensä pienempien ryhmien käytössä, mikä mahdollistaa erikoistenkin nimien säilymisen. Väriin mukaan saadut

yksilönnimet taas perustuvat hyvin poikkeuksellisten värien tai väriyhdistelmien käyttöön yksittäisissä kulkineissa. Luonnottakin on ehkä helpompi nähdä yksittäisellä autolla, vaikka toki se voidaan vaikkapa mallillakin nähdä.

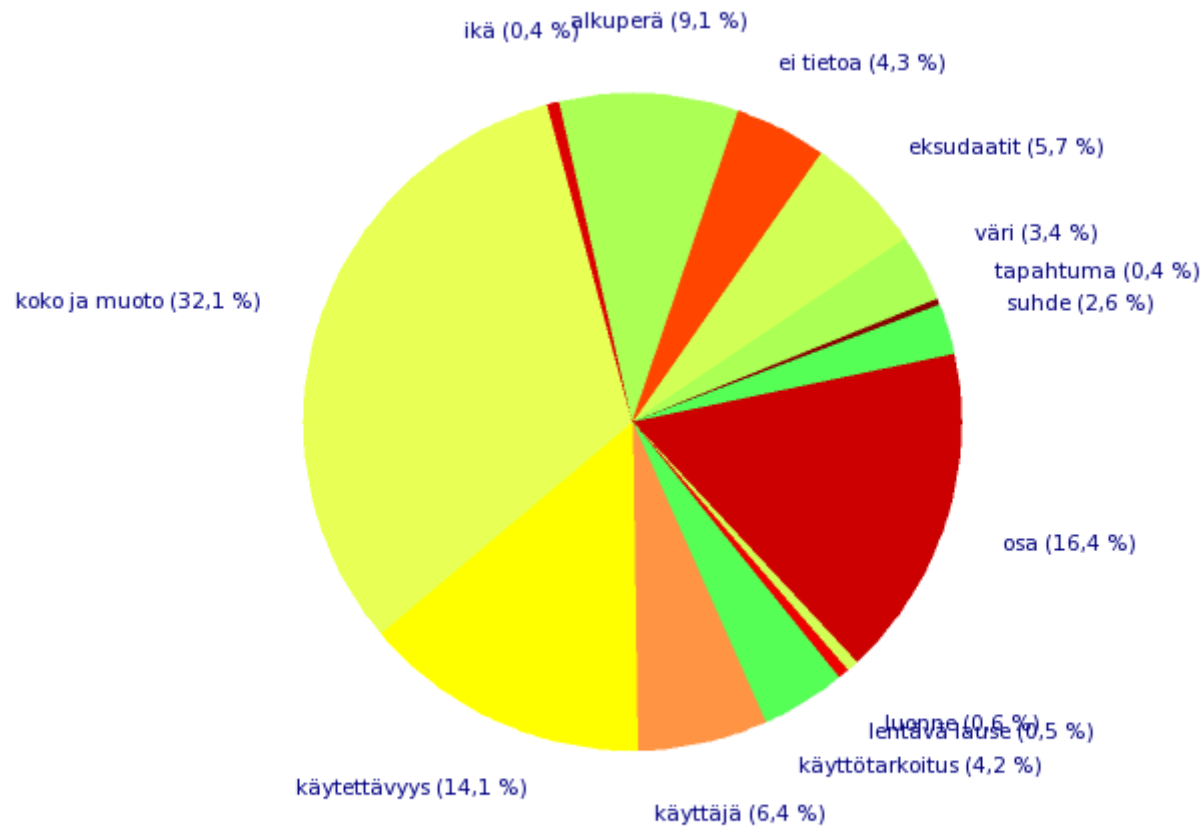
nimeämisperuste nim.per.-esiintymiä, kpl osuus nim.per.-esiintymistä, % nim.per.-esiintymiä, kpl korj.kert. osuus nim.per.-esiintymistä, % korj.kert.

ei tietoa	33	4,3 %	33	4,9 %
alkuperä	72	9,4 %	71,4	10,5 %
ikä	16	2,1 %	14,4	2,1 %
koko ja muoto	105	13,7 %	94,5	13,9 %
käytettävyys	116	15,1 %	96,9	14,3 %
käyttäjä	35	4,6 %	33	4,9 %
käyttötarkoitus	56	7,3 %	47,4	7 %
lentävä lause	18	2,3 %	16,6	2,4 %
luonne	87	11,4 %	57,4	8,5 %
osa	89	11,6 %	86,7	12,8 %
suhde	10	1,3 %	8,7	1,3 %
tapahtuma	6	0,8 %	6	0,9 %
väri	95	12,4 %	87,3	12,9 %
eksudaatit	28	3,7 %	25,7	3,8 %
<i>yhteensä</i>	766		679	

Yksilönnimien nimeämisperusteet ovat valtaosin varmoja, mikä tietysti johtuu siitä, että yksilönimiä käytetään eniten pienemmissä ja tiiviissä (ihmis)ryhmissä ja näin ollen niiden nimenantajat on usein tunnettu ja nimeämisperuste on ollut nimen kokoelmiin luovuttaneella informantilla tiedossa. Korjauskertoimet laskevat lähinnä luonne-nimeämisperusteen painoarvoa, ja luonne itsessään onkin nimeämisperusteena hyvin epämääräinen.

Mallinimet

Seuraava graafi esittää nimeämisperusteiden yleisyyttä mallinimissä:



Mallinimissä korostuvat koko ja muoto, jokin silmiinpistävä osa, käytettävyys ja suhde; muut nimeämisperusteet taas ovat vastaavasti keskimäärin hiukan harvinaisempia kuin kulkineennimistön kokonaisuudessa. Tämä on sinänsä varsin loogista. Koko ja muoto ovat harvoin samanlaiset kaikilla merkin malleilla, alalajeista tai lajeista puhumattakaan. Erityisesti koristeelliset silmiinpistävät osat vaihtelevat myös mallista toiseen jonkin verran. Suhteesta nimeämisperusteena on usein kyse silloin, kun eri malleja vertaillaan toisiinsa tai asetetaan nimissä toistensa rinnalle esimerkiksi aikajärjestyksen perusteella. Nimistön perusteella voidaan päätellä, että myös käytettävyys vaihtelee malliltakin toiselle, vaikka käytettävyysarvoa toki merkkiinkin liitetään.

nimeämisperuste nim.per.-esiintymiä, kpl osuus nim.per.-esiintymistä, % nim.per.-esiintymiä, kpl korj.kert. osuus nim.per.-esiintymistä, % korj.kert.

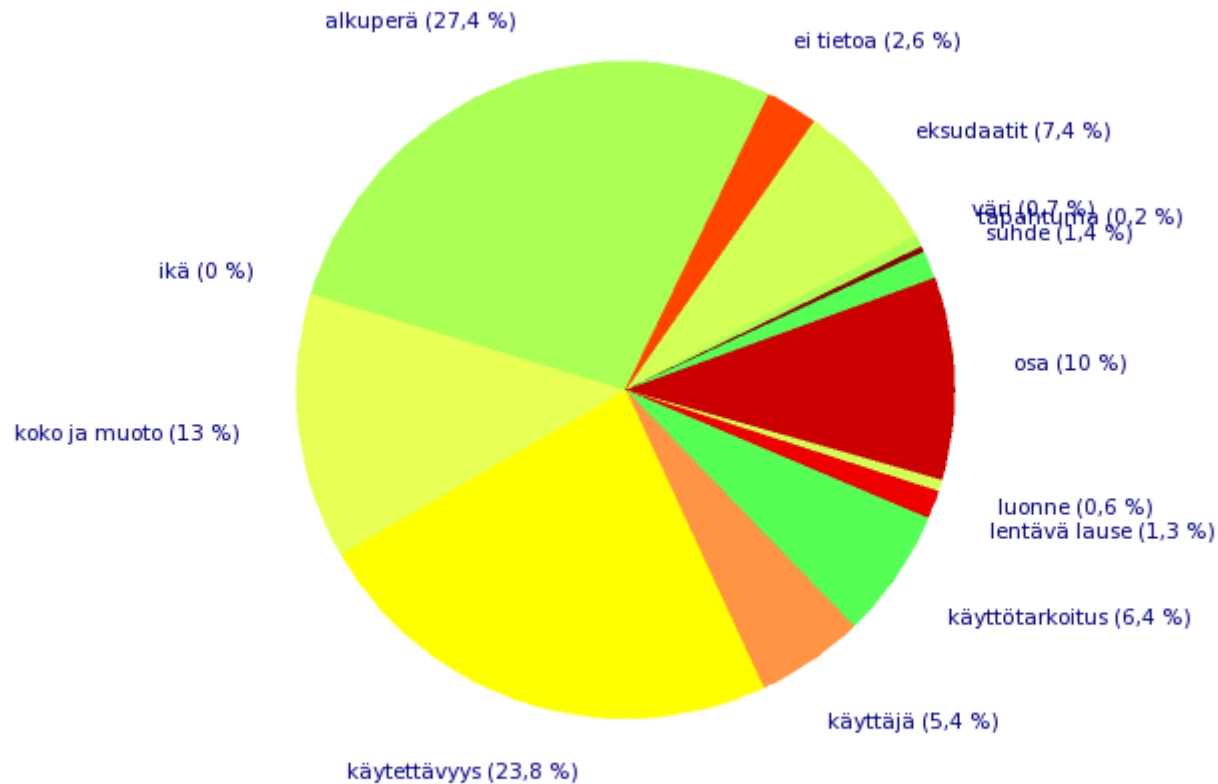
ei tietoa	56	4 %	56	4,3 %
alkuperä	123	8,9 %	117	9,1 %

ikä	7	0,5 %	5,8	0,4 %
koko ja muoto	442	31,9 %	413,8	32,1 %
käytettävyys	205	14,8 %	181,3	14,1 %
käyttäjä	88	6,3 %	82	6,4 %
käyttötarkoitus	62	4,5 %	53,8	4,2 %
lentävä lause	6	0,4 %	6	0,5 %
luonne	8	0,6 %	7,4	0,6 %
osa	220	15,9 %	211,3	16,4 %
suhde	35	2,5 %	33,1	2,6 %
tapahtuma	5	0,4 %	5	0,4 %
väri	45	3,2 %	43,2	3,4 %
eksudaatit	84	6,1 %	73,8	5,7 %
<i>yhteensä</i>	1386		1289,5	

Kuten taulukko osoittaa, korjauskertoimilla ei mallinimissä ole dramaattista vaikutusta minkään nimeämisperusteen yleisyyteen.

Merkinimet

Seuraava graafi esittää nimeämisperusteiden yleisyyttä merkinimissä:



Merkkinimissä alkuperä korostuu huomattavasti ja käytettävyyskin jonkin verran koko kulkineennimistön keskiarvoon verrattuna. Ikä, luonne ja väri eivät juuri tule nimeämisperusteena kysymykseen enää merkin tasolla käytännön syistä, ja suhteellinen väheneminen koskettaa monia muitakin luokituksen nimeämisperusteita. Alkuperä(maa) onkin luontevasti juuri merkin tason ominaisuus, vaikka joissakin tapauksissa samanmerkkisiä kulkineita on tosiasiallisesti valmistettu eri maissa ja maanosissa (esim. Ford). Usein brändillä on tästäkin huolimatta jokin yleisesti tunnettu kotimaa ja näin kulkineella alkuperä, jonka perusteella nimiä voidaan antaa. Ilmeisesti käytettävyys on myös osa brändiä, vaikka kulkinemallit voivat ominaisuuksiltaan erota toisistaan hyvin laajastikin. Merkkibrändeihin ilmeisesti liitetään kuitenkin yleisesti käytettävyysominaisuuksiin liittyvää maailmantietoa, kuten "Kaikki Opelit ruostuvat" tai "Kaikki Volvot ovat kankeita".

nimeämisperuste nim.per.-esiintymiä, kpl osuus nim.per.-esiintymistä, % nim.per.-esiintymiä, kpl korj.kert. osuus nim.per.-esiintymistä, % korj.kert.

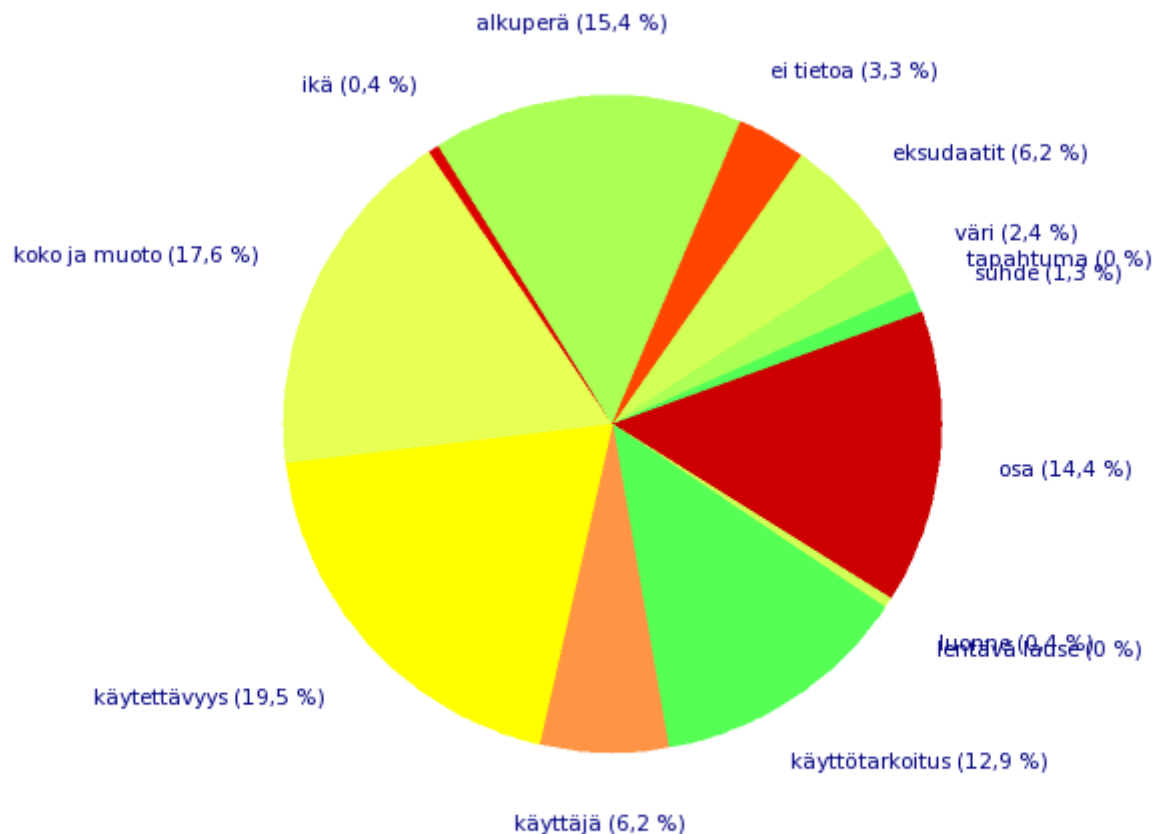
ei tietoa	15	2,4 %	15	2,6 %
-----------	----	-------	----	-------

alkuperä	161	25,4 %	157,9	27,4 %
ikä	0	0 %	0	0 %
koko ja muoto	87	13,7 %	74,8	13 %
käytettävyys	161	25,4 %	137,2	23,8 %
käyttäjä	33	5,2 %	31	5,4 %
käyttötarkoitus	41	6,5 %	36,8	6,4 %
lentävä lause	8	1,3 %	7,3	1,3 %
luonne	6	0,9 %	3,2	0,6 %
osa	62	9,8 %	57,9	10 %
suhde	8	1,3 %	8	1,4 %
tapahtuma	1	0,2 %	1	0,2 %
väri	5	0,8 %	4,3	0,7 %
eksudaatit	46	7,3 %	42,7	7,4 %
<i>yhteensä</i>	634		577,1	

Korjauskertoimilla ei ole suurta vaikutusta myöskään merkinimissä. Tuntuvin ne merkinimissä vaikuttavat kokoon ja muotoon sekä käytettävyyteen viittaamisen määrään.

Alalajinimet

Seuraava graafi esittää nimeämisperusteiden yleisyyttä alalajinimissä:



Alalajinimien jakauma muistuttaa varsin suuresti koko kulkineennimistön keskiarvoa. Silmiinpistävin poikkeus on käyttötarkoitus-nimeämisperusteen korostuminen. Lajitason kategorioiden (esim. henkilöauto, traktori, polkupyörä, mopo) alta erotetaan (käsitteellistetään) siis erilaisia alakategorioita myös kulkineitten käyttötarkoituksen mukaan. Harvinaisimmat nimeämisperusteet (luonne, lentävä lause, ikä ja tapahtuma) jäivät kokonaisuudessaan realisoitumatta jo varsin harvalukuisessa alalajitason nimistössä (~ sanastossa), vaikka tämä ei tietenkään olisi välttämätöntä. Seuraavassa vielä taulukko, joka ilmentää nimeämisperusteiden vahvuutta ja heikkoutta alalajinimissä.

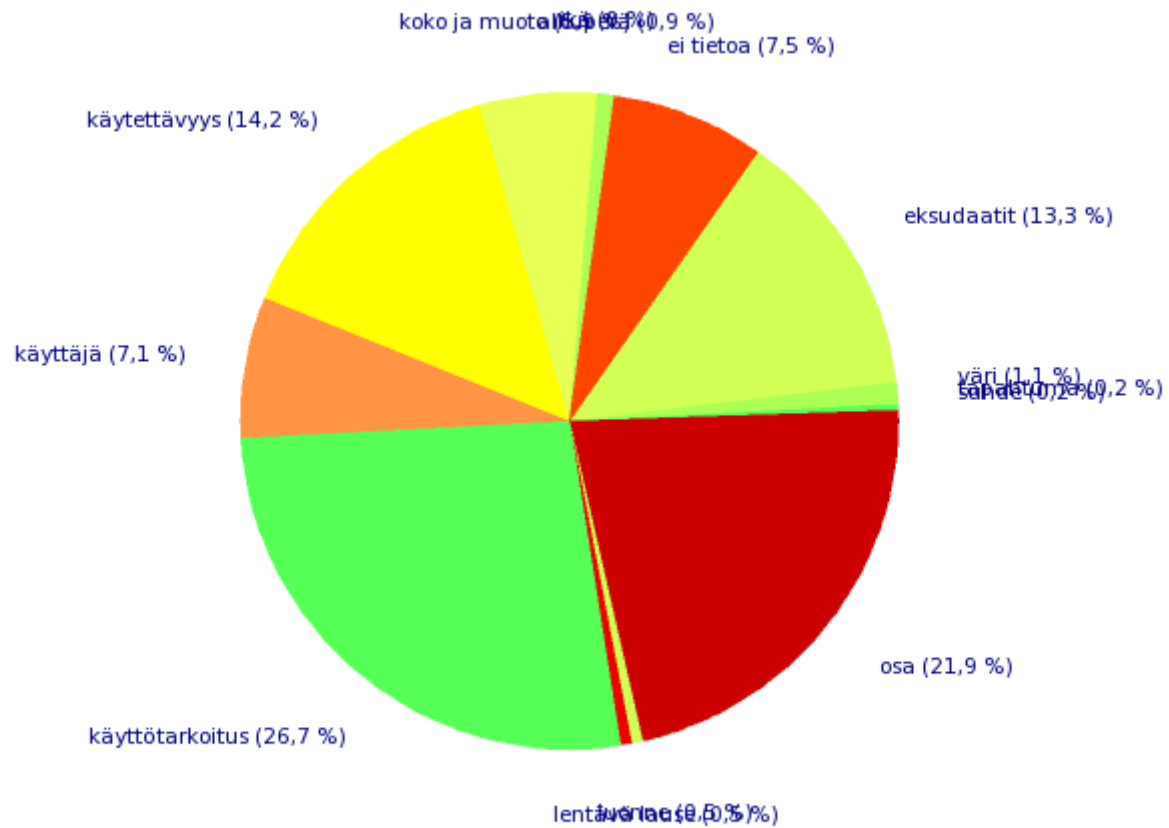
nimeämisperuste nim.per.-esiintymiä, kpl osuus nim.per.-esiintymistä, % nim.per.-esiintymiä, kpl korj.kert. osuus nim.per.-esiintymistä, % korj.kert.

ei tietoa	13	3,1 %	13	3,3 %
alkuperä	61	14,5 %	60,7	15,4 %

ikä	2	0,5 %	1,7	0,4 %
koko ja muoto	75	17,8 %	69,2	17,6 %
käytettävyys	85	20,1 %	76,9	19,5 %
käyttäjä	26	6,2 %	24,3	6,2 %
käyttötarkoitus	56	13,3 %	51	12,9 %
lentävä lause	0	0 %	0	0 %
luonne	2	0,5 %	1,7	0,4 %
osa	61	14,5 %	56,7	14,4 %
suhde	5	1,2 %	5	1,3 %
tapautuma	0	0 %	0	0 %
väri	10	2,4 %	9,4	2,4 %
eksudaatit	26	6,2 %	24,4	6,2 %
<i>yhteensä</i>	422		394	

Lajinimet

Seuraava graafi esittää nimeämisperusteiden yleisyyttä lajinimissä:



Kulkinelajeista (traktori, poliisiauto jne.) käytettyjen epävirallisten nimien nimeämisperusteista voidaan todeta, että alkuperä ei näytä tulevan nimeämisperusteena kysymykseen. Mikään kulkinelaji ei siis ole suomalaisesta näkökulmasta peräisin mistään tietystä maasta: esimerkiksi polkupyörästä ei puhuta **Kiinan auton* eikä johdinauto ole **ryssänratikka*. Myös koko ja muoto ovat nimeämisperusteena varsin vähäisessä osassa lajinimistössä. Käyttötarkoitukset, osat ja äänet (osa eksudaatteja) sitä vastoin ovat nimeämisperusteina käypiä (*torvitaksi*, *hinkuveivi*). Tämä on tosin osin seurausta poliisi- ja pelastusajoneuvojen luokkien lukemisesta lajeiksi alalajien sijaan. Lajien ja alalajien välinen raja on joka tapauksessa aina veteen piirretty viiva. Lajinimien nimeämisperusteita arvioitaessa tulee muistaa, että aineiston lajinimien määrä ei ole kovin suuri. Seuraavassa vielä taulukko, joka ilmentää nimeämisperusteiden vahvuutta ja heikkoutta lajinimissä.

nimeämisperuste nim.per.-esiintymiä, kpl osuus nim.per.-esiintymistä, % nim.per.-esiintymiä, kpl korj.kert. osuus nim.per.-esiintymistä, % korj.kert.

ei tietoa	14	6,5 %	14	7,5 %
-----------	----	-------	----	-------

alkuperä	2	0,9 %	1,7	0,9 %
ikä	0	0 %	0	0 %
koko ja muoto	14	6,5 %	11,1	5,9 %
käytettävyys	34	15,9 %	26,7	14,2 %
käyttäjä	14	6,5 %	13,3	7,1 %
käyttötarkoitus	60	28 %	50,1	26,7 %
lentävä lause	1	0,5 %	1	0,5 %
luonne	2	0,9 %	1	0,5 %
osa	43	20,1 %	41	21,9 %
suhde	1	0,5 %	0,3	0,2 %
tapahtuma	1	0,5 %	0,3	0,2 %
väri	2	0,9 %	2	1,1 %
eksudaatit	26	12,1 %	25	13,3 %
<i>yhteensä</i>	214		187,5	

Yhteen ja eteenpäin

Kuten edeltävistä alakohdista kävi ilmi, tässä tutkimuksessa käytetty nimeämisperusteiden luokittelu sinänsä on käypä kaikkien viittaustasojen epävirallisten nimien luokitteluun. Kaikkien viittaustasojen ilmauksia luotaessa ne kulkineitten ominaisuudet, joita halutaan ilmentää, ovat siis pääpiirteittäin samat. Kuten kuitenkin myös on käynyt ilmi, eri viittaustasoilla nimeämisperusteiden yleisyys vaihtelee. Esimerkiksi alkuperä on leimallisesti merkin ominaisuus, luonne yksilön, koko ja muoto mallin ja käyttötarkoitus alalajin. Seuraavaksi on aika siirtyä nimeämisperusteiden yleisyydestä siihen, miten nimeämisperustetta nimessä tuodaan esille (pääluku E:5). Sen jälkeen edetään laajaan nimeämisperusteittain etenevään katsaukseen luvussa 6.

E:5 Nimeämisperusteen ilmaiseminen kulkineennimistössä

Suunnitellessani tietokantaa nimistä tarkoitukseni oli koodata nimistä tieto siitä, ilmaistaanko niissä nimeämisperustetta suorasanaisesti vai metaforisesti. Tarkoitus oli tuottaa ilmiöstä kvantitatiivista dataa. Kuten jo luvussa [E:3](#) selitettiin, metaforisuuden ja suorasanaisuuden välillä on jälleen kerran liukuva skaala, joka syntyy metaforien eriasteisesta leksikaalistumisesta ja nukkuviksi muuttumisista. Käsitys siitä, mitkä metaforat ovat leksikaalistuneita, nukkuvia, tuoreita tai toisaalta aivan tilapäisiä, taas vaihtelee kielenkäyttäjittäin. Olisi toki ollut mahdollista pisteyttää metaforat oman tutkijanintuition ja jonkin säännösten mukaan, mutta se ei välttämättä olisi tuonut suurta lisäarvoa tutkimukselle. Sen sijaan esitän tässä tekemiäni yleisluontoisia havaintoja metaforisuuden hyödyntämisestä tai hyödyntämättä jättämisestä eri nimeämisperusteiden yhteydessä. Sitä, mitkä metaforien lähdealueet aktivoituvat, kerrotaan sen sijaan enemmän seuraavan osion F luvussa [E:3](#).

Metafora on siis tekninen keino, jolla voidaan rakentaa kulkineennimi, joka ilmentää enemmän kuin yhtä nimeämisperustetta (vrt. semanttinen volyyymi [E:3.5](#)). Vaikuttaisi kuitenkin siltä, että osaa nimeämisperusteista ilmaistaan selvästi useammin metaforan avulla kuin toisia. Kokoa ja muotoa ilmaistaan tyypillisimmin metaforisesti. Tämä ehkä johtuu siitä, että erilaiset esineitten muodot ovat paremmin kuvattavissa metaforien avulla kuin suorasanaisesti (*lahna pro liereänpyöreä*). Erilaiset *laatikot*, *matikanpäät*, *kananmunat*, *kirput*, *lutikat* ja *ruumisarkut* kertovat siis helpommin, millaisesta muodosta on kysymys, kuin suorasanaiset kuvaukset. Suorasanaisesti kokoa tai muotoa ilmaisevat vain muutamat lekseemit, esim. *iso*, *pikku* ja *pitkä*. Väriä ilmaistaan nimeämisperusteena sekä suorasanaisesti (*Pikkuharmaa*) että metaforisesti (*Homenokka*), mutta metaforisuus on välttämätöntä tai ainakin ekonomisinta, kun halutaan kuvata esimerkiksi erikoisia väriyhdistelmiä (*Leppäkerttu*, *Panda*). Myös ääneen viittaavissa nimissä metaforisuutta on paljon. Kulkineita verrataan mm. erilaisiin ääntä tuottaviin esineisiin (*rumpu*, *leikkuri*, *rosma*, *hävittäjä*, *hiustenkuivaaja*) mutta myös ääntä tuottaviin eliöihin (*ampiainen*, *päkätti*). Ääninimissä on toki jonkin verran myös onomatopoeettisuutta (*prutku*, *hyrysytys*, *pärrä*, *Putputin*, *Mopodopoulos*, *Römpötti*). Osaan perustuvissa (ja näin tavallaan metonyymisissä) nimissä suorasanaisuutta on ehkä enemmän kuin monissa muissa nimeämisperusteryhmissä (*Pystylyhty*, *haitaribussi*, *Pahviauto*, *Rättisitikka*, *Siipicadillacci*, *Nahkasaappi*), mutta metaforisuus on tässäkin ryhmässä hyvin tyypillistä (*Sätkäkone*, *näkötorni*, *piiska*, *Nappisilmä*). Rekisteritunnuksista muodostettujen nimen arviointi asteikolla suorasanainen–metaforinen ei oikeastaan onnistu, koska nimet ovat rakenteeltaan sekundäärejä. Alkuperän ilmaiseminen onnistuu myös suorasanaisesti maannimellä (*Saksanajokki*), mutta myös metaforisesti erilaisia tuotteita, henkilönnimiä ja kansallisia stereotyyppioita hyödyntäen (*Makaroni*, *Sergei*, *Sirppi ja Samara*, *Hinttipulkka* ja *Hapankaalihakkuri*). Väljästi tulkiten metaforisena voitaneen pitää myös vieraan alkuperän ilmaisemista vieraan kielen piirteen kautta (*Samarushka*, *Der Panzerwagen*, *Ljada Njiva*). Muunlaiseen alkuperään viittaavien nimien erikoisuudet käsitellään seuraavassa luvussa. Käyttäjään tai omistajaan viittavissa nimissä käyttäjä tuodaan lähes aina suoraan esiin, mutta usein kysymyksessä on toki geneerinen käyttäjäryhmä (*Teinikorolla*, *Manne-Taunus*, *Pappa-Tunturi*). Käytettävyyteen viittaavat nimet ovat usein metaforisia (*Aikapommi*, *Aasi*, *Maantietractori*), mutta myös erilaiset yleishuonoutta kuvaavat enemmän tai vähemmän leksikaalistuneet metaforat ovat käytössä (*Romu*, *Ritsa*, *Paska*, *Mopo*). Muutamia suorasanaisiakin lekseemejä on, kuten nopeutta kuvaava *vauhti*-. Käyttötarkoitukseen viittaavissa nimissä on myös paljon metaforisuutta, erityisesti hevos- ja kärryteemojen ympäriltä. Mainoslauseisiin, tapahtumiin ja tokaisuihin perustuvien nimien metaforisuutta ei ole mielekästä edes määritellä, ja luonnetta kuvaavat nimet taas eivät kovin usein voi suorasanaisia ollakaan. Tiivistyksenä voisin arvioida, että kulkineennimissä kulkineen ominaisuuksia eli nimeämisperusteita tuotaisiin esiin useammin metaforisesti kuin suorasanaisesti. Tätä ei kuitenkaan ole tilastollisesti tarkistettu, vaan sanottu perustuu yleisvaikutelmaan aineistosta.

Seuraavassa pääluvussa E:6 katsotaan tarkemmin sekä kulkineennimistössä käytettyjä nimeämisperusteita alajaotteluineen että näiden nimeämisperusteiden ilmaisemista.

E:6 Tarkempia huomioita eri nimeämisperusteista ja niiden ilmaisemisesta

Seuraavassa esitän tarkempia huomioita eri nimeämisperusteista. Kunkin luvun alussa esitetään luokittelun havainnollistamiseksi, mitä luokkaan kuuluvia nimiä muissa nimistönlajeissa on. Tämän jälkeen esitellään, millaisiin asioihin luokkaan kuuluvat epäviralliset kulkineennimet ottavat kantaa. Yksittäisten nimien luettelemista tekstissä vältetään; esimerkistö on selattavissa kuhunkin lukuun kuuluvissa laatikoissa, jotka generoituvat nimitietokannasta.

E:6.1 Koko ja muoto

E:6.1.1 Koko ja muoto nimistössä

Kohteen koko ja muoto ovat kaikissa nimistönlajeissa tyypillinen nimeämisperuste. Esimerkkeinä mainittakoon *Lihapulla* ja *Lyhtypylväs* (yleisiä henkilönnimiä kouluissa), paikannimistön *Kolmikas*, *Pitkämäki* ja *Katinhätä* sekä tuotenimi *Punaposki* eli puhekielessä *Pallo-Edam*. Kulkineitten nimissä kokoon ja muotoon perustuvia ovat mm. *Limppu* 'Škoda 1200' ja *puhelinkioski* 'pieni kaivuri'.

Nimeämisperusteena pelkkä muoto tai pelkkä koko olisivat hankalasti rajattavia kategorioita. Sana *pitkä* merkitsee suomen kielessä sekä kohteen suurta kokoa yhteen ulottuvuuteen että myös tiettyä muotoa, pitkänomaisuutta. Perusolettamana voitaneen pitää, että esimerkiksi *Pitkäjärvi* on järvi, jonka pituus on merkittävästi sen leveyttä suurempi ja jonka pituus ei ole ainakaan aivan mitätön. Näin *pitkä* on siis myös koon ilmaisin. Toisaalta taas pelkkää kokoa on hankala ilmaista neutraalisti ilman muotoelementin mukaantuloa. Ahtaasti tulkiten lähes ainoat vain kokoa ilmaisevat sanat ovat *iso* ~ *suuri* ja *vähä* ~ *pieni* / *pikku*. Likimain kaikilla näiden osittaisilla synonyymeillä on jotakin muotoon tai johonkin muuhun viittaavia ominaisuuksia. Nimistöntutkimuksessa kokoon perustuviin nimiin voitaisiin siis lukea vain nimiä, jotka olisivat lähinnä tyyppiä *Iso-lita* ja *Vähä-Nikkilä*. Kokoa kuvaava tuotemerkki taas olisi esimerkiksi *Jättis*. Kokoa ja muotoa kuitenkin kuvataan usein yhdessä ja usein metaforisesti. Pientä ja pyöreää lampea voidaan nimittää *Mullinsilmäksi* tai *Ammeenpohjaksi* (lampia Somerolla), ja pientä ja pyöreää karia *Hatuksi* (*Sisä-* ja *Ulko-Hattu*, Helsinki). Jopa muutamat leveät ja laakeapohjaiset *Lahnajärvet* ovat saattaneet saada nimensä paitsi kalastonsa myös muotonsa mukaan. Tässä esitetyn perusteella on siis luontevaa ymmärtää koko ja muoto yhdeksi nimeämisperustekategoriaksi, jonka sisällä osa nimistä painottaa enemmän kohteen muotoa ja osa kokoa, ja vain pieni osa viittaa yksin jompaan kumpaan näistä. Tästä syystä ne myös käsitellään tässä tutkielmassa yhdessä.

E:6.1.2 Kokoon ja muotoon viittaavien nimien alajaotteluita ja itse analysoidut nimet

Sekä kokoa että muotoa ilmaisevat nimet olen jakanut metaforisiin nimiin (*Kirppu* ja nimiin, joissa kokoa tai muotoa ilmaistaan suorasanaisesti (*Pikkumosse*). Näistä jälkimmäisiä on vähemmän. Metaforiset nimet taas jakautuvat alaryhmiin, jotka ovat kulmikkautta korostavat nimet, pyöreämuotoisuutta korostavat nimet, astiamaisuutta

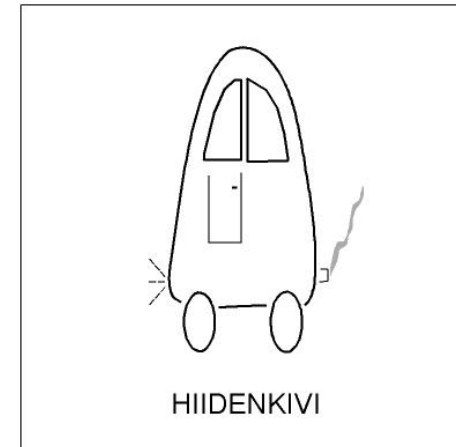
korostavat nimet, yhdennäköisyyttä toisen kulkineen kanssa korostavat nimet sekä yhdennäköisyyttä jonkin muun esineen tai asian (esim. eläin) kanssa korostavat nimet. Luvun pohjana oleva ryhmittely on kokonaisuudessaan seuraava:

- kulmikkautta korostava metafora
 - aski
 - bulldog
 - kantti
 - laatikko
 - puhelinkioski
 - ruumisarkku
- pyöreämuotoisuutta korostava metafora
 - kirppu
 - kupla
 - lahna
 - matikanpää
 - sukkula
 - sämpylä
- mataluutta korostava metafora
- astiamaisuutta korostava metafora
- toinen auto muotometaforana
- muu muotometafora
- lähinnä kokoa ilmaiseva muotometafora
 - isous
 - pienuus
- muoto suorasanaisesti
- koko suorasanaisesti
 - isous
 - pienuus

E:6.1.2.1 Kulmikkautta ja pyöreämuotoisuutta korostavat nimet

Kulkineen kulmikkaus ja pyöreys ovat suhteellisia asioita. Ihmisen luomina kulkineet ovat artefakteja ja niistä puuttuu luonnollinen pyöreys. Toisaalta ilmanvastuksen vähentämiseksi autot kannattaa muokata mahdollisimman solakoiksi ja kaarevalinjaisiksi. Eri aikojen autot ovat myös olleet muotivirtausten vuoksi erimuotoisia, toiset pyöreitä, toiset kulmikkaampia. Autoilun alkuaikoina autot olivat tyypillisesti varsin kulmikkaita, muun muassa valmistamisen helpottamiseksi. 1930–50-lukujen autot olivat hyvin pyöreitä, mutta 1970- ja 1980-luvuille tultaessa autoista tuli jälleen maskuliinisempia ja kulmikkaampia. 1990-luvulta alkaen virtaviivaiset muodot ovat jälleen olleet muodissa. Monet autot ovat saaneet nimensä vasta elämänsä ehtopuolella, kun ne ovat jo olleet muodoltaan kovin erilaisia kuin muodissa olevat autot. Näin nimillä on osoitettu poikkeavuutta. Toisaalta taas monet muodoltaan hyvin erikoiset autot on voitu nimetä heti tuoreeltaankin.

Kulmikkautta ja pyöreämuotoisuutta kuvaavat nimet näyttävät edelleen ryhmittyvän sumearajaisiin alaryhmiin prototyyppien ympärille. Sumearajaisuudesta seuraa, että osa nimistä olisi voitu ryhmitellä toisinkin, mikä tulee ottaa huomioon seuraavassa esitettävää tilastotietoa lukiessa. Ryhmänimet (kantti, bulldog jne.) on poimittu aineiston nimistä. Seuraavassa esitetään näitä ryhmiä havainnollistavat piirroksot sekä näihin liittyvät nimiluettelot ja lukumäärätiedot. Huomaathan, että nimiluetteloissa on myös linkejä kuljuneita esittäviin valokuviiin ja piirroksiin ja että nimen yhteydessä esitetään usein myös yksittäisen nimen analyysi.

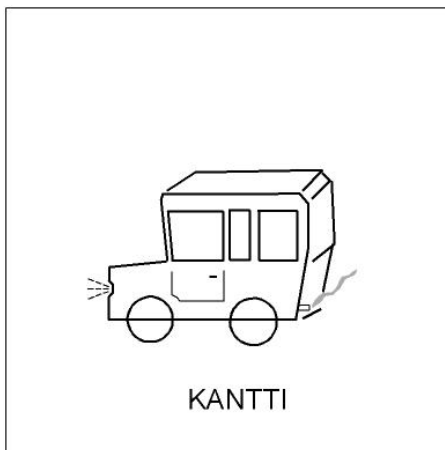


Puhelinkioski

Jäätelökioski = (kuorma-auto) Sisu 1960-luvun lopun malli
Kusipea = (kuorma-auto) Scania jossa Topline-hytti
Kusipää = (kuorma-auto) Scania 5-sarja keskikorkealla hytillä, ilmeisesti Highline
Kuut = (maastoauto) Suzuki Jimmy
Mummo Ankan auto = (henkilöauto) vanhat autot jotka ovat korkeita
Nakkikioski = (kuorma-auto) Sisu M-162 tai M-sarja (kuvan [lähdeviite](#))
Nakkikioski = (maastoauto) Toyota Land Cruiser BJ20 (?)
Nakkikoppi-Sisu = (kuorma-auto) Sisu M-162 tai M-sarja (kuvan [lähdeviite](#))
Nakkiputka = (kuorma-auto) Sisu M-162 tai M-sarja (kuvan [lähdeviite](#))
puhelinkioski = (kaivinkone) pieni kaivuri (kuvan [lähdeviite](#))
Puukuur = (linja-auto) TA 6
Rahvamaja = (maastoauto) Toyota jokin suuri malli
Timonputka = (henkilöauto) Mini
Tornivolvo = (linja-auto) Volvo B10 M + Wiima K202 (kuvan [lähdeviite](#))
Tornivolvo = (kuorma-auto) Volvo F88
Vesipää = (kuorma-auto) Scania 4-sarjan topline

Esitettyjen nimien lukumäärä: 16

*Hiidenkivi 0 [näitä ei ole olemassakaan, tähti tarkoittaa kuviteltua ryhmää]



Kantti

Kantti = (henkilöauto) Lada

kantti = (henkilöauto) kaikki 1910-30 -luvun kanttimalliset autot (kuvan [lähdeviite](#))

Kantti kertaa kanttija vararengas = (henkilöauto) Moskvits vanhimmat mallit

kanttiauto = (henkilöauto) kaikki 1910-30-luvun kanttimalliset autot (kuvan [lähdeviite](#))

Kantticoupe = (henkilöauto) Audi 80 tai 90 Coupé, Coupé Quattro typ 85

kantikertaakantti = (henkilöauto) 1910-1930-lukujen auto (kuvan [lähdeviite](#))

Kantikertaakantti = (henkilöauto) Ford vanha, ennen II maailmansotaa (kuvan [lähdeviite](#))

Kantikertaakanttivoorti = (henkilöauto) Ford vanha, ennen II maailmansotaa (kuvan [lähdeviite](#))

Kanttiquattro = (henkilöauto) Audi 80 tai 90 Coupé Quattro typ 85

Kanttirapee = (henkilöauto) Audi 80 tai 90 Coupé, Coupé Quattro typ 85

Koirankoppi = (ambulanssi) eräs eräs Tampereen palolaitoksen sairausauto

Kuubik = (pakettiauto) Citroen Berlingo tai Peugeot Partner

lankku = (farmariauto) puukylkinen farmariauto

Lato-Fargo = (kuorma-auto) Fargo bulldog-mallinen, 1960-luvulta

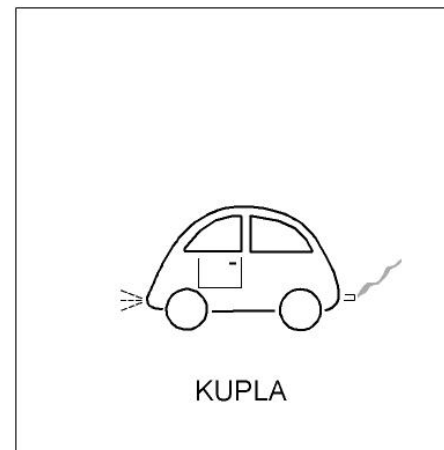
Latovolvo = (kuorma-auto) Volvo F88 (kuvan [lähdeviite](#))

Merikontti = (henkilöauto) Volvo 700- ja 900-sarjojen farmarimallit

Roskalaatikko = (kuorma-auto) Sisu SA-150 "Sisu-Masi" (kuvan [lähdeviite](#))

Sossukontti = (henkilöauto) Volvo farmarimalli

Esitettyjen nimien lukumäärä: 18



Kupla

9kupoli = (henkilöauto) Saab 96

Aikapommi = (henkilöauto) Saab 99

Asfalttipaise = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Avokupla = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla" avoautona

Gübbelwagen = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Hiekkakirppu = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla" avoautoksi muutettuna (kuvan [lähdeviite](#))

Hitlerinsilitysrauta = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla" (kuvan [lähdeviite](#))

Kilpikonna = (henkilöauto) Messersmith

Kilpkonn = (henkilöauto) ZAZ 965

Kilpkonn = (henkilöauto) Audi TT

Kupla = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Kupla = (henkilöauto) BMW Isetta

KuplaKakkonen = (henkilöauto) Volkswagen New Beetle

Kuplafolkkari = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Kuplasaabi = (henkilöauto) Saab 96

Kuplavaakeni = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Kuplavalkkari = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Kuplavolsu = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Kuplavolvo = (henkilöauto) Volvo PV

Kupoli = (henkilöauto) Saab 96

Kuulaperse = (henkilöauto) Volvo PV

Kuuppa = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Kuuppa-auto = (henkilöauto) Messerschmitt

Kuurakyttyrä = (henkilöauto) Saab

Kyttyrä = (henkilöauto) eräs Ford Ka

Kökkö = (henkilöauto) eräs Citroen Berlingo

Kübelwagen = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Küürakas = (henkilöauto) ZAZ 965 tai Volvo PV, Pobeda tai 1950-l. alun

Ford Taunus

Limusiinikupla = (henkilöauto) Volkswagen "kuplasta" keskeltä pidentämällä tehty (kuvan [lähdeviite](#))

Lätsä = (henkilöauto) Saab 96

Maanteemuhk = (henkilöauto) ZAZ 965A "Zaporozhets"

Maantiepaise = (henkilöauto) Fiat 600

Muhk = (henkilöauto) ZAZ 965

Munamankeli = (henkilöauto) Ford jokin 2-ovinen, pieni ja pyöreä

Munataunus = (henkilöauto) Ford Taunus vm. 1939

Munavolvo = (henkilöauto) Volvo PV (kuvan [lähdeviite](#))

Möykkyvolvo = (henkilöauto) Volvo PV

Norsunpaska = (henkilöauto) Fiat 600

Pahka = (kuorma-auto) Ford OL:n mukaan F-094WH, mutta tällaista mallia ei liene olemassa. 1949-54.

Pesupallo = (henkilöauto) eräs Mazda 2 vm. 2008

Pomminpuolikas = (henkilöauto) Saab 96

Pompannappi = (henkilöauto) Fiat 600 (kuvan [lähdeviite](#))

Postiautonlokasuoja = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla" (kuvan [lähdeviite](#))

Postiautonlokari = (henkilöauto) Fiat 600 keltaisena (kuvan [lähdeviite](#))

seljakott = (henkilöauto) pieni ja pyöreä

Uus Kupla = (henkilöauto) Volkswagen New Beetle (kuvan [lähdeviite](#))

Öunake = (henkilöauto) eräs Daewoo vihreää autoa

Esitettyjen nimien lukumäärä: 47



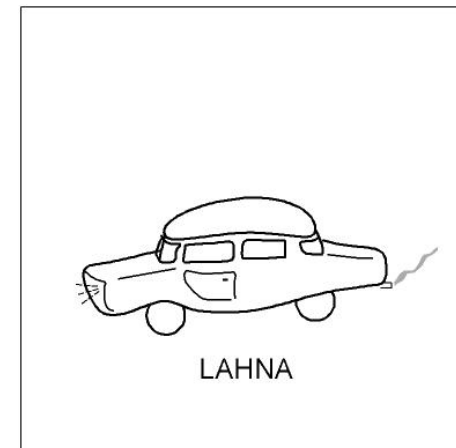
Laatikko

Aasinkoppi = (kuorma-auto) Scania 3-sarjan topline

Akvaarium = (linja-auto) Ikarus

Akvaarium = (traktori) MTZ 82 jossa uusi hytti

Hoppaloora = (henkilöauto) eräs Ford Mondeo



Lahna

Alumiinilaiva = (henkilöauto) Audi A8

ameriikanlaiva = (henkilöauto) amerikkalainen iso henkilöauto

amerikanlaiva = (henkilöauto) iso amerikkalainen auto

jenkkilotja = (henkilöauto) iso amerikkalainen auto

Kemiallinen veese = (henkilöauto) eräs Suzuki Samurai
Kinneri = (henkilöauto) Fiat
kissanlaatikko = (henkilöauto) japanilaisvalmisteinen auto
Kohver = (henkilöauto) Mercedes-Benz S-sarjan mallit
Koirankoppi = (henkilöauto) Mini (Austin Mini/Morris Mini)
Koirankoppi = (henkilöauto) Suzuki Alto
Kommerkoppi = (pakettiauto) eräs Commer COB
Koppimopo = (henkilöauto) Fiat 127
koppimopo = (henkilöauto) pienikokoinen nykyauto
käveleväarkkupakastin = (matkailuauto)
Laatikko = (henkilöauto) Lada
Laatikko = (henkilöauto) Volvo
Laatikko-Wiima = (linja-auto) Wiima K202 ja Volvo B10 M
Laatikkoletukka = (henkilöauto) Chevrolet vm. 1963-64 (kuvan [lähdeviite](#))
laut = (henkilöauto) vanha ja suurehko
liikkuvapakillaatikko = (linja-auto)
Looda = (henkilöauto) Skoda
Maksalaatikko = (henkilöauto) Mazda
Maksalaatikko = (pakettiauto) eräs vm. 1985
Maksaloota = (henkilöauto) Mazda
MaTolaatikko = (henkilöauto) eräs Lada
Matolaatikko = (henkilöauto) eräs Volkswagen Polo vm. 2002
mikrolaineahi = (henkilöauto) pieni, tavallisesti japanilaisvalmisteinen auto
moottorikutulaatikko = (matkailuauto)
Naelakast = (henkilöauto) Volvo vanhempi
Niittikoppi = (kuorma-auto) Sisu M-162 tai M-sarja
Pahviloota = (henkilöauto) Trabant
Pakkeliloota = (henkilöauto) Opel
Postilaatikko = (henkilöauto) eräs Chevrolet Caprice STW
Postilaatikko = (henkilöauto) Fiat 600 keltaisena
Pottulooda = (henkilöauto) Skoda
pönttö = (poliisiauto) järjestyspoliisin autosta
Pönttö-Uatzi = (pakettiauto) Volkswagen Transporter vanhempi malli
Skolooda = (henkilöauto) Skoda
SokodaSkolooda = (henkilöauto) Skoda
SokodaSkolooda = (henkilöauto) Skoda
Soomuk = (henkilöauto) BMW 7-sarja
Suruloota = (henkilöauto) Chevrolet
Tellis = (henkilöauto) Volvo vanha, suuri ja kulmikas
Trappist-kanisteri = (henkilöauto) Volvo Benelux-maissa valmistettu
Esitettyjen nimien lukumäärä: 44

Kilpikonna = (henkilöauto) Citroen
laev = (henkilöauto) suuri auto, esim. Hummer
Lahna = (henkilöauto) Skoda 1200 1950-luvulta (kuvan [lähdeviite](#))
Lahna = (henkilöauto) Volvo 240
lahna = (henkilöauto) suurikokoinen auto, mm. ns. amerikanrauta
Lahna-Skoda = (henkilöauto) Skoda 1200 (kuvan [lähdeviite](#))
Lahnabirdi = (henkilöauto) Ford Thunderbird 1970-77 (kuvan [lähdeviite](#))
Lahnaskooda = (henkilöauto) Skoda 1200 (kuvan [lähdeviite](#))
laiva = (henkilöauto) iso amerikkalainen auto
Lemmenlaiva = (henkilöauto) eräs Volvo 740 GLT
Limppu = (henkilöauto) Skoda 1200
lotja = (henkilöauto) suurikokoinen auto
Lotja = (henkilöauto) eräs Dodge Dart vm. 1966
lotjake = (henkilöauto) iso amerikkalainen auto
Läskiposki = (henkilöauto) Volvo V70N tai V70 (kuvan [lähdeviite](#))
maantielaiva = (henkilöauto) iso auto
Mahasitruuna = (henkilöauto) Citroen ID tai DS (kuvan [lähdeviite](#))
Mahavolvo = (henkilöauto) Volvo 200-sarja
Möhkö = (farmariauto) eräs Chevrolet Caprice vm. 1986
naimalaiva = (henkilöauto) iso (amerikkalainen) auto
Ponttoni = (henkilöauto) Mercedes-Benz W180 tai W128 (kuvan [lähdeviite](#))
Ponttoonimersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz W180 (1950-l.) (kuvan [lähdeviite](#))
Pullopoksi = (henkilöauto) Skoda 1200 1950-luvulta
rotja = (henkilöauto) Lincoln-tyyppinen amerikkalainen auto
rotkale = (henkilöauto) Lincoln-tyyppinen amerikkalaisvalmisteinen auto
Tuulipussi = (henkilöauto) Volvo PV
Vesipöhö = (henkilöauto) Skoda 1950-l.
Esitettyjen nimien lukumäärä: 31



Ruumisarkku

Hinttipulkka = (henkilöauto) Volvo

Kakkosnelonen = (henkilöauto) Volvo 240

Kaksnelikantti = (henkilöauto) Volvo 240

Kirst = (henkilöauto) Volvo vanha, suuri ja kulmikas

Kirst = (henkilöauto) VAZ 2108 ja 2109 (Samara)

Kirstuauto = (henkilöauto) Volvo 740

Lumivalgekese kirst = (henkilöauto) Volvo 480 tai P1800ES

Matuseauto = (henkilöauto) Chrysler jokin uusi malli

Paavinpulkka = (henkilöauto) Fiat

Pulkka = (henkilöauto) Chevrolet Corvette

pulkka = (henkilöauto)

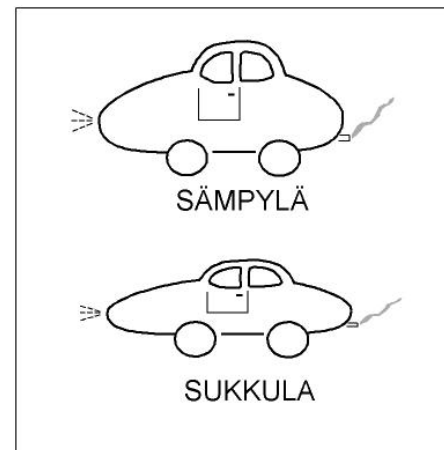
Ruumisarkku = (henkilöauto) Vanhanmallinen jenkkiauto, ehkä Chrysler

Ruumisauto = (henkilöauto) Volvo farmarimallit

ruumisauto = (henkilöauto) leveä farmariauto, esim. elokuvassa Turner ja Täystuho

Zorropulkka = (henkilöauto) Datsun 260Z

Esitettyjen nimien lukumäärä: 15



Sukkula + sämpylä

Allveelaeva-Saab = (henkilöauto) Saab 96

Haicorvette = (henkilöauto) Chevrolet Corvette vm 1963-67 (kuvan [lähdeviite](#))

Haimalli = (henkilöauto) Chevrolet Corvette vm 1963-67

K-Whopper = (kuorma-auto) Kenworth

Kajakki = (henkilöauto) Saab 96

Kajakkikaksikko = (henkilöauto) Saab 96

Kanootti = (henkilöauto) Opel Kadett

Kanootti = (henkilöauto) Saab 96

Kanuu = (henkilöauto) Saab loppuunajettu ja vanha

Kilpasämpylä = (henkilöauto) Saab 96

Kirkkovene = (henkilöauto) Chevrolet Suburban

Kukkel = (henkilöauto) Saab 96

Lumikko = (henkilöauto) eräs Saab 90 valkoinen

Makkara = (henkilöauto) eräs Mazda 626 vm. 1993

Minttusukkula = (henkilöauto) eräs Mazda 2

Munuainen = (henkilöauto) Fiat 600

Mäkisämpylä = (henkilöauto) Saab 96

Möhkö = (henkilöauto) Saab 96

Möhkö-Mini = (henkilöauto) Austin 1800 (kuvan [lähdeviite](#))

Möhkömersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz (kuvan [lähdeviite](#))

Nautilus = (henkilöauto) eräs Saab 90

Patonkijyrä = (henkilöauto) Saab 96

Patonkitynnryri = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Peräpuikko = (henkilöauto) Saab 96

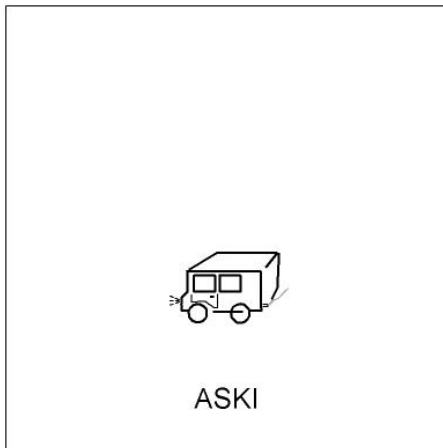
Retkibanaani = (henkilöauto) Saab 96 lähinnä keltaisena

Rynnäkkösämpylä = (henkilöauto) Saab 96

Saippua = (henkilöauto) Audi 80 korityyppi typ89

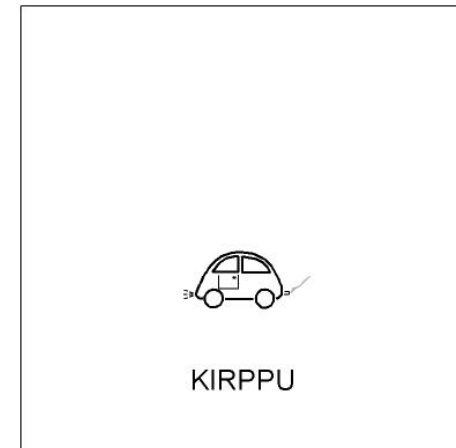
Sardell = (linja-auto) TA 6

Seksisukkula = (henkilöauto) Saab 96
Sigar = (henkilöauto) Audi 100 ja 200
Silakkabirdi = (henkilöauto) Ford Thunderbird vm. 1961-1963 (kuvan [lähdeviite](#))
Suihkusämpylä = (henkilöauto) Saab 96
suitsa = (moottoripyörä) Suzuki 1970-luvulla Paunosen mukaan
Sukellusvene = (henkilöauto) Saab 96
Sukellusvene = (henkilöauto) eräs Saab 90
Sukelusvene = (henkilöauto) Saab 96
Supposämpylä = (henkilöauto) Volvo S/V40,S60,V70N,S80
Syöksysämpylä = (henkilöauto) Saab 96
Sämpylä = (henkilöauto) Audi coupe korityyppi typ89
Sämpylä = (henkilöauto) Saab 96
Sämpylä = (henkilöauto) Volkswagen 1500 porrasperäinen malli
Sämpylä = (henkilöauto) Wartburg 311
Sämpylä = (henkilöauto) Mercury tai Ford Mercury, 1949-1951
Sämpylä = (henkilöauto) Chevrolet
Sämpylä = (henkilöauto) Panhard
Sämpylä = (henkilöauto) eräs Chevrolet Caprice Classic mk 5
Sämpylächevy = (henkilöauto) Chevrolet
Sämpyläsaappi = (henkilöauto) Saab 96
U96 = (henkilöauto) Saab 96
Vauhtisämpylä = (henkilöauto) Saab 96
Wartburger = (henkilöauto) Wartburg
Esitettyjen nimien lukumäärä: 51



Aski

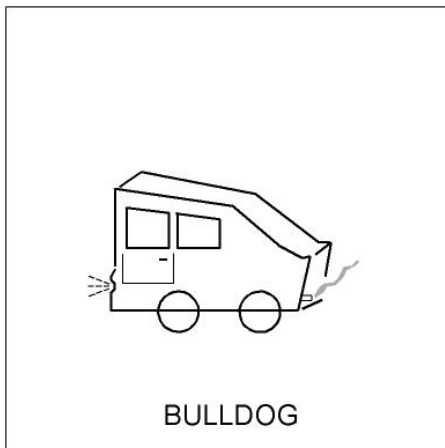
Hiiva-Mini = (henkilöauto) Austin 1800
Kilukarp = (linja-auto) KAVZ Kuban
Linja-auton muna = (henkilöauto) Fiat 600 (kuvan [lähdeviite](#))



Kirppu

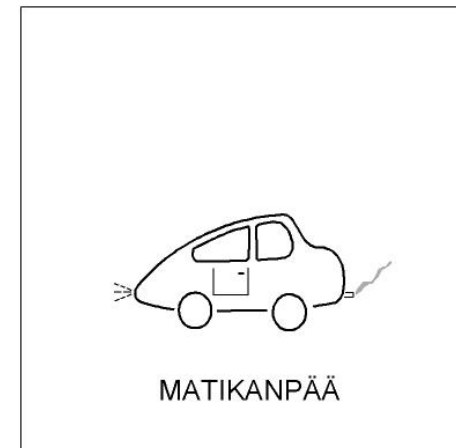
Herne = (henkilöauto) eräs Peugeot 106
Kirppu = (henkilöauto) Mini
Kirppu = (henkilöauto) Fiat 600

Lypsyjakkara = (henkilöauto) Fiat 600
Läkkitoosa = (henkilöauto) Ford 1920-30-l.
Mahorkkatoppa = (henkilöauto) Lada
Noppa-Toyota = (henkilöauto) Toyota Corolla 70-luvulta (kuvan [lähdeviite](#))
Noppacorolla = (henkilöauto) Toyota Corolla KE20 (kuvan [lähdeviite](#))
Noppakorolla = (henkilöauto) Toyota Corolla takavetoinen 1970- ja 1980-l. (kuvan [lähdeviite](#))
Saippuakotelo = (henkilöauto) Trabant
Saippualaatikko = (henkilöauto) Lada
Saippualaatikko = (henkilöauto) Opel Kadett B
Saippualaatikko = (henkilöauto) Simca 1000 (kuvan [lähdeviite](#))
Sardiinipurkki = (henkilöauto) eräs Lada
Seebikarp = (henkilöauto) ZAZ 966 tai 968
Seebikarp = (henkilöauto) Volvo vanhemmat mallit
Sillipurkki = (henkilöauto) eräs Nissan Micra
tikutops = (henkilöauto) pieni auto
tikutops = (linja-auto) pieni keltainen koulubussi
Toosa = (henkilöauto) jokin pieni auto
 Esitettyjen nimien lukumäärä: 20



Bulldog

Kirppu = (henkilöauto) Volkswagen Avoautoksi muutettu "Kupla".
Kirppu = (henkilöauto) eräs Yrjö Jarvan itse tekemä auto
Kirppu = (henkilöauto) Pieni auto
Kirppu = (henkilöauto) eräs Citroen C1 tuliterä
Koppakuoriainen = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Koppiainen = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kusiainen = (henkilöauto) Fiat 600
Leppäkerttu = (pakettiauto) eräs Toyota LiteAce 1985
Lutikka = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Lutikka = (henkilöauto) eräs Citroen kolmipaikkainen ja katettu
Lutikka = (henkilöauto) eräs Morris Minor 1000 vm. 1958
Natsipaise = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Neppari = (henkilöauto) Neckar
Näppy = (henkilöauto) Fiat 600
PattiVolvo = (henkilöauto) Volvo PV
Pompannappi = (henkilöauto) eräs Ford Fiesta vm. 1991
Punn = (henkilöauto) Mini
Pörnikas = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
pörnikas = (henkilöauto) pieni, pyöreämuotoinen auto yleensä
Rantakirppu = (henkilöauto) jokin avoauto 1980-luvulla
Satiainen = (henkilöauto) Datsun 100A
Satiainen = (traktori) eräs Valmet prototyyppien nimiä
sitikas = (henkilöauto) pieni
Sittiäinen = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Sittiäinen = (henkilöauto) Fiat 600
Sittiäinen = (henkilöauto) eräs Audi TT vm. -99
Teknopolukka = (henkilöauto) eräs Ford Ka
 Esitettyjen nimien lukumäärä: 30



Matikanpää

Bulldogvolvo = (linja-auto) Volvo 60-luvulla hävinnyt nokaton bussimalli (kuvan [lähdeviite](#))
Der Panzerwagen = (henkilöauto) Mercedes-Benz W140 (kuvan [lähdeviite](#))
Kärsnina = (maastoauto) LuAZ
Kärss = (maastoauto) LuAZ
Kärssnina = (maastoauto) LuAZ
Luupää = (henkilöauto) Datsun Bluebird
Lyyrypylly = (henkilöauto) Ford Mustang Fastback
Paksukuono = (henkilöauto) Ford tai Mopar van- ja pickup-mallit 1948-55
Paksukuono = (pakettiauto) Dodge D100 tai Fargo tai De Soto (1960-80-l.)
Pena = (henkilöauto) eräs Peugeot 1007 vm. 2005
Piison = (kuorma-auto) MAZ 200
Possunokka = (henkilöauto) Ford Transit mk 1
Puldokkipetteri = (kuorma-auto) Bedford bulldog-tyyppinen
Pull = (traktori) MAZ 200
Pullonokka-Taunus = (henkilöauto) Ford Taunus 1970-76
puolibulldog = (kuorma-auto) jossa on bulldog-tyyppinen nokka
Seanina = (maastoauto) LuAZ
Seanina = (linja-auto) KAVZ
Tank = (maastoauto) Mercedes-Benz G -sarja
tank = (henkilöauto) suuri auto
Tank = (henkilöauto) Hummer
Tank = (henkilöauto) Volvo
Tank = (henkilöauto) Mercedes-Benz W140 (kuvan [lähdeviite](#))
Toruta tank = (henkilöauto) Hummer
Tramm = (maastoauto) Volvo C202
Tykynokkatempsi = (kuorma-auto) Ford Thames
Esitettyjen nimien lukumäärä: 26

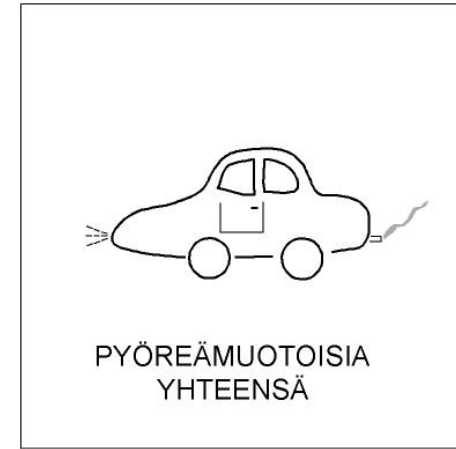
Banaanisorvi = (henkilöauto) Saab 96 (äänen [lähdeviite](#))
Jokikiila = (henkilöauto) Saab 96
Kananmuna = (henkilöauto) Citroen Picasso (kuvan [lähdeviite](#))
Kettunokka-Skoda = (henkilöauto)
Kukkopilli = (henkilöauto) Goggomobil
Kullisaappi = (henkilöauto) Saab 90 tai 99 tai 900
Kullisaappi = (henkilöauto) Saab 90 tai 99 tai 900
Kyrpäjyrä = (henkilöauto) eräs Saab
Kyrpätynnyri = (henkilöauto) eräs Saab 96
Käpysäkki = (henkilöauto) Saab 96
Maakiila = (henkilöauto) Saab 96
Matikanpää = (henkilöauto) Saab 96
Metsäsika = (henkilöauto) Saab 96
Moottoroitusammakko = (henkilöauto) Porsche 911
muna = (henkilöauto) pyöreämuotoinen auto, esim. Citroën C3
Muna = (henkilöauto) Audi A2
Munakadetti = (henkilöauto) Opel Kadett 1980-1990-luvun taite (kuvan [lähdeviite](#))
Munaperävolvo = (henkilöauto) Volvo PV (kuvan [lähdeviite](#))
Mutakiila = (henkilöauto) Saab 96
Ojahauki = (henkilöauto) Saab 96
Ojahauki = (henkilöauto) Skoda 120
Palloperävolvo = (henkilöauto) Volvo PV544 (kuvan [lähdeviite](#))
Piikkinokka = (henkilöauto) Skoda 1101 tai 1102
PiikkinokkaMersu = (kuorma-auto) Mercedes-Benz jokin malli
Piikkinokka-Skoda = (henkilöauto) Skoda 1101 tai 1102
Piikkinokkamosse = (henkilöauto) Moskvits 401 (kuvan [lähdeviite](#))
Porkkanasorvi = (henkilöauto) Saab 96 tai Wartburg (äänen [lähdeviite](#))
Pulloperse = (henkilöauto) Volvo PV (kuvan [lähdeviite](#))
Pullopersevolvo = (henkilöauto) Volvo PV (kuvan [lähdeviite](#))
Punttiperä = (henkilöauto) Volvo PV
Pässinmuna = (henkilöauto) Saab 96 erityisesti ruskeat
Pääränpuolikas = (henkilöauto) Saab 96 (kuvan [lähdeviite](#))
Pölynimuri = (henkilöauto) Ford Ka (kuvan [lähdeviite](#)) (äänen [lähdeviite](#))
Pölynimuri-Ka = (henkilöauto) Ford Ka (kuvan [lähdeviite](#)) (äänen [lähdeviite](#))
Reppuselkä-Mosse = (henkilöauto) Moskvits 400
Sarvikuono = (henkilöauto) Saab 96
Sianpää = (henkilöauto) Volvo 300-sarja (kuvan [lähdeviite](#))
Sianpää = (henkilöauto) Fiat 600
SianpääVolle = (henkilöauto) Volvo 300-sarja (kuvan [lähdeviite](#))
Swinhufvud = (henkilöauto) Volvo 300-sarja
Viulukotelo = (henkilöauto) Saab 96

Ja yhteensä



Kulmikkaaseen muotoon viittaavia kulkineennimiä yhteensä

Aasinkoppi = (kuorma-auto) Scania 3-sarjan topline
Akvaarium = (linja-auto) Ikarus
Akvaarium = (traktori) MTZ 82 jossa uusi hytti
Bulldogvolvo = (linja-auto) Volvo 60-luvulla hävinnyt nokaton bussimalli (kuvan [lähdeviite](#))
Der Panzerwagen = (henkilöauto) Mercedes-Benz W140 (kuvan [lähdeviite](#))
Funkisvolvo = (linja-auto) Volvo 1960-luvulla hävinnyt nokaton bussimalli
Hiiva-Mini = (henkilöauto) Austin 1800
Hinttipulikka = (henkilöauto) Volvo
Hoppaloora = (henkilöauto) eräs Ford Mondeo
JoonlauaVolvo = (henkilöauto) Volvo 740
Jäätelökioski = (kuorma-auto) Sisu 1960-luvun lopun malli
Kakkosnelonen = (henkilöauto) Volvo 240
Kaksnelikantti = (henkilöauto) Volvo 240
Kantti = (henkilöauto) Lada
kantti = (henkilöauto) kaikki 1910-30 -luvun kanttimalliset autot (kuvan [lähdeviite](#))
Kantti kertaa kanttija vararengas = (henkilöauto) Moskvits vanhimmat mallit
kanttiauto = (henkilöauto) kaikki 1910-30-luvun kanttimalliset autot (kuvan [lähdeviite](#))
Kantticoupe = (henkilöauto) Audi 80 tai 90 Coupé, Coupé Quattro typ 85
kanttikertaakantti = (henkilöauto) 1910-1930-lukujen auto (kuvan [lähdeviite](#))



Pyöreään muotoon viittaavia kulkineennimiä yhteensä

9kupoli = (henkilöauto) Saab 96
Aikapommi = (henkilöauto) Saab 99
Allveelaeva-Saab = (henkilöauto) Saab 96
Alumiinilaiva = (henkilöauto) Audi A8
ameriikanlaiva = (henkilöauto) amerikkalainen iso henkilöauto
amerikanlaiva = (henkilöauto) iso amerikkalainen auto
Asfalttipaise = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Avokupla = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla" avoautona
Banaanisorvi = (henkilöauto) Saab 96 (äänen [lähdeviite](#))
Barokkibemari = (henkilöauto) BMW 502 1950-l. (kuvan [lähdeviite](#))
Galossi = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Gübbelwagen = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Haicorvette = (henkilöauto) Chevrolet Corvette vm 1963-67 (kuvan [lähdeviite](#))
Haimalli = (henkilöauto) Chevrolet Corvette vm 1963-67
Helmi = (henkilöauto) eräs harrasteauto vm. 1958
Herne = (henkilöauto) eräs Peugeot 106
Hiekkakirppu = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla" avoautoksi muutettuna (kuvan [lähdeviite](#))
Hitlerinsilitysrauta = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla" (kuvan [lähdeviite](#))
jenkkilotja = (henkilöauto) iso amerikkalainen auto
Jokikiila = (henkilöauto) Saab 96
K-Whopper = (kuorma-auto) Kenworth
Kajakki = (henkilöauto) Saab 96

Kanttikertaakantti = (henkilöauto) Ford vanha, ennen II maailmansotaa (kuvan [lähdeviite](#))
Kanttikertaakanttivoorti = (henkilöauto) Ford vanha, ennen II maailmansotaa (kuvan [lähdeviite](#))
Kanttiquattro = (henkilöauto) Audi 80 tai 90 Coupé Quattro typ 85
Kanttirapee = (henkilöauto) Audi 80 tai 90 Coupé, Coupé Quattro typ 85
Kemiallinen veese = (henkilöauto) eräs Suzuki Samurai
Kilukarp = (linja-auto) KAVZ Kuban
Kinneri = (henkilöauto) Fiat
Kirst = (henkilöauto) Volvo vanha, suuri ja kulmikas
Kirst = (henkilöauto) VAZ 2108 ja 2109 (Samara)
Kirstuauto = (henkilöauto) Volvo 740
kissanlaatikko = (henkilöauto) japanilaisvalmisteinen auto
Kohver = (henkilöauto) Mercedes-Benz S-sarjan mallit
Koirankoppi = (ambulanssi) eräs eräs Tampereen palolaitoksen sairausauto
Koirankoppi = (henkilöauto) Mini (Austin Mini/Morris Mini)
Koirankoppi = (henkilöauto) Suzuki Alto
Kommerkoppi = (pakettiauto) eräs Commer COB
Koppimopo = (henkilöauto) Fiat 127
koppimopo = (henkilöauto) pienikokoinen nykyauto
Kusipea = (kuorma-auto) Scania jossa Topline-hytti
Kusipää = (kuorma-auto) Scania 5-sarja keskikorkealla hytillä, ilmeisesti Highline
Kuubik = (pakettiauto) Citroen Berlingo tai Peugeot Partner
Kuut = (maastoauto) Suzuki Jimmy
Kärsnina = (maastoauto) LuAZ
Kärss = (maastoauto) LuAZ
Kärssnina = (maastoauto) LuAZ
käveleväarkkupakastin = (matkailuauto)
Laatikko = (henkilöauto) Lada
Laatikko = (henkilöauto) Volvo
Laatikko-Wiima = (linja-auto) Wiima K202 ja Volvo B10 M
Laatikkoletukka = (henkilöauto) Chevrolet vm. 1963-64 (kuvan [lähdeviite](#))
lankku = (farmariauto) puukylkinen farmariauto
Lankku = (henkilöauto) Volvo 200-sarja
Lato-Fargo = (kuorma-auto) Fargo bulldog-mallinen, 1960-luvulta
Latovolvo = (kuorma-auto) Volvo F88 (kuvan [lähdeviite](#))
laut = (henkilöauto) vanha ja suurehko
Lendavtellis = (henkilöauto) Volvo jossa turbomoottori
Lendavtelliskivi = (henkilöauto) Volvo vanhempi
liikkuvapakillaatikko = (linja-auto)
Linja-auton muna = (henkilöauto) Fiat 600 (kuvan [lähdeviite](#))
Looda = (henkilöauto) Skoda
Lumivalgekes kirst = (henkilöauto) Volvo 480 tai P1800ES

Kajakkikaksikko = (henkilöauto) Saab 96
Kalossi = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kananmuna = (henkilöauto) Citroen Picasso (kuvan [lähdeviite](#))
Kanootti = (henkilöauto) Opel Kadett
Kanootti = (henkilöauto) Saab 96
Kanuu = (henkilöauto) Saab loppuunajettu ja vanha
Kettunokka-Skoda = (henkilöauto)
Kilpasämpylä = (henkilöauto) Saab 96
Kilpikonna = (henkilöauto) Messersmith
Kilpikonna = (henkilöauto) Citroen
Kilpkonn = (henkilöauto) ZAZ 965
Kilpkonn = (henkilöauto) Audi TT
Kirkkovene = (henkilöauto) Chevrolet Suburban
Kirppu = (henkilöauto) Mini
Kirppu = (henkilöauto) Fiat 600
Kirppu = (henkilöauto) Volkswagen Avoautoksi muutettu "Kupla".
Kirppu = (henkilöauto) eräs Yrjö Jarvan itse tekemä auto
Kirppu = (henkilöauto) Pieni auto
Kirppu = (henkilöauto) eräs Citroen C1 tuliterä
Koppakuoriainen = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Koppiainen = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kukkel = (henkilöauto) Saab 96
Kukkopilli = (henkilöauto) Goggomobil
Kullisaappi = (henkilöauto) Saab 90 tai 99 tai 900
Kullisaappi = (henkilöauto) Saab 90 tai 99 tai 900
Kupla = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kupla = (henkilöauto) BMW Isetta
KuplaKakkonen = (henkilöauto) Volkswagen New Beetle
Kuplafolkkari = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kuplasaabi = (henkilöauto) Saab 96
Kuplavaakeni = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kuplavalokkari = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kuplavolsu = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kuplavolvo = (henkilöauto) Volvo PV
Kupoli = (henkilöauto) Saab 96
Kusiainen = (henkilöauto) Fiat 600
Kuulaperse = (henkilöauto) Volvo PV
Kuuppa = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kuuppa-auto = (henkilöauto) Messerschmitt
Kuurakyttyrä = (henkilöauto) Saab
Kyrpäjyrä = (henkilöauto) eräs Saab
Kyrpätynnyri = (henkilöauto) eräs Saab 96
Kyttyrä = (henkilöauto) eräs Ford Ka
Käpysäkki = (henkilöauto) Saab 96

Luupää = (henkilöauto) Datsun Bluebird
Lypsyjakkara = (henkilöauto) Fiat 600
Lyyrypylly = (henkilöauto) Ford Mustang Fastback
Läkkitoosa = (henkilöauto) Ford 1920-30-l.
Mahorkkatoppa = (henkilöauto) Lada
Maksalaatikko = (henkilöauto) Mazda
Maksalaatikko = (pakettiauto) eräs vm. 1985
Maksaloota = (henkilöauto) Mazda
MaTolaatikko = (henkilöauto) eräs Lada
Matolaatikko = (henkilöauto) eräs Volkswagen Polo vm. 2002
Matuseauto = (henkilöauto) Chrysler jokin uusi malli
Merikontti = (henkilöauto) Volvo 700- ja 900-sarjojen farmarimallit
mikrolaineahi = (henkilöauto) pieni, tavallisesti japanilaisvalmisteinen auto
moottorikutulaatikko = (matkailuauto)
Mummo Ankan auto = (henkilöauto) vanhat autot jotka ovat korkeita
Naelakast = (henkilöauto) Volvo vanhempi
Nakkikioski = (kuorma-auto) Sisu M-162 tai M-sarja (kuvan [lähdeviite](#))
Nakkikioski = (maastoauto) Toyota Land Cruiser BJ20 (?)
Nakkikoppi-Sisu = (kuorma-auto) Sisu M-162 tai M-sarja (kuvan [lähdeviite](#))
Nakkiputka = (kuorma-auto) Sisu M-162 tai M-sarja (kuvan [lähdeviite](#))
Niittikoppi = (kuorma-auto) Sisu M-162 tai M-sarja
Noppa-Toyota = (henkilöauto) Toyota Corolla 70-luvulta (kuvan [lähdeviite](#))
Noppacorolla = (henkilöauto) Toyota Corolla KE20 (kuvan [lähdeviite](#))
Noppakorolla = (henkilöauto) Toyota Corolla takavetoinen 1970- ja 1980-l. (kuvan [lähdeviite](#))
Paavinpulkka = (henkilöauto) Fiat
Pahviloota = (henkilöauto) Trabant
Pakkeliloota = (henkilöauto) Opel
Paksukuono = (henkilöauto) Ford tai Mopar van- ja pickup-mallit 1948-55
Paksukuono = (pakettiauto) Dodge D100 tai Fargo tai De Soto (1960-80-l.
Pena = (henkilöauto) eräs Peugeot 1007 vm. 2005
Piison = (kuorma-auto) MAZ 200
Possunokka = (henkilöauto) Ford Transit mk 1
Postilaatikko = (henkilöauto) eräs Chevrolet Caprice STW
Postilaatikko = (henkilöauto) Fiat 600 keltaisena
Pottulooda = (henkilöauto) Skoda
puhelinkioski = (kaivinkone) pieni kaivuri (kuvan [lähdeviite](#))
Puldokkipetteri = (kuorma-auto) Bedford bulldog-tyyppinen
Pulkka = (henkilöauto) Chevrolet Corvette
pulkka = (henkilöauto)
Pull = (traktori) MAZ 200
Pullonokka-Taunus = (henkilöauto) Ford Taunus 1970-76
puolibulldog = (kuorma-auto) jossa on bulldog-tyyppinen nokka
Puukuur = (linja-auto) TA 6

Kökkö = (henkilöauto) eräs Citroen Berlingo
Kübelwagen = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Küürakas = (henkilöauto) ZAZ 965 tai Volvo PV, Pobeda tai 1950-l. alun Ford Taunus
laev = (henkilöauto) suuri auto, esim. Hummer
Lahna = (henkilöauto) Skoda 1200 1950-luvulta (kuvan [lähdeviite](#))
Lahna = (henkilöauto) Volvo 240
lahna = (henkilöauto) suurikokoinen auto, mm. ns. amerikanrauta
Lahna-Skoda = (henkilöauto) Skoda 1200 (kuvan [lähdeviite](#))
Lahnabirdi = (henkilöauto) Ford Thunderbird 1970-77 (kuvan [lähdeviite](#))
Lahnaskooda = (henkilöauto) Skoda 1200 (kuvan [lähdeviite](#))
laiva = (henkilöauto) iso amerikkalainen auto
Lemmenlaiva = (henkilöauto) eräs Volvo 740 GLT
Leppäkerttu = (pakettiauto) eräs Toyota LiteAce 1985
Limppu = (henkilöauto) Skoda 1200
Limusiinikupla = (henkilöauto) Volkswagen "kuplasta" keskeltä pidentämällä tehty (kuvan [lähdeviite](#))
lotja = (henkilöauto) suurikokoinen auto
Lotja = (henkilöauto) eräs Dodge Dart vm. 1966
lotjake = (henkilöauto) iso amerikkalainen auto
Lumikko = (henkilöauto) eräs Saab 90 valkoinen
Lutikka = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Lutikka = (henkilöauto) eräs Citroen kolmipaikkainen ja katettu
Lutikka = (henkilöauto) eräs Morris Minor 1000 vm. 1958
Läskiposki = (henkilöauto) Volvo V70N tai V70 (kuvan [lähdeviite](#))
Lätsä = (henkilöauto) Saab 96
Maakiila = (henkilöauto) Saab 96
Maanteemuhk = (henkilöauto) ZAZ 965A "Zaporozhets"
maantielaiva = (henkilöauto) iso auto
Maantiepaise = (henkilöauto) Fiat 600
Mahasitruuna = (henkilöauto) Citroen ID tai DS (kuvan [lähdeviite](#))
Mahavolvo = (henkilöauto) Volvo 200-sarja
Makkara = (henkilöauto) eräs Mazda 626 vm. 1993
Marsu = (farmariauto) Mercedes-Benz
Matikanpää = (henkilöauto) Saab 96
Metsäsika = (henkilöauto) Saab 96
Minttusukkula = (henkilöauto) eräs Mazda 2
Moottoroitussammakko = (henkilöauto) Porsche 911
Muhk = (henkilöauto) ZAZ 965
muna = (henkilöauto) pyöreämuotoinen auto, esim. Citroën C3
Muna = (henkilöauto) Audi A2
Munakadetti = (henkilöauto) Opel Kadett 1980-1990-luvun taite (kuvan [lähdeviite](#))
Munamankeli = (henkilöauto) Ford jokin 2-ovinen, pieni ja pyöreä

pönttö = (poliisiauto) järjestyspoliisin autosta
Pönttö-Uatzi = (pakettiauto) Volkswagen Transporter vanhempi malli
Rahvamaja = (maastoauto) Toyota jokin suuri malli
Roskalaatikko = (kuorma-auto) Sisu SA-150 "Sisu-Masi" (kuvan [lähdeviite](#))
Ruumisarkku = (henkilöauto) Vanhanmallinen jenkki-auto, ehkä Chrysler
Ruumisauto = (henkilöauto) Volvo farmarimallit
ruumisauto = (henkilöauto) leveä farmariauto, esim. elokuvassa Turner ja Täystuho
Saippuakotelo = (henkilöauto) Trabant
Saippualaatikko = (henkilöauto) Lada
Saippualaatikko = (henkilöauto) Opel Kadett B
Saippualaatikko = (henkilöauto) Simca 1000 (kuvan [lähdeviite](#))
Sardiinipurkki = (henkilöauto) eräs Lada
Seanina = (maastoauto) LuAZ
Seanina = (linja-auto) KAVZ
Seebikarp = (henkilöauto) ZAZ 966 tai 968
Seebikarp = (henkilöauto) Volvo vanhemmat mallit
Sillipurkki = (henkilöauto) eräs Nissan Micra
Skolooda = (henkilöauto) Skoda
SokodaSkolooda = (henkilöauto) Skoda
SokodaSkolooda = (henkilöauto) Skoda
Soomuk = (henkilöauto) BMW 7-sarja
Sossukontti = (henkilöauto) Volvo farmarimalli
Suruloota = (henkilöauto) Chevrolet
Tank = (maastoauto) Mercedes-Benz G -sarja
tank = (henkilöauto) suuri auto
Tank = (henkilöauto) Hummer
Tank = (henkilöauto) Volvo
Tank = (henkilöauto) Mercedes-Benz W140 (kuvan [lähdeviite](#))
Tellis = (henkilöauto) Volvo vanha, suuri ja kulmikas
tikutops = (henkilöauto) pieni auto
tikutops = (linja-auto) pieni keltainen koulubussi
Timonputka = (henkilöauto) Mini
Toosa = (henkilöauto) jokin pieni auto
Tornivolvo = (linja-auto) Volvo B10 M + Wiima K202 (kuvan [lähdeviite](#))
Tornivolvo = (kuorma-auto) Volvo F88
Toruta tank = (henkilöauto) Hummer
Tramm = (maastoauto) Volvo C202
Trappist-kanisteri = (henkilöauto) Volvo Benelux-maissa valmistettu
Tykynokkatempsi = (kuorma-auto) Ford Thames
Vesipää = (kuorma-auto) Scania 4-sarjan topline
Zorropulkka = (henkilöauto) Datsun 260Z

Esitettyjen nimien lukumäärä: 144

Munaperävolvo = (henkilöauto) Volvo PV (kuvan [lähdeviite](#))
Munataunus = (henkilöauto) Ford Taunus vm.1939
Munavolvo = (henkilöauto) Volvo PV (kuvan [lähdeviite](#))
Munuainen = (henkilöauto) Fiat 600
Mutakiila = (henkilöauto) Saab 96
Mäkisämpylä = (henkilöauto) Saab 96
Möhkö = (farmariauto) eräs Chevrolet Caprice vm. 1986
Möhkö = (henkilöauto) Saab 96
Möhkö-Mini = (henkilöauto) Austin 1800 (kuvan [lähdeviite](#))
Möhkömersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz (kuvan [lähdeviite](#))
Möykkyvolvo = (henkilöauto) Volvo PV
naimalaiva = (henkilöauto) iso (amerikkalainen) auto
Natsipaise = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Nautilus = (henkilöauto) eräs Saab 90
Neppari = (henkilöauto) Neckar
Norsunpaska = (henkilöauto) Fiat 600
Näppy = (henkilöauto) Fiat 600
Ojahauki = (henkilöauto) Saab 96
Ojahauki = (henkilöauto) Skoda 120
Pahka = (kuorma-auto) Ford OL:n mukaan F-094WH, mutta tällaista mallia ei liene olemassa. 1949-54.
Palloperävolvo = (henkilöauto) Volvo PV544 (kuvan [lähdeviite](#))
Patonkijyrä = (henkilöauto) Saab 96
Patonkitynnyri = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
PattiVolvo = (henkilöauto) Volvo PV
Peltipallo = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Peräpuikko = (henkilöauto) Saab 96
Pesupallo = (henkilöauto) eräs Mazda 2 vm. 2008
Piikkinokka = (henkilöauto) Skoda 1101 tai 1102
PiikkinokkaMersu = (kuorma-auto) Mercedes-Benz jokin malli
Piikkinokka-Skoda = (henkilöauto) Skoda 1101 tai 1102
Piikkinokkamosse = (henkilöauto) Moskvits 401 (kuvan [lähdeviite](#))
Pomminpuolikas = (henkilöauto) Saab 96
Pommisaappi = (henkilöauto) Saab 96
Pompannappi = (henkilöauto) Fiat 600 (kuvan [lähdeviite](#))
Pompannappi = (henkilöauto) eräs Ford Fiesta vm. 1991
Ponttoni = (henkilöauto) Mercedes-Benz W180 tai W128 (kuvan [lähdeviite](#))
Ponttoonimersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz W180 (1950-I.) (kuvan [lähdeviite](#))
Porkkanasorvi = (henkilöauto) Saab 96 tai Wartburg (äänen [lähdeviite](#))
Postiautonlokasuoja = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla" (kuvan [lähdeviite](#))
Postiautonmuna = (henkilöauto) Fiat 600 keltaisena (kuvan [lähdeviite](#))
Postiautonlokari = (henkilöauto) Fiat 600 keltaisena (kuvan [lähdeviite](#))

Pulloperse = (henkilöauto) Volvo PV (kuvan [lähdeviite](#))
Pullopersevolvo = (henkilöauto) Volvo PV (kuvan [lähdeviite](#))
Pulloposki = (henkilöauto) Skoda 1200 1950-luvulta
Punn = (henkilöauto) Mini
Punttiperse = (henkilöauto) Volvo PV
Punttiperä = (henkilöauto) Volvo PV
Pässinmuna = (henkilöauto) Saab 96 erityisesti ruskeat
Päärynänpuolikas = (henkilöauto) Saab 96 (kuvan [lähdeviite](#))
Pörnikas = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
pörnikas = (henkilöauto) pieni, pyöreämuotoinen auto yleensä
Pölynimuri = (henkilöauto) Ford Ka (kuvan [lähdeviite](#)) (äänen [lähdeviite](#))
Pölynimuri-Ka = (henkilöauto) Ford Ka (kuvan [lähdeviite](#)) (äänen [lähdeviite](#))
PönttöVolvo = (henkilöauto) Volvo PV
Rantakirppu = (henkilöauto) jokin avoauto 1980-luvulla
Reppuselkä-Mosse = (henkilöauto) Moskvits 400
Retkibanaani = (henkilöauto) Saab 96 lähinnä keltaisena
rotja = (henkilöauto) Lincoln-tyyppinen amerikkalainen auto
rotkale = (henkilöauto) Lincoln-tyyppinen amerikkalaisvalmisteinen auto
Rynnäkkösämpylä = (henkilöauto) Saab 96
Saippua = (henkilöauto) Audi 80 korityyppi typ89
Sardell = (linja-auto) TA 6
Sarvikuono = (henkilöauto) Saab 96
Satiainen = (henkilöauto) Datsun 100A
Satiainen = (traktori) eräs Valmet prototyyppien nimiä
Seksisukkula = (henkilöauto) Saab 96
seljakott = (henkilöauto) pieni ja pyöreä
Sianpää = (henkilöauto) Volvo 300-sarja (kuvan [lähdeviite](#))
Sianpää = (henkilöauto) Fiat 600
SianpääVolle = (henkilöauto) Volvo 300-sarja (kuvan [lähdeviite](#))
Sigar = (henkilöauto) Audi 100 ja 200
Silakkabirdi = (henkilöauto) Ford Thunderbird vm. 1961-1963 (kuvan [lähdeviite](#))
sitikas = (henkilöauto) pieni
Sittiäinen = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Sittiäinen = (henkilöauto) Fiat 600
Sittiäinen = (henkilöauto) eräs Audi TT vm. -99
Suihkusämpylä = (henkilöauto) Saab 96
suitsa = (moottoripyörä) Suzuki 1970-luvulla Paunosen mukaan
Sukellusvene = (henkilöauto) Saab 96
Sukellusvene = (henkilöauto) eräs Saab 90
Sukellusvene = (henkilöauto) Saab 96
Supposämpylä = (henkilöauto) Volvo S/V40,S60,V70N,S80
Suurkass = (henkilöauto) Citroen DS

Swinhufvud = (henkilöauto) Volvo 300-sarja
Syöksysämpylä = (henkilöauto) Saab 96
Sämpylä = (henkilöauto) Audi coupe korityyppi typ89
Sämpylä = (henkilöauto) Saab 96
Sämpylä = (henkilöauto) Volkswagen 1500 porrasperäinen malli
Sämpylä = (henkilöauto) Wartburg 311
Sämpylä = (henkilöauto) Mercury tai Ford Mercury, 1949-1951
Sämpylä = (henkilöauto) Chevrolet
Sämpylä = (henkilöauto) Panhard
Sämpylä = (henkilöauto) eräs Chevrolet Caprice Classic mk 5
Sämpylächevy = (henkilöauto) Chevrolet
Sämpyläsaappi = (henkilöauto) Saab 96
Teknopolukka = (henkilöauto) eräs Ford Ka
Tuulipussi = (henkilöauto) Volvo PV
U96 = (henkilöauto) Saab 96
Ufo-Sika = (henkilöauto) Volvo 480
Uus Kupla = (henkilöauto) Volkswagen New Beetle (kuvan [lähdeviite](#))
Vauhtisämpylä = (henkilöauto) Saab 96
Vesipöhö = (henkilöauto) Skoda 1950-l.
Viulukotelo = (henkilöauto) Saab 96
Wartburger = (henkilöauto) Wartburg
Öunake = (henkilöauto) eräs Daewoo vihreää autoa
Esitettyjen nimien lukumäärä: 212

E:6.1.2.2 Tarkempia kommentteja kulmikkaista ja pyöreämuotoisista kulkineista ja niiden analyysistä

Puhelinkioski-ryhmään kuuluvat sellaiset kulkineennimet, jotka ilmaisevat metaforan kautta tarkoitteensa olevan huomattavan kapea ja korkea kulkineeksi. Ryhmän prototyyppinen edustaja on juuri pientä kaivuria merkitsevä *puhelinkioski*. Lisäksi ryhmään kuuluu *-kioski* ja *-koppi*-nimiä, joissa olen vetänyt rajan nimen tarkoitteen muodon perusteella. Metaforana käytetty *koppi*-käsite nimittäin kattaa varmasti vain kulmikkauden, mutta viitanee monien mielestä myös pieneen kokoon eli ahtauteen ja ehkä tasasivuisuuteenkin. Puhekielessä käytetyt appellatiivit *puhelinkoppi*, *sovituskoppi* ja *koirankoppi* näet viittaavat mittasuhteiltaan kovin erilaisiin esineisiin. *Kioski*-metaforan tulkinnassa tulee muistaa, että 1950–1970-luvuilla kioskit olivat keskimäärin toisenmuotoisia kuin nykyään eikä näitä *-kioski*-nimiä enää tänä päivänä välttämättä annettaisi.

Kulkineiden yhteydessä *kantti* voi viitata sekä kulkineen yleiseen ulkoiseen särmikkyyteen että spesifimmin kulkineeseen, joka on kulmikas ja tasasärmäinen, siis kuution muotoinen. *Kanteiksi* tai *kanttiautoiksi* yleisesti kutsutut 1910–1930-lukujen autot, olivatkin usein lähes yhtä korkeita kuin pitkiä – ja ainakin myöhempisiin autoihin verrattuna nämä olivat korkeita. Lähes tasasivuista kulmikkautta on kuvattu myös *-kontti*- ja *-lato*-metaforin. *Lato*-nimien kanssa samaan rakennusskeemaan kuuluvat virolaiset *laut* 'hyväkokoinen vanha auto', *Puukuur* 'TA-6-bussi' ja *Rahvamaja* 'Toyotan suuri jeeppimalli' (*laut* 'läävä' tai 'navetta', *puukuur* 'liiteri' ja *rahvamaja* 'seuraintalo').

Stereotyyppinen *laatikko* eli *loota* ~ *looda* lienee useimpien mielessä lähinnä kenkälaatikon muotoinen, siis hieman leveyttään pitempi. Niin kulkineita kuin laatikoitakin on tosin hyvin monenlaisia, eivätkä aineiston nimet *Matolaatikko*, *Postilaatikko* ja *Saippualaatikko* viittaa samanmuotoisiin kulkineisiin tai esineisiin. Osa *laatikko*-nimistä on siinä määrin heikosti muotometaforisia, että ne lähinnä kuvaavat auton kokemista (kulmikkaana) säiliönä tai lieriönä tuonnetun esitettävän astiamaisuuden tapaan. Tätä vakiintunutta skeemaa hyödyntävät osaltaan esimerkiksi monimotivoitunut *Maksalaatikko* 'eräs Mazda-umpipakettiauto' ja *Kotaloota* 'Škoda'. Muita lähes samaa muotoa kuvaavia esineitä ovat *toosa*, *koppi* ja *paketti*. Saman avainsanan *koppi* esiintymisestä huolimatta *koppi*-nimet eivät ole samanlaisia. Nimissä *Koirankoppi* ja *koppi* ajatus on, että kulkine on pieni ja kulmikas. Pakettiautoa tarkoittava *koppiauto* taas voidaan tulkita myös toisella tavalla: kulkineessa on ikään kuin lisävarusteena *koppi* tavaran kuljetusta varten. *Koppimopo* taas voidaan kaksiosaisen tulkinnan lisäksi tulkita myös invalidiajoneuvoon viittaavana kokonaismetaforana.

Pitkän, kapean ja kulmikkaan kulkineen muoto voidaan kuvata esimerkiksi arkku- tai pulkkametaforan kautta. *Pulkka* tosin monissa tapauksissa merkitsee samalla tapaa vain 'autoa' kuin esimerkiksi määräyhteyksissä *lulla*, *vaunu* ja *kiesikin*. Pitkänomaisuutta on kuvaavana voidaan pitää myös sahattuun puutavaraan viittaavia nimiä.

Aski on yhteisnimitys kaikille niille pienille kulmikkaille esineille, joihin kulkinetta on verrattu (*läskipala*, *mahorkkatoppa*, *saippua*, *lypsyjakkara*). Yhdistettyä pienuutta ja kulmikkautta kuvaavat myös kulmikkoudenilmaisimen ja kokoilmaisimen (poikasmetafora) sisältävät nimet *Postiauton penikka* ja *Maasturinpoikanen*. Ryhmittelyllisesti hankalia ovat *-purkki*-nimet, sillä *purkit* ovat moninaisia entiteettejä, joissa pienuus, pyöreys ja kulmikkuus yhdistyvät.

Kulmikkautta ilmaisevaksi luokiteltu *bulldog* ja pyöreämuotoisuutta ilmaisevaksi luokiteltu *matikanpää* korostavat kulkineen epäsymmetristä muotoa. Bulldogilla tarkoitetaan ensisijaisesti kulkinetta, jonka etuosa on muotoiltu huomattavan suureksi ja voimakkaaksi ja usein kulmikkaaksi. Vastaavasti matikanpäällä tarkoitetaan kulkinetta, jonka etuosa on muotoiltu kapenevaksi (kuten kalan pää) ja jonka takaosa on usein pulleampi. *Bulldog* on kansainvälisesti käytetty termi nokattomasta linja- tai kuorma-autosta. Nimen kultakausi oli aikana, jona raskaan kaluston nokat alkoivat hävitä. *Bulldog*-määriteosan avulla on luultavimmin aikoinaan voitu muodostaa äärettömästi *bulldog* + merkinimi -tyyppisiä nimiä. *Puolibulldog* viittaa autoon, jonka nokka ulkonee aluksi vähäsen, mutta päättyy sitten tylpästi bulldoggikoiran kuonon tapaan. Nykyisin nokaton linja- tai kuorma-auto on käytännössä sääntö ja nokallinen poikkeus säännöstä. Siksi bulldogeista puhutaan nykyisin harvemmin. Pienemmissä kulkineissa – siis henkilöautoissa – bulldog-tyyppinen muotoilu on käytännössä kulkineen mataluuden takia lähes mahdottomuus. Toki jotkin henkilöautot on muotoiltu siten, että niiden etuosa on varsin korkea ja leveä ja takaosa varsin pieni (*Lyyrypylly*, *Pullonokka-Taunus*, *Luupää*). Voimakaskeulaisuus on joskus myös osa kokonaisvaikutelmaa: kaikissa kulkuneuvoryhmissä on suurehkoja, kolhonmuotoisia ja kankeita kulkineita, joiden nimet viittaavat osittain myös muotoiluun (esim. *Der Panzerwagen* 'Mercedes-Benz W140'). Nämä olen käsitellyt käytettävyyden yhteydessä ryhmässä kankeus ([E:6.2.2.3](#)).

Edellä kuvattujen kulmikkaiden kulkineiden pääryhmät olivat siis puhelinkioski, kantti, laatikko, ruumisarkku ja aski. Jos pyöreämuotoiset kulkineet olisivat samanmuotoisia, pääryhmät olisivat *hiidenkivi, *pallo, lahna, sukkula ja kirppu. Jostakin syystä kapeita, korkeita ja pyöreämuotoisia kulkineita ei juuri ole olemassa, eikä niitä siksi ole voitu nimetäkään. Samoin täysin pallonmuotoisiakaan kulkineita ei ole olemassa käytännön syistä. Kuvitteelliset *hiidenkivi ja *pallo auttavat kuitenkin tässä jäsentämään sitä, miten erilaiset kulkineen muodot koetaan (ts. aavistuksen verran epäsystemaattisesti, eli pyöreämuotoisten ja kulmikkaitten kulkineitten luokitus on erilainen). *Kantti*-nimiä käytännössä vastaavatkin puolipallon muotoisiin kulkineisiin viittaavat *kupla*-nimet. *Ruumisarkku*-nimiä vastaavien *sukkula*-nimien lisäksi aineistossa on myös runsaasti *sämpylä*-nimiä. *Sämpylä*-nimien ryhmittely riippuu siitä, oletetaanko sämpylät todellisen elämän entiteetteinä pyöreiksi vai pitkulaisiksi.

Puolipallonmuotoisuutta on kuvattu kulkineennimistössä useimmin *kupla-*, *kyttyrä-* ja *pallo-*metaforin. *Kupla* viittaa käytännössä vain Volkswagenin vanhoihin ja paljon myytyihin malleihin, joiden nimeksi *Kupla* on siinä määrin vakiintunut, että eräs informantti kertoi oivaltaneensa vasta vuosia myöhemmin että *Kupla* ja "*tavallinen Volkari*" olivat samanmerkkisiä.

Tasaisen kuplamaisen pyöreäyden lisäksi on myös koko joukko kulkineita, jotka ovat saaneet nimensä pyöreäyden, pülleuden, leveyden ja latteuden mukaan. Ryhmän avainsanoja ovat *lahna*, *laiva* ja *lotja*. *l*-äänteen foneettinen luonne tukee epädynaamisuu den metaforaa. Neljänneksi tätä muotoa voidaan myös ilmentää lihavuus- tai turvotusteeman kautta: *Läskiposki*, *Mahavolvo*, *Möhkö*, *Vesipöhö*.

Pitkänomaisten mutta edellisiä huomattavasti solakampien kulkineitten kuvaamisessa avainsanoja ovat *kanootti* ja *sukkula*. *Sämpylä*-nimet voidaan rinnastaa joko *kupla-*nimiin tai *sukkula-*nimiin sen mukaan, oletetaanko *sämpylä* pitkänomaiseksi vai pyöreäksi entiteetiksi.

Kirpulla tarkoitetaan hyvin pientä ja pyöreää kulkinetta – kirppu on siis vastine kulmikkaiden autojen askille. Samaan muotoon viittaavat myös *Koppakuoriainen*, *Lutikka* ja *Sittiäinen*. Pienuuteen ja pyöreäyteen on viitattu myös *paise-* ja *näppy-*sanoilla.

Edellä esitetyt pyöreät kulkineet ovat olleet säännöllisiä ja symmetrisiä. Ilmanvastuksen vähentämiseksi monet autot on kuitenkin muotoiltu siten, että niiden etuosa (keula) on matala ja jopa terävähkö ja muistuttaa näin esimerkiksi mateen päätä. *Matikanpääksi* kutsuttu Saab 96 on nimityypin attraktiokeskus monine muotoassosiatiiivisine nimineen (*Maakiila*, *Mutakiila*, *Päärynänpuolikas*, *Sarvikuono*, *Kyrpäjäyrä*, *Metsäsika*, *Ojahauki*). Samaa muotoa ilmaistaan myös (*Kanan*)*muna-*nimillä. Kokonaismetaforan lisäksi epäsymmetristä muotoa voidaan kuvata keulan pienuutta korostamalla (*piikkinokka*) tai peräosan suuruutta ja pyöreäyttä painottaen (*Palloperävolvo*).

Kulmikkaan ja pyöreän rajamailla on joukko nimiä, jotka viittaavat kulkineen äärimmäiseen ohuuteen. Ohuus eli mataluus kulkuneuvon ominaisuutena lienee sellainen, että kulmikkuus–pyöreäys-oppositio jää siihen nähden toissijaiseksi. Nimen perusteella on siis hankala selvittää sitä, onko kulkine pyöreä vai kulmikas – se on ensisijaisesti vain litteä. Ohuuteen viittaavat nimet ovat epämääräinen ja epävarma ryhmä. Monet ryhmän nimistä viittaavat Ladaan ja ovat lisämerkityksisiä sekundäärinimiä: *Lattarauta* ~ *Laattarauta*, *Lattana*, *Latuska*. *Lavetti*-nimet viittanevat kulmikkuuteen, kun taas *Läpyskä* lienee tämän opposition suhteen neutraali.

Laatta

Laattarauta = (henkilöauto) Lada

Lapa-Valtteri = (henkilöauto) Plymouth Valiant 1960-62

Lattana = (henkilöauto) eräs Lada

Lattarauta = (henkilöauto) Lada

Latuska = (henkilöauto) Lada

Latuska = (henkilöauto) eräs Lada

Leuhupelli = (henkilöauto) "amerikanrauta"

linttalulla = (henkilöauto) iso ja amerikkalainen

Läpyskä = (henkilöauto) eräs Chrysler Newport Custom

Mannelavetti = (henkilöauto) Mercedes-Benz

Mannelavetti = (henkilöauto) Mercedes-Benz W123

Matosalmen lossi = (henkilöauto) eräs Chrysler Newport Custom

Pannukakku-Vanaja = (linja-auto) eräs Vanaja
Sikalintta = (henkilöauto) Plymouth Belvedere
SikalinttaLada = (henkilöauto) eräs Lada 1500 Combi -83
Tykinlavetti = (henkilöauto) Datsun tai Nissan. Isot, erityisesti dieselmallit
Esitettyjen nimien lukumäärä: 16

E:6.1.2.3 Astiamaisuutta korostavat nimet

Edellä esitettyjen suhteellisen realististen muotometaforien lisäksi on koko joukko autonimiä, jotka antavat ymmärtää auton olevan muodoltaan jonkinasteinen kulhomainen, liereä kappale, joka on päältä avoin. Tällainen ei tietenkään ole teknisesti mahdollista, paitsi avoautoissa. (Jaguar-avoautosta onkin käytetty nimeä *Sivuvaunu*. Moottoripyörien sivuvaunuthan ovat vanhastaan olleet kulhomaisia.) Monet kulhomaiset esineet viittaavat muodon lisäksi samalla auton pienehköön kokoon ja kehuun ajettavuuteen. Seuraavassa laatikossa on esitelty kulkineitten astiamaisuutta korostavat nimet:

Astiamaisuutta korostavat nimet:

Bongorumpu = (henkilöauto) Saab 96 (äänen [lähdeviite](#))
Homopulkka = (henkilöauto) Saab 96
Huurrepurkki = (henkilöauto) eräs Nissan Micra
Kakkipotta = (henkilöauto) Renault 5
kann = (kulkine yleensä)
katiska = (henkilöauto) yleensä
katiska-auto = (poliisiauto) etenkin pakettiauto
kaukalo = (henkilöauto) avoauto
koppa = (henkilöauto) pieni auto
Kopsik = (henkilöauto) Renault jokin pienempi malli
Kurkkupurkki = (pakettiauto) eräs Toyota LiteAce vm. 1985
Kuuppa = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Kuuppa-auto = (henkilöauto) Messerschmitt
Lavuaari = (henkilöauto) eräs Jaguar XJ 12
lemmenlulla = (henkilöauto) Citroen 2CV
lulla = (henkilöauto) iso, kömpelönnäköinen ja löysäalustainen auto
Lulla = (henkilöauto) Citroen 2CV
Manneleka = (henkilöauto) Mercedes-Benz jokin vanhempi malli
Nakkikattila = (henkilöauto) Nissan Micra
Nakkikattila = (henkilöauto) Fiat 600
Nakkipannu = (henkilöauto) Fiat 600
Noitarumpu = (henkilöauto) Saab 96 tai 2-tahtinen -92
Patonkitynnyri = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Peltirumpu = (henkilöauto) Wartburg
Pikikirnu = (henkilöauto) Mercedes-Benz dieselkäyttöinen
pönttö = (poliisiauto) järjestyspoliisin autosta
PönttöVolvo = (henkilöauto) Volvo PV

Riisikuppi = (henkilöauto) Toyota
riisipurkki = (henkilöauto) japanilaisauto
riisipussi = (henkilöauto) japanilainen auto
riisitops = (henkilöauto) pieni japanilaisauto
Seksijolla = (henkilöauto) Saab 96
Sittapott = (henkilöauto) Polski Fiat
Sivuvaunu = (henkilöauto) Jaguar avomallit
Tatitops = (henkilöauto) Polski Fiat
Tatitops = (henkilöauto) Volkswagen Golf II
Tinapurkki = (henkilöauto) Peugeot
Torvijolla = (henkilöauto) Toyota Corolla
Tuhkakuppi = (henkilöauto) Citroen
Varpurkki = (henkilöauto) Wartburg
Varttikilon purkki = (henkilöauto) Wartburg
vokkipannu = (henkilöauto) japanilaisvalmisteinen auto
Wokkipannu = (henkilöauto) Toyota (uudet)
Ysikuuppa = (henkilöauto) Saab 96
Esitettyjen nimien lukumäärä: 44

Kulkineen säiliömäisyyttä ilmentävää metaforista skeemaa – myös astiamaisuutta – käsitellään tarkemmin luvussa [F:3.3](#).

E:6.1.2.4 Muut muotometaforat ja automaailman kaksoisolennot

Mainittujen kulmikkaisiin ja pyöreämuotoisiin kulkineisiin viittaavien nimien lisäksi aineistossa on jonkin verran nimiä, jotka viittaavat metaforisesti kohteen muotoon, mutta joissa metaforassa hyödynnettävä vehicle (esim. 'kurki') on fyysiseltä muodoltaan epäsäännöllisempi kuin edeltävien kappaleitten laatikot, ruumisarkut ja lullat. Jotkin vehiclet ovat yksittäisiä, joidenkin ympärillä on nimiryvä, ts. metaforinen skeema. Esimerkiksi jalkine-teemaa hyödyntäen on annettu joukko Saabien (*Saapas*, *Jalkine*, *Puukenkä*, *Urheilumono* jne.) ja Volvojen (*Puukenkä*, *Hollannikas*) nimiä. Saabin nimet ovat osin myös sekundääriä lähtöä (*Saab* → *Saapas* jne.). Erityisen suosittuja vehiclejä näyttävät olevan eläimet (*Sammakko*, *Hylkeenpoikanen*, *Lokinsiipi*, *Haicorvette*, *Suolahden Terrieri* jne.) ja arkielämän esineet (*Juustohöylä*, *Kottikärry*, *Marjannoukkimakone* ym.). Erityisryhmä tästä ovat nimet, joissa korostetaan kahden auton yhdennäköisyyttä: esimerkiksi *Pobeda* ja *Lännen Pobeda* eli Volvo PV ovat erehdyttävästi samannäköisiä. Toisinaan automallien yhdennäköisyys on sattumaa ja ilmentää aikakauden muotia, toisinaan kysymys voi olla vakavastakin teollisuusvakoilusta tai sotasaaliina saaduista muoteista. Jälkimmäiseen ryhmään kuuluvat nimet on käsitelty alkuperää kuvaavien nimien yhteydessä. Tällaisten metaforisten ilmausten ymmärtäminen vaatii tietoa nimien kohteista, minkä vuoksi sitä on pyritty sisällyttämään tietokannan nimianalyysiin. Lisäksi monissa tapauksissa tarjolla on kuva nimen kohteesta, johon on liitetty toinen kuva metaforan vehiclestä.

Yhdennäköisyyttä jonkin muun esineen tai asian (esim. eläin) kanssa korostavat nimet:

Avaruus-Sika = (henkilöauto) Volvo 480
Cokis-GM = (henkilöauto) isot General Motorsin (USA) valmistamat autot
vm. 65-69
Haibemari = (henkilöauto) BMW CS 1965-69
Haicorvette = (henkilöauto) Chevrolet Corvette vm 1963-67 (kuvan [lähdeviite](#))

Haikala-Letukka = (kuorma-auto) Chevrolet 1946-47 (kuvan [lähdeviite](#))
Haimalli = (henkilöauto) Chevrolet Corvette vm 1963-67
Hainina = (henkilöauto) BMW E28 5-sarja
Hopeatupsu = (henkilöauto) eräs Ford Ka vm. 1998
Hummer = (maastoauto) eräs Lada Niva
Hülgepaat = (henkilöauto) eräs Moskvits 403 vihreä
Jalkine = (henkilöauto) Saab
Jasp Grippe = (henkilöauto) Saab
Juustohöylä = (henkilöauto) Ford Anglia (kuvan [lähdeviite](#))
Juustohöylä = (henkilöauto) Toyota Corona
Kekkaperse = (henkilöauto) Ford Anglia
Kolmekymppinen **Sianpää** = (henkilöauto) Volvo C30
Konn = (henkilöauto) Peugeot
korkkiruuvi = (henkilöauto) kolaroitu auto
Kotik = (henkilöauto) Polski Fiat
Kottarainen = (henkilöauto) eräs Renault Megane sähkönsininen
Kottikärry = (henkilöauto) Mercedes-Benz Vito (kuvan [lähdeviite](#))
Kottikärry = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla" (kuvan [lähdeviite](#))
Kurg = (traktori) Universaal U-1 ja U-2 1950-luvun puolestavälistä
Lokinsiipi = (henkilöauto) Mercedes-Benz W198 (kuvan [lähdeviite](#))
lukki = (kuljettajalle) konttiauto
Lumipallo = (henkilöauto) eräs Volkswagen Golf vm. 1997
Lumipallo = (henkilöauto) eräs Opel Corsa B-mallikerta, valkoinen
lusikkahaarukka = (kaivinkone) kaivurikuormaaja
Marjannoukkimakone = (henkilöauto) Citroen 2CV (kuvan [lähdeviite](#))
Marjanpoimija = (henkilöauto) Citroen 2CV (kuvan [lähdeviite](#))
Mopo = (moottoripyörä) eräs Yamaha Diversion
Mäkiauto = (henkilöauto) Fiat
Möhköfantti = (henkilöauto) Nissan Micra K12 vm. 2004
Nelikymppinen **Sianpää** = (henkilöauto) Volvo S40 tai V40
nussisuuli = (matkailuvaunu)
Nuunuu = (henkilöauto) eräs Renault Kangoo
Okassiga = (maastoauto) LuAZ
Petusok = (kaivinkone) E 153 tai EO-2621
Piilu = (kaivinkone) E 352 tai jokin muu (kuvan [lähdeviite](#))
Piilu = (henkilöauto) Moskvits 400 tai 401
Pikendatut **triikraud** = (henkilöauto) VAZ 2109 Sputnik
Porgandiriiv = (henkilöauto) VAZ 2108
Porgandiriiv = (henkilöauto) ZAZ 966 -968
Possuolvo = (henkilöauto) Volvo 200-sarja
Potaattisäkki = (henkilöauto) eräs Ford Sierra vm. 1986
potkulauta = (mopo) skootteri
Pulunpää = (henkilöauto) Saab
putkikameli = (polkupyörä)

Puukenkä = (henkilöauto) Saab 96
Puukenkä = (farmariauto) Volvo "Kartano" 1980-l.
Puukenkä = (henkilöauto) Datsun 100A
Puukenkä = (henkilöauto) Volvo 300-sarja 400-sarjakin joskus
Puukenkä = (henkilöauto) Volvo PV
Puukenkä-Austin = (henkilöauto) Austin A30 (kuvan [lähdeviite](#))
Puukiil = (henkilöauto) VAZ 2108
Puuking = (henkilöauto) Volvo 300-sarja
Puuma = (henkilöauto) eräs Mercedes-Benz SLK
Pyhäenkä = (henkilöauto) Saab 96
Reppuselkä = (henkilöauto) Volvo PV
Ruohonleikkuri = (henkilöauto) Fiat 126 tai 133
Rusina = (henkilöauto) eräs Lada 21072
Sammakko = (henkilöauto) Porsche
Sammakko = (henkilöauto) Dodge Neon
satiainen = (traktori) eräänlainen pieni puskutraktori
Sijanpersuusviatti = (henkilöauto) Fiat 850 (kuvan [lähdeviite](#))
Sikafiiu = (henkilöauto) Fiat 850 (kuvan [lähdeviite](#))
Sipelgas = (traktori) Allis Chalmers
Sipelgas = (traktori) DT-14 tai -20
Sittuv koer = (henkilöauto) Saab loppuunajettu ja vanha
Sittuv küülik = (henkilöauto) Saab 99 tai 900 tai 96 tai Audi
Suolahden **terrieri** = (traktori) eräs Valmet 361
Tiine sammakko = (maastoauto) Nissan Patrol GR
Tilhi = (farmariauto) Ford Escort vm. 1970 - 1978 (kuvan [lähdeviite](#))
Tilhimallin Escort = (henkilöauto) Ford Escort 1100 ja 1300 (kuvan [lähdeviite](#))
Triikraud = (henkilöauto) VAZ 2108 Sputnik
Tupla-WC = (henkilöauto) Citroen 2CV
Turvoksiin nussittu puukenkä = (henkilöauto) Saab 96
Ufo-Sika = (henkilöauto) Volvo 480
Ujumisvann = (henkilöauto) Ford Taunus 17M P3
Urheilumono = (henkilöauto) Saab 96
Veneenpohja-Volvo = (henkilöauto) Volvo V70
Esitettyjen nimien lukumäärä: 81

E:6.1.2.5 Muodon ilmaiseminen suorasanaisesti

Muodon kuvaaminen suorasanaisesti on tässä nimistönlaajissa äärimmäisen harvinaista ja tapaukset rajatapauksen luonteisia. Aineisto puhukoon puolestaan:

Muotoa suorasanaisesti ilmaisevat nimet:

Korkia Major = (traktori) Fordson Major E27N
Korkia Setori = (traktori) Zetor 25 K (kuvan [lähdeviite](#))
Paksu-Petteri = (pakettiauto) eräs Bedford vm. 1968
Pikendatut triikraud = (henkilöauto) VAZ 2109 Sputnik
Pitkä-Pekkeri = (paloauto) eräs Studebaker
Pitkämajori = (traktori) Fordson 1951-
The Lintta = (henkilöauto) eräs Lada 1500 Combi -83
Viistokeula = (henkilöauto) Vauxhall Firenza HP (kuvan [lähdeviite](#))
Viistokeula-Tane = (henkilöauto) Ford Sierra
Voikukka-Kallen **kaksvooninkiset** = (linja-auto) eräs Horch om. K. Leander Tampereelta
Esitettyjen nimien lukumäärä: 10

E:6.1.2.6 Lähinnä kokoon viittaavat nimet

Edellä tässä luvussa esitetyt kulkineen kokoa ja muotoa ilmaisevat nimet ovat valtaosin olleet joko kokonaan (*Rusina*) tai osittain (*Sämpyläwarre*) metaforisia. Kuten tämän luvun johdannossa on perusteltu, suorasanaisesti kokoon (ilman muotoa) viittaavat suomessa lähinnä sanat *iso*, *pieni* ~ *pikku*, *suuri* ja *vähä*. Aineistossa on joitakin *iso*-nimiä ja parisenkymmentä *pikku*-nimeä. *Suuri*- ja *vähä*-nimiä ei sen sijaan ole lainkaan. Kiviniemen (1971: 127) mukaan tavallisin vastakohtaisuus paikannimien alkuperäisissä on levikiltään läntinen *Iso–Vähä* tai *Iso–Pikku* ja alkuaan itämurteinen *Suuri–Pieni*. Koiviston suullisen tiedonannon (2006) mukaan kuitenkin näyttäisi siltä, että *suuri*- ja *vähä* olisivat paikannimistössä vähemmistössä ja *iso* ja *pikku* olisivat huomattavasti edellisiä yleisempiä. Vanhemman paikannimistön ja tuoreemman kulkineennimistön vertailusta voidaan päätellä, että ainakin *vähä* on jäänyt pois käytöstä. Ensisijaisesti ja suorasanaisesti kokoa ilmaiseviksi olen lukenut myös *ukko*- ja *jätti*-nimet, vaikka niitä voisi metaforisinakin pitää. Suuruudenilmaisimina sanat ovat kuitenkin siinä määrin leksikaalistuneita, ettei kukaan epäille *jättipotin* liittyvän vuorenpaikoihin.

Aiemmin tässä luvussa on esitelty nimiä, jotka ilmaisevat sekä muotoa että kokoa tietyn metaforan kautta (aski, lahna, ruumisarkku jne.). Monet kokoon viittaavat metaforat eivät kuitenkaan ota kantaa kohteensa muotoon millään tavalla. Eräs tyypillinen tällainen metafora on poikasmetafora, joka tunnetaan paikannimistössäkin (esim. osa *Kakaraluodoista* ja *Vasikkasaarista*). Lähes kaikilla eläinlajeilla poikanen on täysikasvuista yksilöä pienempi. Myös muita perheenjäseniä on käytetty koonilmaisimina. Koonilmaisuuksiin voidaan käyttää myös fiktiivisiä hahmoja (*Mörkö*, *Nasu*), eläimiä (*Kotilo*, *Täplähyeena*) ja monia muita metaforia (*Jauhesammutin*, *katiska*, *kottero*, *kauppakassi*, *Jysky* jne.). Kulkineen suhteelliseen pienuuteen voidaan viitata myös *Köyhän miehen X*-rakenteella. Tämä rakennetyyppi käsitellään kuitenkin alaluvussa [6.6 Käyttäjät](#).

Suuruutta suorasanaisesti ilmaisevat nimet:

Iso Kissa = (henkilöauto) Citroen BX
Iso Kissa = (henkilöauto) Citroen ID19 tai DS19
Iso Vaari = (leikkuupuimuri) eräs Fahr
Iso-Corolla = (henkilöauto) Toyota Corolla KE30
Iso-Niilo = (kuorma-auto) Volvo N88
Isonorppa = (linja-auto) eräs Liikenneyhtiö Norpan tavallisen kokoinen linja-auto

Jumbo = (linja-auto) eräs Berliet

Jättilintu = (henkilöauto) Ford Thunderbird vm. 1970-77

Larke = (henkilöauto) Lada

Suur kass = (henkilöauto) Citroen DS

Suur Lapikas = (maastoauto) Volvo C303

Esitettyjen nimien lukumäärä: 11

Suuruutta metaforisesti ilmaisevat nimet:

Akkavolvo = (kuorma-auto) Volvo jokin malli

elukas = (maastoauto) suuri lavamaasturi

hullujussi = (kaivinkone) iso kaivinkone

Jysky = (kuorma-auto) Sisu Jyry (kuvan [lähdeviite](#))

kaks huonetta et kyökki = (henkilöauto) iso auto eli amerikanrauta

Koloss = (leikkuupuimuri) Kolos

kornikka = (traktori) suurikokoinen traktori

Kuningascädi = (henkilöauto) Cadillac 1959

Lehmätaunus = (henkilöauto) Ford Taunus

Limusiinikupla = (henkilöauto) Volkswagen "kuplasta" keskeltä

pidentämällä tehty (kuvan [lähdeviite](#))

Maantietraktori = (henkilöauto) Volvo 240

Maatalouskone = (henkilöauto) Volvo

Muskeli-Vanaja = (kuorma-auto) Vanaja 690 1960-luku.

Möhkö = (moottoripyörä) Kawasaki Z 1300

Mörkö = (traktori) Fordson Major

Mörkö-Majuri = (traktori) Fordson Major (kuvan [lähdeviite](#))

Mörköfoorti = (kuorma-auto) Ford saf Hercules 1950-luku

Mörkömajori = (traktori) Fordson Major Manual (kuvan [lähdeviite](#))

Pukkimajori = (traktori) Fordson Major 1946-1951

Tank = (maastoauto) Lada Niva

Tiiskeri = (paloauto) eräs Tampereen palokunnan säiliöauto 1970-luvulla

Tompan **Mörkö** = (traktori) eräs Valtra 8400

Tsekkimese = (henkilöauto) Volga

Täplähyeena = (henkilöauto) Toyota Hi-Ace

Ukko-Leukku = (traktori) Leyland 2100

Ukko-Sampo = (leikkuupuimuri)

Ukkomersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz W186

Ukkomersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz W126

Vanapagan = (traktori) SHTZ jokin suuri malli 1946-54

Veokas = (henkilöauto) Mercedes-Benz W140

Esitettyjen nimien lukumäärä: 30

Pienuutta suorasanaisesti ilmentävät nimet:

Kottura = (henkilöauto) eräs Fiat 600

Kutistettu Cädi = (henkilöauto) Cadillac vm. 1961-62

muropakettiauto = (henkilöauto) hyvin pieni ja värikäs
Naiste või laste Mersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz W201 eli 190
Pieni punainen torikassi = (henkilöauto) eräs Ford Mustang
Pienoismersu = (henkilöauto) IFA F8
Pikku-Fiat = (henkilöauto) Fiat 600
Pikku-Julumetti = (traktori) Valmet 502
Pikku-Sampo = (leikkuupuimuri)
pikkuauto = (henkilöauto) lyhytperäinen henkilöauto
pikkuihme = (apumoottorillinen polkupyörä)
pikkukottero = (henkilöauto)
Pikkumersu = (ambulanssi) eräs muita pienempi ambulanssi
Pikkumosse = (henkilöauto) Moskvits vm.1949-55
Pikkumusta = (henkilöauto) eräs Chevrolet Silverado
Pikkunen = (henkilöauto) eräs Nissan Micra
Pikkuvalmetti = (traktori) Valmet 15/20
Pikkuverku = (traktori) Ferguson 35 vm. 1962
Pikkuvette = (henkilöauto) Opel GT
Pikkuviiatti = (henkilöauto) Fiat 600
Pikkuvolvo = (henkilöauto) Volvo PV
Poju = (henkilöauto) eräs Nissan Micra
Väike Lapikas = (maastoauto) Volvo C202
Väikevolga = (henkilöauto) Moskvits 402 -407

Esitettyjen nimien lukumäärä: 24

Pienuutta metaforisesti ilmentävät nimet:

Auto **poeg** = (henkilöauto) KIA Picanto
hiina **põks** = (traktori) kiinalainen puutarhatraktori
Hylkeenpoikanen = (henkilöauto) Mercedes-Benz W201 eli 190
Härg = (traktori) T 150K
Imepoeg = (traktori) T-150K
Jauhesammutin = (mopo) Suzuki PV
Jawa **poeg** = (mopo) Jawa 50
Kahden miehen haalarit = (henkilöauto) Citroen 2CV
Kauppakassi = (henkilöauto) eräs Nissan Micra
Kiirovetsi **poeg** = (traktori) TZ
Kiirovetsi **poig** = (traktori) T 150K
Kiirovetsi **pojapoeg** = (traktori) TZ 4K
Kiirovetsi **pojapoig** = (traktori) TZ 4K
Kiirovetsi **vasikas** = (traktori) TZ
Kotilo = (henkilöauto) eräs Lada
kottero = (henkilöauto) pieni, vanha tai huonohko auto
Kottero = (henkilöauto) Skoda
kottonen = (henkilöauto) pienehkö auto
Kuopus = (henkilöauto) Fiat 126

Kutsikas = (linja-auto) RAF pikkubussi
kutsikas = (pakettiauto) pieni yksiakselinen lava-auto
Kuutti = (linja-auto) eräs yhtiön omistama 16-paikkainen bussi
Käppänä = (henkilöauto) Fiat 126
Kääpiöcädi = (henkilöauto) Cadillac 80-luvun pienemmät Cadillacit
Kääpiöcädi = (henkilöauto) Cadillac vm 61-62
Maasturin**poikanen** = (maastoauto) Suzuki Vitara (kuvan [lähdeviite](#))
Mamman kauppakassi = (henkilöauto) eräs Ford Mustang
Marsu = (henkilöauto) eräs Smart ForFour vm. 2005
mopoauto = (henkilöauto) pieni tai tehoton
Mortteli = (traktori) Massey-Ferguson 135
Nakkikattila = (henkilöauto) Nissan Micra
Nakkikattila = (henkilöauto) Fiat 600
Nakkipannu = (henkilöauto) Fiat 600
Napero = (maastoauto) Mitsubishi Pajero lyhyempi malli
Nasu = (henkilöauto) eräs Toyota Starlet vm. 1998
Näpyauto = (henkilöauto) eräs Fiat 133
Onnikan **muna** = (henkilöauto) Fiat 600
Pallero = (pakettiauto) Mitsubishi Pajero
Pikku kakkonen = (traktori) Valmet 502
pikku haavi = (poliisiauto) henkilöauton mallinen poliisiauto
Pikku Vihtori = (henkilöauto) eräs Vauxhall Victor F1
Pikku-Mercury = (henkilöauto) Ford Vedette vm.1948
Pikku-Niilo = (kuorma-auto) Volvo N86
Pikku-Niva = (henkilöauto) eräs Lada Niva
Pikku-Tipu = (henkilöauto) eräs Ford Thunderbird
Pikku-Vallu = (traktori) Valmet 15/20
pikkuauto = (henkilöauto)
Pikkucädi = (henkilöauto) Cadillac 80-luvun pienemmät Cadillacit
Pikkuharmaa = (traktori) Ferguson (ensimmäiset)
Pikkujehu = (traktori) Valmet
Pikkukivikki = (henkilöauto) Honda Civic
Pilkku = (traktori) eräs Massey-Ferguson 35
Pirkka-BMW = (henkilöauto) BMW E36 Compact
Poikavolvo = (kuorma-auto) Volvo Valpen
Pojapoig = (traktori) TZ 4K
Polonen = (henkilöauto) Volkswagen Polo
Pompannappi = (henkilöauto) Mini
Poni = (traktori) eräs T 20
Postiauton **lokasuoja** = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla" (kuvan [lähdeviite](#))
Postiauton **muna** = (henkilöauto) Fiat 600 keltaisena (kuvan [lähdeviite](#))
Postiauton **paska** = (henkilöauto) Fiat 600 (kuvan [lähdeviite](#))
Postiauton **penikka** = (henkilöauto) eräs Fiat 600 (kuvan [lähdeviite](#))

Postiauton **poikanen** = (henkilöauto) Fiat 600 (kuvan [lähdeviite](#))
Postiauton**lokari** = (henkilöauto) Fiat 600 keltaisena (kuvan [lähdeviite](#))
Postilaatikko = (henkilöauto) Fiat 600 keltaisena
Postilaatikko = (henkilöauto) eräs Nissan Micra
punn = (henkilöauto) pienehkö auto
putukas = (henkilöauto) pieni auto
Putukas = (henkilöauto) Mini
Seljakott = (henkilöauto) Fiat 126
Seljakott = (henkilöauto) ZAZ 965 ja 966 ja 968
Taskuraketti = (henkilöauto) Honda Civic CRX
Tenavatähti = (henkilöauto) Mercedes-Benz W201
Tenavatähti = (henkilöauto) Mercedes-Benz W202
Tiltu = (henkilöauto) eräs Citroen C3 pieni ja punainen
Timon**putka** = (henkilöauto) Mini
Tipparellu = (henkilöauto) Renault R4
Tipparenu = (henkilöauto) Renault R4
Tirppa = (henkilöauto) eräs Volkswagen Golf
Tuulan **Tulikärpänen** = (henkilöauto) eräs Nissan Micra tummanpunainen
Typy = (henkilöauto) eräs
Vaavi = (henkilöauto) eräs Nissan Micra
Vauvammersu = (ambulanssi) eräs Mercedes-Benz muita ambulansseja
pienempi ambulanssi
Äpu = (henkilöauto) Volkswagen Polo
Esitettyjen nimien lukumäärä: 84

E:6.1.3 Koonti muotoon ja kokoon viittaavista nimistä ja nimien jakautuminen nimen viittaustason mukaan

Kulkineen muoto ja koko ovat yhdessä kaikkein yleisin nimeämisperuste. Kulkineen kokoon, muotoon tai molempiin viittaavia nimiä on aineistossa 687 (16,7% aineiston nimistä ja 21,1% aineiston nimeämisperusteista). Muutamissa nimissä kokoa ja muotoa saatetaan ilmaista kahdessa eri nimenosassakin: esimerkiksi nimet *Postiauton muna* ja *Postiauton penikka* on käsitelty sekä laatikkomaisten esineiden yhteydessä että pienuuteen metaforisesti viittaavien nimien joukossa poikasmetaforan mukaan.

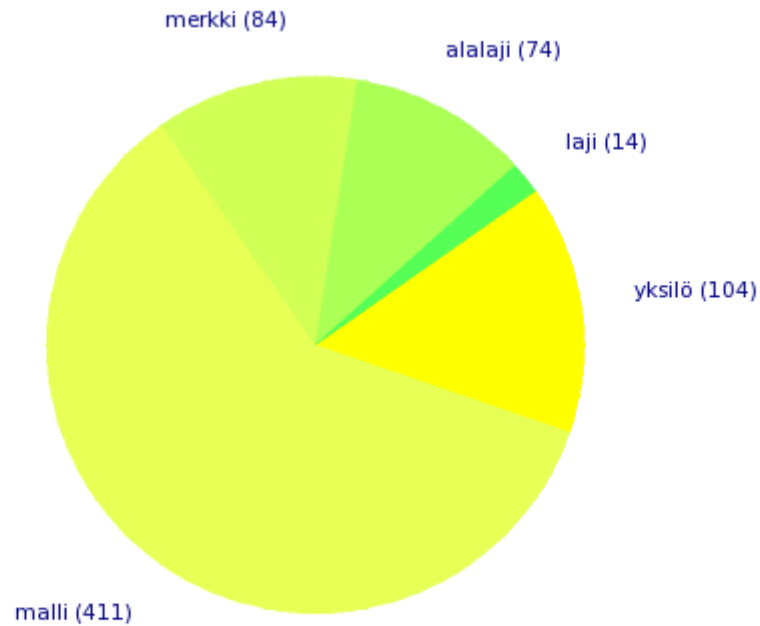
Kulkineiden nimeäminen koon ja etenkin muodon mukaan on voittopuolisesti metaforista (93,2%). Valtaosa näistä metaforisista nimistä (525 eli 82%) kuvaa samanaikaisesti sekä kulkineen muotoa että kokoa. Kulkineen kulmikkuutta kuvaavia metaforisia nimiä on 144 (21% muotoon ja kokoon viittaavista nimistä) ja muotojen pyöreyttä 212 (30,9%). Näiden tarkempi esittely oli alaluvun [E:6.1.2.1](#) alussa. Lisäksi 121 nimeä (17,6%) viittaa spesifimpiin metaforiin, esimerkiksi toiseen autoon tai juustohöylään.

Se, että kulkineen kulmikkuutteen viittaavia nimiä on vähemmän kuin pyöreyyteen viittaavia, lienee ymmärrettävä niin, että kielenkäyttäjät kokevat kulkineet kulmikkaiksi ja teollisiksi artefakteiksi – joita ne toki ovatkin – ja näin säännöstä poikkeava pyöreämuotoisuus on nimeämisen luonteva peruste. Myös kulkupelinimistössä nimetään kohteita ensisijaisesti niitten poikkeavien ominaisuuksien mukaan. Pyöreämuotoisissa kulkineissa onkin muutama hyvin runsaasti nimitelty automalli, esimerkiksi Saab 96, Volkswagen "Kupla" ja Škoda 120.

Kulmikkaiden kulkineiden ryhmässä laatikkomaisuuteen viittaavien nimien määrä on korostunut, koska laatikko toimii lahna-skeeman lisäksi myös sämpylä- ja astia-skeemaa muodon suhteen vastaavana skeemana. Lisäksi monet laatikko-nimet, kuten *Maksalaatikko*, eivät erityisen luontevasti viittaa muotoon. Tällaisia rajatapausnimiä on kuitenkin kaikissa ryhmissä, eikä tämä vääristä tuloksia. Matikanpää-nimien suhteellinen runsaus bulldog-nimiin nähden taas on seurausta tosielämän entiteettien luonteesta. Aerodynaamisten syitten takia valtaosa kulkineista on muotoiltu siten, että niiden keula on perää pienempi ja matalampi.

Kiinnostavaa on myös se, että sekä suorasanaisia että metaforisia kulkineen pienuutta ilmaisevia nimiä on enemmän kuin kulkineen suuruutta ilmaisevia. Tämä ilmentäne sitä, että pienikokoisia autoja on pidetty joko sympaattisina tai mollaamisen arvoisina ja näin ne ovat saaneet enemmän nimiä. Jonkin verran tilastolliseen jakaumaan vaikuttaa kuitenkin se, että suuruuden kuvaimena yleiset lahna- ja lotja-metaforat on käsitelty pyöreämuotoisten kulkineiden lahna-ryhmässä.

Kokoon ja muotoon viittaavat nimet jakautuvat nimen tason mukaan seuraavasti:



Graafista voidaan todeta, että kulkineen nimeäminen koon ja muodon suhteen on ensisijaisesti mallinimille ominainen piirre. Tämä ei ole yllättävää, sillä jonkinmerkkiset tai -lajiset kulkineet eivät välttämättä ole keskenään kovinkaan paljon samanmuotoisia eikä koko ja muoto näin ollen sovi kovin usein nimeämisperusteeksi näillä viittaustasoilla. Alalajin nimi taas voi hyvin osoittaa poikkeavuutta kulkinelajin tyypillisestä edustajasta muodon suhteen. Merkilläkin muoto käy nimeämisperusteesta, jos merkin mallit ovat hyvin samantapaiset, jos maahantuotuja malleja ei ole paljon tai jos jokin maahantuoduista malleista on ollut selvästi yleisin. Yksilö taas voidaan nimetä kokonsa ja muotonsa mukaan aivan luontevasti.

E:6.2 Käytettävyys

E:6.2.1 Käytettävyys nimistössä

Käytettävyys on nimeämisperusteena käypä niin henkilöiden, paikkojen, tuotteitten kuin kulkineittenkin nimeämiseen – tietyin rajoituksin. Käytettävyys on esineen ominaisuus, ja minkä tahansa olion nimeäminen käytettävyyden mukaan oikeastaan esineellistää sen. Tämän tähden käytettävyys on luonteva tavaroitten ja paikkojen nimeämisperuste. Ihmisten ja eläinten esineellistämistä voidaan pitää hieman arveluttavampana, joskin sitäkin tapahtuu.

Käytettävyyteen viittaavia nimiä ovat esimerkiksi *Paskalammi*, *Hyvähuhta* ja osa *Heikko*-nimistä (sikäli kuin ne eivät pohjaudu henkilönnimiin). Henkilöiden käytettävyyden arviointi on hankalampaa, koska näkökulma riippuu siitä, mihin tarkoitukseen puhujalla olisi toista henkilöä tarkoitus käyttää. Yleisellä tasolla "turhan" ihmisen nimityksiä saattaisivat olla esim. *tuhkamuna* 'lapsentekokyvytön mies' ja *tyhjätasku* 'varaton henkilö'. Tällainen oletus kuitenkin sisältää propositiot 'ihmisen tehtävä on lisääntyä ja täyttää maa' ja 'rahaton ihminen on huono ihminen'. Nimien tulkinta käytettävyyttä ilmaisevaksi vaatii, että tulkitsija pitää nimen kohdetta käyttöobjektina.

E:6.2.2 Kulkineen käytettävyyteen viittaavien nimien alajaottelusta ja itse analysoidut nimet

E:6.2.2.1 Yleistä

Kulkineennimen tulkitseminen käytettävyyteen viittaavaksi on huomattavasti helpompaa, koska kaikkia kulkineita yhdistää yksi tarkoitus, syy olla olemassa: kulkeminen. Koska kulkineen käytettävyyteen, siis kulkukykyyhin, liittyviä nimiä on aineistossa 575, niitä on ollut tarpeen ryhmitellä alaryhmiin. Ennen kaikkea kulkemiseen vaikuttavia kulkineen ominaisuuksia ovat mm. kulkineen mahdollinen epäluotettavuus eli vikaisuus, kulkineen hallittavuus eli ajettavuus ja kulkineen jaksaminen tai voimattomuus eli vääntö, nopeus, hitaus ja kiihtyvyys. Ajonautintoon vaikuttavat myös kulkineen varustelu ja muu mukavuus, (sisä)tilavuus ja muut "kajuutan" ominaisuudet sekä sisätilan lämpö. Lisäksi kulkineen ostohinta eli saatavuus ja kulkineen polttonesteen kulutus ovat keskeisiä käytettävyyden piirteitä.

On toki pidettävä mielessä, että eri kulkineilta vaaditaan eri ominaisuuksia. Traktorilta vaaditaan Suomen oloissa vääntöä, sitkeyttä ja ketteryyttä, kun henkilöautolta toivotaan nopeutta ja kiihtyvyyttä. Moottoripyörä taas on sinänsä nykyisin enemmänkin imagoesine ja huvitteluväline kuin hyötykulkine, ja sen käytettävyyttä arvioidaan omista lähtökohdistaan. Luotettavuus kuulunee kuitenkin kaikkien kulkineitten toivottuihin ominaisuuksiin.

Jotkin nimet taas ovat merkityssisällöltään sen verran epämääräisiä, että nimeämisperusteen luokittelu käytettävyyttä tarkemmin ei ole mahdollista. Jos *Škoda*a nimitetään *Skeidaksi*, nimi voidaan vallan hyvin ymmärtää negatiivisävyiseksi ja näin käytettävyyteen viittaavaksi (sl. *skeida* 'paska'), mutta nimi ei viittaa tarkemmin sen paremmin kiihtyvyyteen kuin ruostuvaisuuteenkaan. Näin ollen osa nimistä on ryhmitelty vain yleisnegatiivisiksi.

Tämän alaluvun nimiä ei ole ollut mielekästä jakaa käsittelyssä metaforisiksi ja epämetaforisiksi, koska suurin osa näistä nimistä on jossain määrin metaforisia.

Luvun pohjana oleva ryhmittely on siis kokonaisuudessaan seuraava:

- epäluotettavuus, viat, ruoste, tekniset erikoisuudet
 - työntämisteema ja korjaamo
 - räjähdysteema
 - oudot äänet
 - ruoste
- hallittavuus
 - levottomuus
 - kankeus
- jaksaminen
- voimattomuus
- nopeus
 - nopea kohde metaforana
 - ohitusteema
 - suorasanainen nopeus
- käyttäjäystävällisyys
 - hallintalaitteet
 - kylmyys
 - kuumuus
 - tilavuus tai ahtaus
 - varustelutaso
- kustannukset
 - polttoaineen kulutus
- hyvää yleisesti
- pahaa yleisesti

E:6.2.2.2 Kulkineen viat ja epäluotettavuus

Kulkineen epäluotettavuuteen ja vikoihin viittaavia nimiä on aineistossa 71. Useat näistä viittaavat tavalla tai toisella kulkineeseen pommina (*Pommi, Aikapommi, Kuudestilaukeava*) tai teknisenä erikoisuutena (*Holkkiperse, Leekolanti, Bajjerilainen Mutteri-Wiritys*), siis jonakin sellaisena, joka on hetkenä minä hyvänsä räjähtämässä kappaleiksi. Poikkeavaa teknistä ominaisuutta arvottaviin nimiin sisältyy myös vetojärjestelmään viittaavia negatiivissävytteisiä nimiä, esimerkiksi kaksitahtisen Wartburgin nimi *Kaksi tahtia liikaa* (kaksitahtisista on käytetty kansan suussa myös termiä *vajaatahtinen*). Nimen keksijä lienee ajatellut, että olisi parempi, ettei kaksitahtimoottoria olisi lainkaan.

Korjaamalla viihtyminen ilmenee lähinnä bakronyymeissä (*Valitamme Ostostasi, Lähetämme Varaosia Ohessa*). Autohtorilla hoidettaviin akuutteihin tai kroonisempiin vaivoihin viittaavat muun muassa lisämerkityksiset sekundäärinimet *Vaiva, Tauti, Susi* ja *Tekovika*. Epäluotettavuutta voidaan tuoda esiin myös työntämisteeman kautta (*Kinneri, Itä-Saksan seisvoja*) tai huomauttamalla kulkineen oudoista äänistä (*Narina, Nipottaja, Paukutti*). Nimiä on annettu myös ruostumisen perusteella (*Omistajani Pelkää Että Lahoan, Pakkeliloota, ranskan rapea, Ruosteen kemiallinen merkki, Täyslaho*); ruostetta voidaan pitää paitsi ulkonäkötekijänä (ks. luku [E:6.8.4](#)) myös huoltoa vaativana vikana.

Teknisen epävarmuuden sijasta toisenlaiseen epävarmuuteen viittaavat linja-auton nimet *onnipussi* ja siitä johdettu *onnikka*. Vaikka *onnipussi* tuleeekin latinan kielen sanasta *omnibus* 'kaikille', monien ihmisten mielikuvissa sillä lienee muitakin merkityksiä. Ennen nykyisten täsmällisten aikataulujen, linjojen ja ExpressBusien aikakautta linja-auton saapuminen oikeaan paikkaan ja ajallaan oli nimittäin monesti hiukan *onnenkin* asia.

Räjähdyks- tai hajoamisteemaa ilmentävät nimet:

Aikapommi = (henkilöauto) Saab 99
Boxeripommi = (henkilöauto) Subaru
Expommi = (henkilöauto) Ford Escort
Kuudestilaukeava = (henkilöauto) eräs Mitsubishi Colt
Pommi = (henkilöauto) eräs Saab
Pommi = (henkilöauto) Sunbeam IMP
Pommi = (henkilöauto) BMW 1502
Pommisaappi = (henkilöauto) Saab 96
Pömm = (henkilöauto) BMW
riisiraketti = (mopo) kiinalainen skootteri
Savuava paskaläjä = (henkilöauto) eräs Ford Escort
Esitettyjen nimien lukumäärä: 11

Työntämisteemaa ilmentävät nimet:

Anterssonin tuupattavatöt-tööt = (henkilöauto) eräs muuan auto
Tampereelta (kuvan [lähdeviite](#))
Faijas Inttiin Aikoinaan Työnteli = (henkilöauto) Fiat
Itä-Saksan **seisoja** = (henkilöauto) IFA F8
Itä-Saksan **seisoja** = (henkilöauto) Trabant
Itä-Saksan **seisoja** = (henkilöauto) Wartburg
Kinneri = (henkilöauto) Fiat
Mäkisämpylä = (henkilöauto) Saab 96
Ole Paska Älä Liiku = (henkilöauto) Opel
Olen Jäässä En Liiku = (henkilöauto) Opel
Olen Paska, En Liiku = (henkilöauto) Opel
Pidätelkähän Ekonomit Uhoanne, Grankullasta Ei Ouluun
Työnnetäkään. = (henkilöauto) Peugeot
potkulauta = (mopo) skootteri
potkulauta = (henkilöauto)
Esitettyjen nimien lukumäärä: 13

Epäilyttäviä ääniä ilmentävät nimet:

Klonkswagen = (henkilöauto) Volkswagen
Narina = (henkilöauto) Toyota Carina
Nipottaja = (henkilöauto) Nissan
Paukkuva Etova Uusi Gallialainen Ei Ole Tervetullut = (henkilöauto)
Peugeot
Paukutti = (henkilöauto) Peugeot

Esitettyjen nimien lukumäärä: 5

Ruostumista ilmentävät nimet:

Kanttirapee = (henkilöauto) Audi 80 tai 90 Coupé, Coupé Quattro typ 85

Omistajani Pelkää Että Lahoan = (henkilöauto) Opel

Paikkaa Ensin Uutta Gallialaistas, Ennenkuin Ojitat Tienpenkat =

(henkilöauto) Peugeot

Pakkeliiloota = (henkilöauto) Opel

Peltiheikko = (henkilöauto) Opel

Pilkkiauto = (henkilöauto) eräs Nissan Cherry

ruasteläjä = (henkilöauto) huonokuntoinen, vanha auto

Ruoste-Ruusu = (pakettiauto) eräs jokin vanha ja valkoinen

Ruosteen kemiallinen merkki = (henkilöauto) Lada

Ruosteen raiskaama kanisteri = (henkilöauto) vanhat amerikanraudat

Täyslaho = (henkilöauto) Saab 99

Esitettyjen nimien lukumäärä: 11

Muut epäluotettavuutta ilmentävät nimet:

Baijerilainen Mutteri-Wiritys = (henkilöauto) BMW

Biojäte = (farmariauto) eräs Citroen jokin, jossa sähköiset jouset

Fix OR Die = (henkilöauto) Ford

Fix or repair daily = (henkilöauto) Ford

Holkkiperse = (traktori) Valmet 8400 tai muut isot Valmetit

Ikuinen Harmi = (traktori) IH 475 (International Harvester)

Jalkswagen = (henkilöauto) Volkswagen (jonka kuljettaja kävelee)

Korjaamon onni = (henkilöauto) Simca 1000

Kumipusla = (henkilöauto) Ford Taunus TC

Leekolanti = (traktori) Leyland

Liikkuvat koepenkit = (linja-auto)

Luukas = (henkilöauto) eräs Mini

Miäliharmi = (leikkuupuimuri) eräs Masset-Ferguson 31

Mutterivaara = (henkilöauto) IFA

Mäkiauto = (henkilöauto) Fiat

Nupukka = (henkilöauto) eräs Honda noin vuosimallia -88

onnipussi = (linja-auto) (kuvan [lähdeviite](#))

Oo josta tulee ongelmia = (henkilöauto) Opel

Ota ja hajota = (henkilöauto) Toyota

Palme = (henkilöauto) Volvo

Paugu ott = (henkilöauto) Peugeot

Petojen sukua, susi jo syntyessään = (henkilöauto) Fiat

Pietturi = (henkilöauto) Morris Mini

Sininen **ihme** = (henkilöauto) eräs Volvo 850 vm. 1992

SusiSusi = (henkilöauto) Saab 99

Sökö-Sakke = (henkilöauto) eräs Volvo 850 vm. 1992

Tekovika = (henkilöauto) DKW
tekovika = (apumoottorillinen polkupyörä)
Tulppaimuri = (henkilöauto) Volvo 400-sarja
Vaiva = (henkilöauto) Vauxhall Viva
Valitamme Ostostasi, Lähetämme VaraOsia = (henkilöauto) Volvo
Valitamme Ostostasi, Lähetämme Varaosia Ohessa = (henkilöauto) Volvo
Vanha **harmi** = (leikkuupuimuri) eräs Sampo 657 LP
Viat = (henkilöauto) Fiat
Vietä Oivat Lomapäiväsi Varaosia Ostellen = (henkilöauto) Volvo
Vikakasa = (moottoripyörä) Kawasaki
Vilkuttaa Oudosti, Liikenteessä Vaarallinen Ohittaa = (henkilöauto) Volvo
Vihvauh **perusvika 70** = (henkilöauto) Zwickau P 70
Ysisusi = (henkilöauto) Saab 99
Esitettyjen nimien lukumäärä: 39

E:6.2.2.3 Hallittavuus

Kulkineen hallittavuus jakautuu kahteen pääryhmään: kankeuteen ja levottomuuteen (ali- ja yliohjautuvuus). Aliohjautuvuutta kuvataan usein jonkin taipumattoman ja kankean asian kautta, esimerkiksi jukuripäisen eläimen (*Aasi, Hakohärkä, Päkätti*), suuremman kulkineen (autojen nimet *Maantietraktori, Maatalouskone, Valmetti, Buimuri, Der Panzerwagen, Maantiejyrä*) tai jäykän esineen (*Rautasänky, Ratakisko*). Lisäksi jotkut ensisijaisesti kulkineen muotoon viittaavista nimistä saattavat viitata myös kankeuteen (*Ruumisarkku* ym.). Ryhmän attraktiokeskus on Volvo. Monet kokoon ja muotoon viittaavaksi luetut suuruutta ilmaisevat nimet ilmaisevat samalla kulkineen kolhousta ja sitä, että sitä on hankalaa liikutella pienessä tilassa.

Kun kulkine on yliohjautuva, pienikin liike hallintalaitteissa johtaa suuriin muutoksiin auton liikkeessä, tai ainakin suurempiin kuin käyttäjä on toivonut. Kulkine voi olla myös toivottoman kiikkerä ja tuulenarka – näin käy erityisesti silloin kun kulkine on samanaikaisesti korkea ja kevyt. Ryhmän attraktiokeskus on *Rättisitikkakin* tunnettu Citroën 2CV, jolle on keksitty monia kiikkerytteen viittaavia eri nimiä: *Ankka, Apinakeinu, Apinakiikku, Keikkumarallallei, Kiikku, Lulla* ja *Vaappu*. Tiealueen ulkopuolelle päätymiseen viittaavat mm. nimet *Ojahauki* ja *Ohjautuu Puuhun Etuset Linkussa*.

Kankeuden ja vikuroinnin lisäksi kulkineilla voi olla muitakin niitten hallintaa haittaavia ominaisuuksia. Kulkineen jousitus ja alustarakenne saattavat olla sellaiset, että auto seuraa turhankin tarkasti tien muotoja (*Kuoppatutka, Lötkö*). Positiivisella tavalla tien pinnan seuraamiseen viittavat Citroënin *Kissa*-nimet. Myös joitakin eläinmetaforia (*Gorilla, Kusiainen*) ja hankalasti ohjautuvien liikkumisvälineitten nimiä (*kelkka, pulkka-* ja *kanootti*) voidaan pitää liikkumistapaa ja näin käytettävyyttä kuvaavina.

Kankeutta ilmentävät nimet:

Aasi = (linja-auto) AEC (kuvan [lähdeviite](#))
Der Panzerwagen = (henkilöauto) Mercedes-Benz W140 (kuvan [lähdeviite](#))
Hakohärkä = (traktori) eräs Fiat 1300 DT vm. 1975
Kirkkovene = (henkilöauto) Chevrolet Suburban
Kivireki = (henkilöauto) Volvo 144

kornikka = (traktori) suurikokoinen traktori
Lentotukialus = (henkilöauto) Chrysler Saratoga
Maantiejyrä = (henkilöauto) Volvo
Maantietraktori = (henkilöauto) Saab 900
Maantietraktori = (henkilöauto) Volvo 240
Maatalouskone = (henkilöauto) Volvo
Naelakast = (henkilöauto) Volvo vanhempi
Norsu = (henkilöauto) Mercedes-Benz
Pohjolan nopein traktori = (henkilöauto) Volvo
puimuri = (henkilöauto) etuvetoinen auto
Pukkimajori = (traktori) Fordson Major 1946-1951
Puulöikamispuukk = (maastoauto) GAZ 69 jonka jousitus on huonossa kunnossa
Päksätti = (traktori) eräs Zetor 25 A (äänen [lähdeviite](#))
Päkä = (traktori) Valmet 361 tai 500 tai 565
Päkätti = (henkilöauto) Saab 96 (äänen [lähdeviite](#))
Päkätti = (traktori) eräs Valmet 565
Pöllumajanduslik = (kuorma-auto) KamAZ 55102 tai KAZ-4540
Raktori = (henkilöauto) Volvo 240
Ratakisko = (henkilöauto) Volvo 200-sarja myös 700- ja 900-sarjat
Rautasänky = (henkilöauto) Volvo
Soomuk = (henkilöauto) BMW 7-sarja
Tank = (maastoauto) Lada Niva
Tank = (maastoauto) Mercedes-Benz G -sarja
tank = (henkilöauto) suuri auto
Tank = (henkilöauto) Hummer
Tank = (henkilöauto) Volvo
Tank = (henkilöauto) Mercedes-Benz W140 (kuvan [lähdeviite](#))
Toruta tank = (henkilöauto) Hummer
Traktori = (henkilöauto) Volvo
Traktori = (henkilöauto) Volvo 144
Tykinlavetti = (henkilöauto) Datsun tai Nissan. Isot, erityisesti dieselmallit
Valmetti = (henkilöauto) Volvo
Venäläinen **panssarivaunu** = (henkilöauto) Lada
Volvetti = (henkilöauto) eräs Volvo
Esitettyjen nimien lukumäärä: 39

Levottomuutta ilmentävät nimet:

Ankka = (henkilöauto) Citroen 2CV (kuvan [lähdeviite](#))
Apinakeinu = (henkilöauto) Ford Fiesta
Apinakeinu = (henkilöauto) Citroen 2CV
Apinakiikku = (henkilöauto) Citroen 2CV
hetku = (linja-auto) jossa moottori etuakselin etupuolella
Hulivili = (henkilöauto) eräs Kalle Pääntalon setä-Jalmarin auto

hulluhevonen = (polkupyörä) korkea vanhanaikainen polkupyörä
Hyppy-Heikki = (pakettiauto) eräs Fiat 238 vm. 1968
Inetu Pardipoeg = (henkilöauto) Citroen 2CV
Kaatumatautinen = (henkilöauto) Mercedes-Benz A-sarja
Katri Helena = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Keikkumarallallei = (henkilöauto) Citroen 2CV
Kiikku = (henkilöauto) Citroen 2CV
kiikkulauta = (henkilöauto) amerikkalainen auto
lemmenlulla = (henkilöauto) Citroen 2CV
lulla = (henkilöauto) iso, kömpelönnäköinen ja löysäalustainen auto
Lulla = (henkilöauto) Citroen 2CV
Nuhakiikku = (henkilöauto) Citroen 2CV
Perseellens lens = (henkilöauto) Mercedes-Benz
Pompannappi = (henkilöauto) Fiat 600 (kuvan [lähdeviite](#))
Puuraidur = (henkilöauto) Subaru
Rytmi-Ritmo = (henkilöauto) eräs Fiat Ritmo
Tuulen viemää = (henkilöauto) Opel 1. isokokoinen Opel
Tuulipussi = (henkilöauto) Volvo PV
Vaappu = (henkilöauto) Citroen 2CV
Vösaniiduk = (henkilöauto) Subaru
Esitettyjen nimien lukumäärä: 26

Muut hallittavuutta ilmentävät nimet:

Ahtisaari = (henkilöauto) Mercedes-Benz W168 A-sarja
Bomber = (henkilöauto) eräs Opel Astra Sport vm. -99
Falskillakin Ohjauksella Rullaat Diskoon = (henkilöauto) Ford
Horisko = (henkilöauto) eräs Talbot Horizon
Hylkeenpoikanen = (henkilöauto) Mercedes-Benz W201 eli 190
Iso Kissa = (henkilöauto) Citroen BX
Iso Kissa = (henkilöauto) Citroen ID19 tai DS19
Kajakki = (henkilöauto) Saab 96
Kajakkikaksikko = (henkilöauto) Saab 96
Kanootti = (henkilöauto) Saab 96
Kanootti = (henkilöauto) Opel Kadett
Kissa = (henkilöauto) Citroen
Kissa kakkonen = (henkilöauto) eräs Citroen
Kissa kolmonen = (henkilöauto) eräs Citroen
Kissa ykkönen = (henkilöauto) eräs Citroen
Kottarainen = (henkilöauto) eräs Renault Megane sähkönsininen
Kumilehmä = (moottoripyörä) BMW vanhat bokseri-BMW-pyörät
Kuoppatutka = (henkilöauto) Fiat 600
Kuoppatutka = (henkilöauto) Mini Austin tai Morris Mini
Kusiainen = (henkilöauto) Fiat 600
kusiluistin = (henkilöauto) vanha takavetoinen auto

Lahna = (henkilöauto) Volvo 240
lahna = (henkilöauto) suurikokoinen auto, mm. ns. amerikanrauta
linttalulla = (henkilöauto) iso ja amerikkalainen
Lötkö = (henkilöauto) Audi 100 tai 200 korimalli typ44 vm. 1982-90
Nokkapainonen keppihelevetti = (traktori) Valtra
Nytky = (henkilöauto) eräs Fiat Grande Punto 1.4 vm. 2006
Ohjautuu Puihin Etuset Linkussa = (ambulanssi) Opel
Ojahauki = (henkilöauto) Saab 96
Ojahauki = (henkilöauto) Skoda 120
Ojatutka = (henkilöauto) eräs Lada 1200S vm.1987
Oravanlukukone = (traktori) Nuffield DM 4
Paikkaa Ensin Uutta Gallialaistas, Ennenkuin Ojitat Tienpenkat = (henkilöauto) Peugeot
Pulkka = (henkilöauto) Chevrolet Corvette
pulkka = (henkilöauto)
Se kaatumatautinen = (henkilöauto) Mercedes-Benz W168 A-sarja
Sladi = (henkilöauto) Lada
Stiga = (henkilöauto) Chevrolet Corvette
Suur **kass** = (henkilöauto) Citroen DS
Suzuki**Vitura** = (henkilöauto) Suzuki Vitara
Esitettyjen nimien lukumäärä: 40

E:6.2.2.4 Nopeus

Kun suomalaiset siirtyivät agraarikulttuurista teolliseen yhteiskuntaan, kulkemisen helppouden lisäksi myös nopeus tuli yhä tärkeämmäksi. Matka, joka ennen taitettiin hevoscärryillä päivässä, tuli nyt mahdolliseksi ajaa autolla tunneissa. Autot ja ajankäyttö tehostuivat vuosi vuodelta, ja kulkineen nopeudesta ja sen suomista mahdollisuuksista tuli keskeinen arvo. Nopeus on olennainen osa kulkineen käytettävyyttä.

Nopeuteen voidaan viitata metaforisesti jonkin toisen nopean esineen erisnimen (*Dakota, Lambo*) tai yleisnimen (*Raketti, Hurrikaani*). Nopeudesta kertoo myös auton käytettävyyden liikenteessä (*Hiaste, Maantientukko, Maanteiden partaveitsi*). Nopeutta voidaan ilmaista varsin suorasanaisesti (*Idän nopein, Vauhtiampeeri, kiituri, menolainen*), mutta sävy voi olla sarkastinenkin. Nopeuteen ja voimakkuuteen viitataan usein myös *turbo*-sanalla.

Nopeaa kohdetta metaforana hyödyntävät nimet:

AleninDakota = (henkilöauto) Fiat 131 Mirafiori
AleninDakota = (henkilöauto) Fiat 131 Mirafiori
Espanjan **ampiainen** = (moottoripyörä) Montera-Brio
Fuuga = (henkilöauto) eräs Volvo V40 vm. 2004
Hurrikaani = (polkupyörä) eräs Tunturi Huracane
Jasp Grippen = (henkilöauto) Saab
Komposiitti**ohjus** = (henkilöauto) Audi 100 tai 200, typ 44, korotettuna
Lambo = (henkilöauto) Lada

Lambo = (henkilöauto) eräs Lada 2104
lennuk = (kulkine yleensä) nopea kulkine (kiirust üledav sõiduk)
Maantiekiitaja = (henkilöauto) Plymouth Roadrunner
Põmm = (henkilöauto) BMW
püss = (henkilöauto) nopea auto, urheiluauto
Püssikuul = (mopo) eräs
rakett = (henkilöauto) nopea auto
Raketti = (henkilöauto) Opel Kadett
relv = (henkilöauto)
riisirakett = (henkilöauto) japanilainen urheiluauto
Sininen **salama** = (henkilöauto) eräs Opel Ascona sininen
Siperian**WRC** = (henkilöauto) Lada
Suihkusämpylä = (henkilöauto) Saab 96
Taskuraketti = (henkilöauto) Honda Civic CRX
Tupperware-**raketti** = (henkilöauto) Chevrolet Corvette
Välk = (henkilöauto) Opel
välk = (henkilöauto) nopea auto
Esitettyjen nimien lukumäärä: 25

Ohitus- tai liikenneteemaa hyödyntävät nimet:

Fakta: Ohittaa Romu-Datsunit = (henkilöauto) Ford
Maantientukko = (henkilöauto) Fiat 600
Paskat, En Usko! Gallialainen Ehtii Ohittaa Transun! = (henkilöauto) Peugeot
Pomojen Edestä Ulisevat Gallialaiset Eivät Ohita Toyotia = (henkilöauto) Peugeot
Esitettyjen nimien lukumäärä: 4

Nimet, joissa nopeutta ilmaistaan suorasanaisesti:

Hujaameneelada = (henkilöauto) eräs Lada
Idän **nopein** = (henkilöauto) Lada
Tourulan **turbo** = (traktori) eräs Valmet 20
Turboruuvi = (henkilöauto) Saab 99
UpeeKapeeNopeeKuppee = (henkilöauto) Fiat 850 Coupé
Vauhtiampeeri = (henkilöauto) Datsun 100A (kuvan [lähdeviite](#))
Vauhtipahvi = (henkilöauto) Trabant
Vauhtisammakko = (henkilöauto) eräs Lada 1200 L
Vauhtisämpylä = (henkilöauto) Saab 96
Väle pöder = (henkilöauto) GAZ 21 (Volga)
Esitettyjen nimien lukumäärä: 10

Muut hallittavuutta ilmentävät nimet:

Hiaste = (pakettiauto) Toyota Hi-Ace
Hujaalada = (henkilöauto) eräs Lada

kiituri = (henkilöauto) kilpa-auto
Kilpuri = (henkilöauto) eräs Volkswagen Vento vm. 1995
Kraft Durch Discopotato = (henkilöauto) eräs Volkswagen Golf
käveleväarkkupakastin = (matkailuauto)
lendav diivan = (moottoripyörä) vanha, venäläinen ja hyväkuntoinen
lendav taburet = (mopo)
Lendav tellis = (henkilöauto) Volvo jossa turbomoottori
Lendav telliskivi = (henkilöauto) Volvo vanhempi
Maantee hirm = (henkilöauto) BMW
Megameno = (henkilöauto) eräs Citroen 2CV
Nopeekoppänen = (henkilöauto) Ford Escort MK1
Nopo = (mopo) Mopo
Ruuhkatutka = (henkilöauto) jokin auto 1960-luvulla
Salamasepra = (henkilöauto) eräs Lada "Nappis" vm. 1986
tulppa = (kulkine yleensä) joka tukkii liikennettä
Esitettyjen nimien lukumäärä: 17

E:6.2.2.5 Voimattomuus ja jaksaminen

Kulkineen nopeuteen ja käytettävyyteen liittyy läheisesti myös kulkineen voimakkuus ja jaksaminen. Etenkin raskaan kaluston ja maatalouskoneiden "vääntö" on perin tärkeää. Uudempien ja tehokkaampien traktorien tultua markkinoille Valmetin varhaisia 15- ja 20-malleja alettiin nimittää *Piikkilangankiristäjiksi*, koska niissä ei "vääräleukojen" mukaan ollut voimaa muuhun. Tyypillisempi tapa halveerata jotakin suurempaa kulkinetta on asettaa sen voimakkuus kyseenalaiseksi nimittämällä sitä *mopoksi* Auto taas voidaan rinnastaa vanhanaikaiseen invalidiajoneuvoon kutsumalla sitäkin *koppimopoksi*.

Kulkineen laiskuuteen ja voimattomuuteen viitataan usein hengitysvaikeuksilla ja nenän tukkoisuudella (*Nuhapumppu, Opel Astma*). Kulkineen staattisuutta voidaan kuvata myös rasvaisuuden avulla (*Laardi, Läskipala*) tai muin samantyyppisin metaforin (*Lahna, lehmä, säkkituoli*). Kulkineen voimattomuuteen voidaan viitata myös käyttämällä siitä jonkin heikkotehoisen pienen kodinkoneen nimeä. Heikkotehoinen kaivinkone tunnetaan Suomessa nimittäin *mehumajana*.

Laiskuutta voidaan ilmaista varsin suorasanaisestikin. Itse *laiska*-sanaa kuitenkin käytetään lähinnä Fiat 127:n nimisikermässä, jossa se varioi nimen *-seiska*-osaa: *Satakakslaiska, Patakakslaiska, Ratakakslaiska*. Samanhenkisiä lienevät myös *Tuhnus* ja *Nuhju*.

Vain muutama nimi viittaa kulkineen jaksamiseen positiivisessa sävyssä. Ranualaisen Matti Lohen oli aikanaan (ilmeisesti 1930-luvulla) valmistanut paikallisiin lumisiin oloihin traktorin, joka sai nimekseen *Ummenajokas*. Positiiviseksi lienee tulkittava myös Ford Trader -kuorma-auton nimi *Suurten kuormien suruton vetäjä*. Sarkastisen ja kehuvan nimen rajamailla ovat *Suomen Armeijan MaastoAjoneuvo Rauhan Aikana* ja 6-sylinterisistä autoista käytetty *traktori*.

Voimattomuutta ilmaisevat nimet:

abimootoriga ostukäru = (henkilöauto) hyvin pieni auto, esim. Daewoo Tico
Fiat satakakslaiska = (henkilöauto) Fiat 127
föön = (mopo) skootteri
iseliikuvtaburet = (mopo) skootteri

kahvikeetja = (henkilöauto) heikkotehoinen
katiska = (henkilöauto) yleensä
Kinneri = (henkilöauto) eräs Hyundai i20 vm. 2009
kinneri = (henkilöauto) halventavana
Koppimopo = (henkilöauto) Fiat 127
koppimopo = (henkilöauto) pienikokoinen nykyauto
Lahna = (henkilöauto) Volvo 240
lehmä = (polkupyörä) vanha naistenpyörä 1970- tai 1980-luvuilta
lendav **taburett** = (mopo)
Lepo **Astma** = (henkilöauto) Opel Astra
mootoriga ostukäru = (henkilöauto) hyvin pieni auto, esim. Daewoo Tico
Mopo-Scania = (kuorma-auto) Scania malli 36 tai 50, 1960-luvulla.
Mopo-Vanaja = (linja-auto) Vanaja jokin vanha malli.
mopoauto = (henkilöauto) pieni tai tehoton
Mortteli = (traktori) Massey-Ferguson 135
Nelirenkainen **sateenvarjo** = (henkilöauto) eräs Toyota Aygo
Nuhakiikku = (henkilöauto) Citroen 2CV
Nuhapumppu = (mopo) Honda Monkey
Nuhju = (traktori) Nuffield
Opel **Astma** = (henkilöauto) Opel Astra
Patakakslaiska = (henkilöauto) Fiat 127
peedikas = (mopo) skootteri
Peetrin Jook = (invalidiajoneuvo)
Piikkilangankiristäjä = (traktori) Valmet 15 tai 20
puutarhatuoli = (mopo) skootteri
Ratakakslaiska = (henkilöauto) Fiat 127 kolhittuna
Ratakakslaiska = (henkilöauto) Fiat 127
Satakakslaiska = (henkilöauto) Fiat 127
sepik = (henkilöauto) huono auto
säkkituoli = (mopo) skootteri
taburett = (mopo)
Tosilaiska = (henkilöauto) Volkswagen TL-mallit
tossumopo = (mopo) Suzuki PV, Honda Monkey tai Honlei
triikraud = (mopo) skootteri
Tuhnus = (henkilöauto) Ford Taunus
Tuhunus = (henkilöauto) Ford Taunus
Unelmatet**taburett** = (henkilöauto) VAZ 2101 tai 2103
Viis velttoo kirjainta = (henkilöauto) Volvo
Esitettyjen nimien lukumäärä: 42

Jaksamista ilmaisevat nimet:

Husky = (henkilöauto) eräs Citroen Berlingo vm. 2011
Ikiliikkuja-se-on = (traktori) eräs Massey-Ferguson 165 vm. 1977
Kaks seiska laiska = (henkilöauto) eräs Fiat 127

Konn = (kuorma-auto) ZIL 131
Krokodill = (kuorma-auto) ZIL 131 tai 133GJ
Kuukulgur = (maastoauto) LuAZ
Mr. Miyagi = (henkilöauto) eräs Nissan Sunny vm. -88
Muskel-Vanaja = (kuorma-auto) Vanaja 690 1960-luku.
Piison = (kuorma-auto) MAZ 200
Pull = (traktori) MAZ 200
Ruuna = (henkilöauto) eräs Saab ikivanha
Suurten kuormien suruton vetäjä = (kuorma-auto) Ford Trader
Tarpoja = (maastoauto) eräs Land Rover Range Rover
Ummenajokas = (traktori) eräs itse rakennettu
Vihtori = (henkilöauto) eräs Volkswagen Kleinbus vm. 1972
Virkku = (traktori) eräs Ferguson
Esitettyjen nimien lukumäärä: 16

E:6.2.2.6 Käyttäjästävällisyys

Kulkineen nopeus, toimintavarmuus ja kiihtyvyytys ovat nekin kulkineen käyttäjän viihtymiseen vaikuttavia tekijöitä. Vielä keskeisemmin kuljettajan ja matkustajien viihtyvyyteen vaikuttavat kuitenkin auton sisätilat, niiden lämpötila ja muotoilu. Futuristinen muotoilu ja hallintalaitteiden runsaus ovat saaneet muutamat kuljettajat kiusaantumaan ja nimittämään autoaan *Avaruussukulaksi*. Sisäilman lämpötila on perinteinen nimeämisen aihe (*Natsipakastin, Huurrepurkki; Pyörillä kulkeva sauna*). Tärinäkään ei tee matkustamisesta miellyttävää (*Kommunistin liikkuva kidutuspenkki, Pallihakkuri, Tyrätärstin*). Epämukavuudestaan kulkinelajina on tullut tunnetuksi erityisesti polkupyörä (*munamankeli, hinkuveivi ja väkisinpoljettava maisemanvaihtoväline*). Myös auton sisätilavuus tai tilanahtaus vaikuttavat viihtyvyyteen, etenkin jos kulkineella on tarkoitus kuljettaa matkatavaraa. Monet auton ulkomittoihin ja muotoon viittaavat nimet (*Kirppu, Sillipurkki; Merikontti*), ottavat tosiasiallisesti kantaa myös auton sisätilojen kokoon ja matkustajien viihtyvyyteen.

Käyttäjästävällisyyteen voidaan lukea myös kulkineen varustelu, ostohinta ja muut sen tuottamat kulungit. Yksinkertaisesta varustelusta käytetty sana *karvalakkimalli* lienee yleisesti tunnettu, mutta hyvin varusteltuja Volvoja nimitettiin aikanaan vientikohteensa mukaan *arabimalleiksi*.

Karvalakki-sanana alkuperästä kertoo Nissinen 1995: 297–300: Maailmantapahtumien käännteille syntyy paitsi yleiskielisiä, usein pitkiä ja selittäviäkin nimityksiä myös leikkilisiä kuvailmauksia. Jokunen vuosi siten käytetyistä pakinailmauksista näyttää jättäneen henkiin aina näihin päiviin. Karvalakkilähetystö, joka tarkoittaa maaseudulta ministerin tai muun vaikuttajan puheille tulevaa lähetystöä, lienee jo toistakymmentä vuotta vanha ilmaus. Se elää kuitenkin yhä, ja sitä käytetään tuolloin tällöin laajemminkin, kun halutaan ilmaista, että jokin on tavalliselle kansalle tarkoitettua tai rahvaanomaista. Karvalakkiluokka lentokoneessa sijaitsee bisnesluokan takana. Sotilasfarssit ja muut "aivottomat suomalaissekoilut" niputetaan eräässä arvostelussa karvalakkikomedioiksi. Karvalakkihenki tarkoittaa erään lehdessä haastatellun mukaan suomalaisten itsetunnon puutetta ja metsäläisyyttä. Hän huomauttaa myös, että me emme ole enää mitään karvalakkiporukkaa, jonka pitäisi hävetä itseään eurooppalaisessa ympäristössä.

Askeettisuutta kuvaavat myös *Neljä pyörää ja loota* sekä *Härkävaunu*. Hieman hirtehistä on myös nimittää autoa *kulkuneuvoksi*, kuten usein tehdään (aineistossa maininta vain informantilla H6, mutta tapa on kyllä yleinen). Ajatus on, että auto liikuttaa käyttäjänsä paikasta toiseen, mutta mitään muuta hyvää siinä ei sitten olekaan. Varustelutasoon voidaan ottaa myös kantaa vertaamalla kulkinetta toiseen kulkineeseen. Näitä nimiä (mm. *Venäjän Mersu 'Volga'*) on käsitelty Uhtuan Buick -nimityypin yhteydessä lisäluvussa [E:6.3.b](#).

Kehno laatu ja varustelutaso ovat usein sidoksissa hintaankin. Tyypillinen suomen kielen rakenne on *köyhän miehen X*, jota voidaan käyttää lähes mistä tahansa asiasta. Virossa tunnetaan vastaava konstruktio *Vaese mehe X*. Tämä X voi olla mikä tahansa sana, mutta usein se kuitenkin on jokin propri: esimerkiksi Leevi and the Leavings lauloi *Köyhän miehen Dannystä*. Köyhän miehen kulkine on vastaavasti esimerkiksi *Köyhän miehen Mersu* 'Ford Cortina'. Nimityyppi on käsitelty kulkineen käyttäjään viittaavien nimien luvussa [6.6](#). Hintaan voidaan viitata myös suoraan (*Kallis Jalmari*) tai velkariskiä korostaen (*Velka-auto* 'Volga'). Paljon taksiautonakin käytetty Volga ostettiin nimilipun mukaan useimmiten velaksi kalliin hintansa vuoksi. Hinta ei kuitenkaan aineistossa ole mikään erityisen yleinen nimeämisperuste. Kulkineen käytettävyyden osana voidaan myös pitää kulkineen polttonesteen kulutusta, mitä muutamat nimet tähdentävät (*Tipparellu, Sieppo, bensakrematorio*)

Kustannuksia painottavat nimet:

asfalttilehmä = (henkilöauto)
bensakrematorio = (henkilöauto) bensiinikäyttöinen auto yleensä
Kallis Jalmari = (traktori) Allis Chalmers
Kelohonkamökki = (moottoripyörä) Honda Goldwing
Kirvesmiehen Barracuda = (henkilöauto) Volkswagen 1600
Köyhän miehen GTO = (henkilöauto) Skoda R110 Coupé
Köyhän miehen **Mustang** = (henkilöauto) Ford Capri (kuvan [lähdeviite](#))
Köyhän miehen Mustangi = (henkilöauto) Ford Capri 1300 (kuvan [lähdeviite](#))
Köyhän miehenQuattro = (henkilöauto) Audi etuvetoinen
menolainen = (kulkine yleensä) auto ylipäättään
Omistaa Pankki, Elämäni Lainasin = (henkilöauto) Opel
On Persaukisten Eka Lelu = (henkilöauto) Opel
Onnellisen Pojan EnsiLelu = (henkilöauto) Opel
Orjuuttaa Pojan Elinikäiseen Lainaan = (henkilöauto) Opel
PErsaukisen Uljas Gallialainen Ei Ole Tyyris = (henkilöauto)
Pirkkamersu = (henkilöauto) eräs Volkswagen Passat vm. -07
Saastecädi = (henkilöauto) Cadillac vm. 75-
Sieppoauto = (henkilöauto) Ford Sierra
Sun Kallein Ostokset, Duunissapahan Ahkeroit = (henkilöauto) Skoda
Tipparellu = (henkilöauto) Renault R4
Tipparenu = (henkilöauto) Renault R4
Vaese mehe CLS = (henkilöauto) Volkswagen Passat CC
Vaeste vanker = (henkilöauto) Volkswagen Golf II
vaestevanker = (linja-auto) haitaribussi
Velka-auto = (henkilöauto) Volga
Velkamiina = (henkilöauto) Chevrolet El Camino
Velkaveturi = (traktori) Valmet
Esitettyjen nimien lukumäärä: 27

Muut käyttäjäystävällisyyttä kuvaavat nimet:

apinamopo = (mopo) pienipyöräinen ja leveärenkainen
Fakta: Iskarit Aina Tärisee = (henkilöauto) Fiat
haaravälihintä = (polkupyörä)

hikimankeli = (polkupyörä) armeijan polkupyörä
hinkuveivi = (polkupyörä)
Homosohva = (moottoripyörä) Harley-Davidson matkamalli, esim. FLHTCU
iseliikuvtaburett = (mopo) skootteri
Kivipurustaja = (henkilöauto) Moskvits 401
Kommunistin liikkuva kidutuspenkki = (henkilöauto) Lada
Kondimurdja = (traktori) SHTZ
Kuulikindel = (henkilöauto) Moskvits 401
Litsilöks = (henkilöauto) VAZ 2108
litsilöks = (henkilöauto) kaksi- tai kolmiovinen
Mankeli = (mopo) Honda Monkey
meestevibraator = (moottoripyörä)
Mummontappaja = (moottoripyörä) sivuvaunullinen
munahöövel = (moottoripyörä)
Munaklopper = (moottoripyörä) Riga
munamankeli = (polkupyörä)
Munaväristaja = (moottoripyörä) Riga
Mutiraputaja = (kuorma-auto) Iveco tai MAN, pitkänmatkan mallit
Neljän hengen **hautausmaa** = (henkilöauto) IFA
Niskahiki = (polkupyörä) Nishiki
Nököttäjä = (traktori) eräs Aveling-Barford vm. 1946
Pallihakkuri = (kuorma-auto) Scania 110
pekiväristaja = (mopo)
Pelasta Enkelini Ulos Gamalan Etovasta OviTärystimestä =
(henkilöauto) Peugeot
Pirkkamersu = (henkilöauto) eräs Volkswagen Passat vm. -07
Plasto = (henkilöauto) eräs Toyota Aygo punainen
püksikäristaja = (moottoripyörä)
rimpuilurauta = (polkupyörä)
Sheiker = (maastoauto) UAZ
Siementäjä = (henkilöauto) eräs merkistä tai mallista ei tietoa
Sohva = (moottoripyörä) katettu, laajalti varustettu matkamoottoripyörä,
esim. Honda Gold Wing.
sohvapyörä = (moottoripyörä)
Sääreväristaja = (apumoottorillinen polkupyörä) Riian polkupyörätehtaasta,
1954-
sääreväristaja = (moottoripyörä)
taburett = (mopo)
Teknopolukka = (henkilöauto) eräs Ford Ka
Touko Jaakoppi = (henkilöauto) eräs Citroen 2CV
Tyrätäristin = (henkilöauto) Wartburg
Vapisija = (kuorma-auto) Scania-Vabis
väkisinpoljettava maisemanvaihtoväline = (polkupyörä)

E:6.2.2.7 Yleisesti pahaa

Monet kulkineen käytettävyyteen viittaavat nimet ovat kuitenkin sellaisia, joita ei voi erikseen ryhmitellä kulkineen voimattomuuden, ruosteisuuden tai sisätilojen viihtyvyyden suhteen. Esimerkiksi Ladan nimi *Baazka* (Huom! tulee ven. merkkitunnuksesta *BAZ*) muistuttaa sanaa *paska*, joka ei spesifioi kulkineen negatiivista ominaisuutta mitenkään. Ulostetemaattisia nimiä on muitakin, ja Ford Sierran nimi *Serla* kuulunee ryhmään. Tarkemmin kulkineen huonoa käytettävyyttä ei ilmaise myöskään *Ongelmajäte*. *Paskan* lisäksi edelleen liikkuvia kulkineita kutsutaan *romuiksi* tai käytetään muuta *r*-alkuista samankaltaista sanaa (*raato*, *Riesa*, *rieska*, *ritsa*, *rutku*, *räyskä*; ehkä myös *Renu* ja *Repsu*). Äännesymboliikkaa sisältänevät myös *Pöhkö*, *Pöhlö*, *Söhlö*, *Pöykämöytti* ja *Tärviölet*. Ryhmä on hankalasti rajautuva, ja erityisesti monien lisämerkityksisten sekundäärinimien luokittelu halventaviksi tai ei-halventaviksi on käytännössä mahdotonta (esim. *Lada Niva* → *Inva*). Sanaan sisältyvän sävyn ja kantaaottavuuden arviointi on hankalaa myös pieneen autoon viittaavan *kottero*-sanan kohdalla. *Kotti*-sanan johdoksena *kottero* on sinänsä varsin neutraali, ja siihen vaikuttaa käyttäjästä ja kontekstista riippuen voivan liittyä joko halventava tai hellittelevä sävy. Monesti *kottero* kuitenkin samastuu samantapaisiin *romuihin*, *kippoihin* ja *räyskiin*.

Muut epäluotettavuutta ilmentävät nimet:

Agronomihirm = (maastoauto) LuAZ

Armeenia **ime** = (pakettiauto) JerAZ

Armeenilase **kättemaks** = (pakettiauto) JerAZ

autorämä = (henkilöauto) romuauto

Baazka = (henkilöauto) eräs Lada

Baskona = (henkilöauto) Opel Ascona B

Degoullenkosto **ihmiskunnalle** = (henkilöauto) Peugeot 405

Fiasco = (henkilöauto) eräs Ford Fiesta mk 3

Fiasko = (henkilöauto) Ford Fiesta

Fiasko = (henkilöauto) Fiat

Ford **Kakka** = (henkilöauto) Ford Ka

Ford **Riesa** = (henkilöauto) Ford Sierra

Ford**Fiasko** = (henkilöauto) Ford Fiesta

Hiivatti = (henkilöauto) Fiat

Hitleri **kättemaks** = (kuorma-auto) IFA Multicar

Hitleri **kättemaks** = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Hitlerin **kosto** = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Hitlerin **viimeinen kirous** = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Hitlerinkosto **jälkipolville** = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Huihai = (henkilöauto) Hyundai

Huimjaa = (henkilöauto) Hyundai

Huinjaa = (henkilöauto) Hyundai

Inva = (henkilöauto) eräs Lada Niva

Isännän Harmi = (traktori) IH

Kakkafiiatti = (henkilöauto) Fiat 850

Kakkakoppa = (henkilöauto) Volkswagen Golf 2 korimalli
Kamala = (henkilöauto) Lada Samara
kaunis ja hyödyllinen = (matkailuauto)
Klonksvaakken **Transkottero** = (henkilöauto) eräs Volkswagen Transporter
Kottero = (henkilöauto) Skoda
Kyrsä = (henkilöauto) eräs Opel Corsa
Kökkö = (henkilöauto) eräs Citroen Berlingo
logu = (henkilöauto) vanha romu
Mitätön 16 = (henkilöauto) Peugeot Mi16
Oitis Pois Euroopan Liikenteestä = (henkilöauto) Opel
On Poistettava Ehdottomasti Liikenteestä = (henkilöauto) Opel
Ongelmajäte = (henkilöauto) eräs Chevrolet Suburban vm. 1977
P...corolla = (henkilöauto) Toyota Corolla KE20
pann = (henkilöauto) vanha ja huonokuntoinen
Paskaana = (henkilöauto) Opel Ascona
Paskavehe = (mopo) Suzuki PV
Paskona = (henkilöauto) Opel Ascona B
Paskona = (henkilöauto) eräs Opel Ascona 2,0 i vm.-88
Paskvits = (henkilöauto) Moskvits
Peltoraato = (henkilöauto) Cadillac Eldorado
Piippeli = (henkilöauto) eräs Opel viallinen
polkumopo = (mopo) ruma mopo
Pöhkö = (henkilöauto) Peugeot
Pöhlö = (henkilöauto) eräs Ford Thunderbird
Pölymotti = (henkilöauto) Plymouth
Pöykämöytti = (polkupyörä) eräs Peugeot
raato = (kulkine yleensä) mikä tahansa kulkine, etenkin huonokuntoinen
Raato = (farmariauto) eräs Volvo 240
rakkine = (henkilöauto) ylipäänsä huono auto
Riasa = (henkilöauto) Ford Sierra
Riesa = (henkilöauto) Ford Sierra
RieSa = (henkilöauto) Audi RS-mallit
rieska = (henkilöauto) huonohko auto
ritsa = (henkilöauto) huono henkilöauto
ritsa = (polkupyörä) huonohko polkupyörä
Rojuenkeli = (moottoripyörä) Royal Enfield
romu = (henkilöauto) ylipäänsä joki huonokuntoinen kulkine joka liikkuu
Romu = (henkilöauto) Ford Escort
Romu = (matkailuauto) eräs Mercedes-Benz itse muunneltu, vuodelta -71
romu = (henkilöauto) huono auto
Romuenkeli = (moottoripyörä) Royal Enfield
romufiude = (henkilöauto)
Romuhka = (matkailuauto) eräs Mercedes-Benz itse muunneltu, vuodelta

Romukasa = (henkilöauto) Lada
romurauta = (henkilöauto) vanhat isot autot
ront = (henkilöauto) romu
ronttomi = (henkilöauto) auto yleensä
rotiska = (henkilöauto) vanha pieni henkilöauto
rotisko = (henkilöauto) vanha pieni henkilöauto
rottelo = (kulkine yleensä) huonokuntoinen kulkine
rutku = (henkilöauto) yleisnimitys "huonolle vehkeelle"
Räksä = (henkilöauto) eräs Renault Clio 1990-l. alusta
räyskä = (polkupyörä) huonohko pyörä
Röhnö = (maastoauto) eräs Nissan Terrano vm. 1995
Saatananpaska = (henkilöauto) eräs Lada
Saatananpaska = (henkilöauto) eräs Lada
Savuava **paskaläjä** = (henkilöauto) eräs Ford Escort
Serla = (henkilöauto) Ford Sierra
Simca 1000 **Erehdys** = (henkilöauto) Simca 1000 E
Skeida = (henkilöauto) Skoda
Surkeus, Kurjuus, Orjuus, Depressio, Apatia = (henkilöauto) Skoda
Sämsta Av Alla Bilar = (henkilöauto) Saab
Söhlö = (henkilöauto) Peugeot
Tärviölet = (henkilöauto) Chevrolet
Törpilö = (henkilöauto) eräs Fiat 600
Unelmatetaburett = (henkilöauto) VAZ 2101 tai 2103
V...un P..ska = (henkilöauto) eräs Lada 1700i (2107)
Viasko = (henkilöauto) Ford Fiesta
Vitunkone = (henkilöauto) eräs Ford Escort
Esitettyjen nimien lukumäärä: 94

E:6.2.2.8 Positiivisia ja sarkastisia käytettävyyteen viittaavia nimiä

Suomalaisia pidetään monesti negatiivisena kansana. Kulkineen käytettävyyteenkin viittaavien nimien perusteella näin voisi päätellä: kulkineen huonouteen viittaavia nimiä on kymmeniä ja hyvyyteen vain kourallinen. Osa positiivisistakin nimistä on lähinnä sarkastisia. Ihmisten suhdetta kulkineisiin tarkasteltaessa on kuitenkin syytä ottaa huomioon koko kuva nimistöstä, ei vain epävirallisia nimiä. Kulkineiden viralliset nimet näet usein, kiitos markkinoinnin, positiivisesti arvottuneita. Kun kulkine ei käyttäydy virallisen maineensa ja hintansa mukaisesti, syntyvä negatiivinen energia on purettava jonnekin, ja se näkyy juuri epävirallisissa nimissä.

Ehdottomasti positiivisina niminä pidän kuitenkin informanttien kertoman perusteella mm. yksilönnimiä *Helmi-Orvokki* 'eräs Fiat 127', *Kullannuppu* 'eräs Fiat Bravo', *Sinihelmi* 'eräs Lada 2107' ja *Virkkku* 'eräs luultavasti Ferguson-merkkinen traktori'. Positiivista sävyä lienee myös *dollarihymy*-nimityypissä, joka käsitellään alkuperää ilmaisevien nimien luvussa [E:6.3.2.6](#)

Sarkastisiksi sen sijaan pitää mielestäni tulkita ainakin nimet *Etelä-Saksan lahja maailman kansoille* 'Opel Ascona' ja Ladan nimet *Venäläinen urheiluauto* ja *Geetee* (GT eli Gran Turismo on yleensä auton laadukkaampi malli).

Muut epäluotettavuutta ilmentävät nimet:

Helmi = (henkilöauto) eräs Mazda 626

Helmi Unelma = (henkilöauto) eräs

Helmi-Orvokki = (henkilöauto) eräs Fiat 127

Helmi-Orvokki = (henkilöauto) eräs Ford Prefect 4d (kuvan [lähdeviite](#))

jenihymy = (henkilöauto) japanilaisvalmisteinen iso auto

JEZ = (matkailuauto) eräs Fiat Ducato

Kullannuppu = (henkilöauto) eräs Fiat Bravo

maasikakorjajaunistus = (henkilöauto) Suomesta tuotu auto, esim. Datsun tai Talbot

Rojenkeli = (moottoripyörä) Royal Enfield

Ruoste-Ruusu = (pakettiauto) eräs jokin vanha ja valkoinen

Super-Papu = (pakettiauto) eräs Volkswagen

Ässä = (henkilöauto) Volvo pidennetty 960 tai S90

Ässä = (henkilöauto) Vauxhall Viva S Deluxe

Ässämersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz mallisarja S (Sonderklasse)

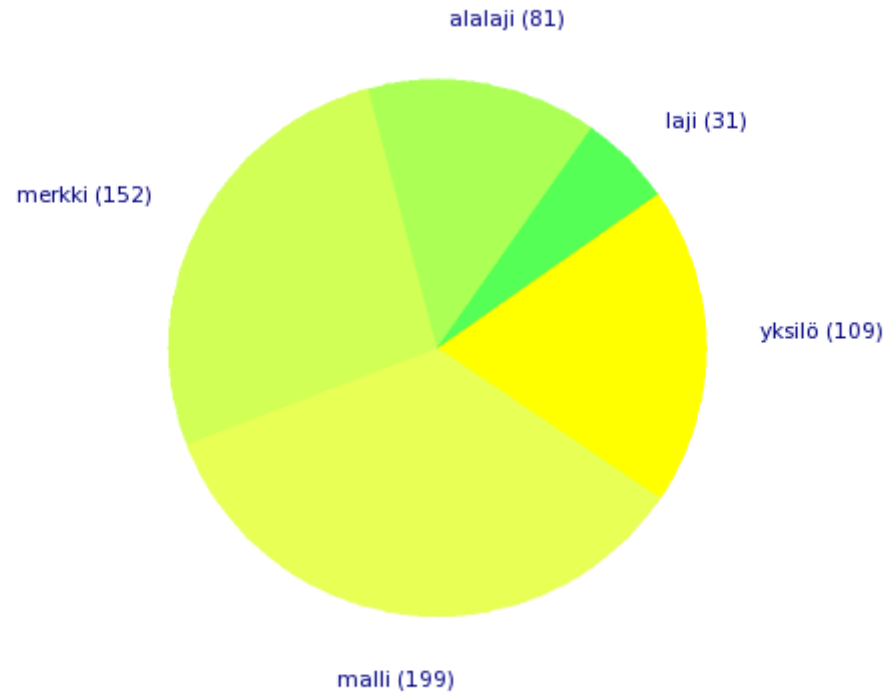
Esitettyjen nimien lukumäärä: 14

E:6.2.3 Koonti käytettävyyteen viittaavista nimistä ja nimien jakautuminen nimen viittaustason mukaan

Kulkineen käytettävyyteen viittaavia nimiä on aineistossa kaiken kaikkiaan 575 , mikä vastaa 13,9 % aineiston nimistä ja 16,6 % osuutta nimeämisperuste-esiintymistä. Käytettävyyteen viittaavien nimien sisällä jakauma eri alaryhmien kesken on varsin tasainen – tai ryhmittely on tuottanut tasakokoisia ryhmiä. Viittauksen käytettävyyteen sisältävistä nimistä kulkineen (epä)luotettavuuteen, vikoihin ja ruosteisuuteen viittaa 84 nimeä (14,6 %), hallittavuuteen 106 (18,4 %), nopeuteen 59 ja vääntöön 58 (yhteensä 20,3 %). Kulkineen tuottamiin kustannuksiin ottaa kantaa 27 nimeä ja viihtyisyyteen 92 nimeä (yhteensä 20,7 %). Epätarkemmin hyviin tai huonoihin ominaisuuksiin viittaa 109 nimeä (19 %). Käytettävyyden perusteella annetut nimet viittaavat varsin totunnaisesti kulkineen ajo-ominaisuuksiin mukavuusasioiden jäädessä toiselle sijalle. Ajettavuudeltaan kiikkerä tai kankea auto on toki myös ajo- ja matkustusmukavuuteen vaikuttava tekijä.

Kulkineen käytettävyyttä kuvaavien nimien kenttä on jatkumo spesifiä vikaa tai ominaisuutta kuvaavista nimistä hyvinkin epämääräisiin lähinnä yleishalventaviksi luokiteltaviin nimiin. Lisäksi on hankalaa määritellä, milloin joku nimi on positiivinen tai sarkastinen (*urheiluauto*); myös halventavuus ja hellittelevyys voivat potentiaalina sisältyä samaan nimeen (em. *kottero*-esimerkki). Aidosta käyttöyhteydestä ja äänensävyistä irrotettuna ilmauksen sävy ei mielestäni ole millään menetelmällä objektiivisesti ja pois sulkevasti pääteltävissä.

Käytettävyyteen viittaavat nimet jakautuvat nimen tason mukaan seuraavasti:



Myös käytettävyyteen viittaavat nimet ovat useimmiten mallinimiä, mutta merkinimiä on lähes yhtä paljon. Kun edellä todettiin, että koko ja muoto oli ensisijaisesti mallien ominaisuus, kytkeytyy käytettävyys huomattavasti tätä voimakkaammin merkkiin. Tämä siis käytännössä kertoo, että samanmerkkiset kuluneet voivat olla eri muotoisia mutta ovat silti yhtä huonoja tai hyviä. Käytettävyys voi tietysti olla myös yksilön, alalajin ja jopa lajinkin ominaisuus; esimerkiksi polkupyörän käytettävyys maantieolosuhteissa on usein auton käytettävyyttä heikompi.

E:6.3 Alkuperä

E:6.3.1 Alkuperä nimeämisperusteena nimistössä yleensä

Alkuperä nimeämisperusteena on sinänsä toimiva nimeämisperusteluokka kaikessa nimistössä ja appellatiivistossa. Alkuperään viittaavia ilmauksia on henkilönnimissä runsaasti, esimerkiksi *Muhoksen Mimmi*, *Jussi Venäläinen* ja *Simo Hämmäläinen*. Näistä toki huomattava osa on joko tilapäisiä tai leksikaalistuneita.

Tuotemerkkinimistössä taas hyvin tyypillistä on esimerkiksi paikannimien käyttäminen nimenä tai nimen osana, kuten *Koskenkorva*, *Pohjanpoika*, *Wartburg*, *Nokia* ja *Karjala*. Kulkineiden nimeämisperusteeksi alkuperä sopii hyvin, koska kulkineet liikkuvina ja irtaimina esineinä aina tulevat jostain.

Paikannimissä asia ei ole niin yksinkertainen, koska paikat eivät samalla tavoin liiku. Suomalaisessa nimistöntutkimuksessa vallalla olevan paikannimistön luokittelumallin mukaan alkuperään viittaavat nimet kuuluvat luokkaan 42: käyttö, tekeminen, alkuperä. Alkuperä voidaan kuitenkin ymmärtää (totuttua) laajemminkin. Jos esimerkiksi Leivolan talo ostaa naapuriltaan Huhtalalta pellon ja pellon nimeksi vakiintuu *Huhtalanpelto*, nimi kaiketikin viittaa pellon alkuperään. Samoin jos esimerkiksi *Paitapelto* tarkoittaisi peltoa, joka on ostettu yhdellä paidalla, nimi viittaisi hankintatapaan ja kuuluisi samaan ryhmään. Samoin maankohoama-alueiden vesistönimen kaltaiset peltojen ja metsien nimet kuvaavat myös nykyisellään paikan alkuperää, vaikka ne voidaan nähdä myös metonymyisinä siirrynnäisinä. Esimerkkejä tästä nimityypistä on mm. Katariina Hietamäen lisensiaatintyössä (1998). Selvimmissä tapauksissa alkuperän käsitettä voisi ehkä käyttää myös joidenkin liitynnäisnimien analyysiin sentapaisissa suhteissa kuin *Oulujärvi* → *Oulujoki*.

E:6.3.2 Kulkineen alkuperään viittaavien nimien alajaottelusta ja itse analysoidut nimet

E:6.3.2.1 Mitä alkuperä voi tarkoittaa?

Alkuperään viittaaviksi luokitellut epäviralliset kulkineennimet on jäsennelty seuraavasti:

- alkuperämaa
 - suorasanaisesti ilmaistuna (ml. asukkaannimitykset)
 - metaforisesti henkilönnimen kautta
 - metaforisesti paikannimen kautta
 - metaforisesti tuotteen kautta
 - metaforisesti rahayksikön kautta
 - muun metaforan avulla
 - alkuperämaan kielen morfofonologisten erityispiirteiden avulla
- valmistuksellinen alkuperä (esimerkiksi entinen merkinimi tai tehdas)
- muunlainen alkuperä (ostopäivä, hankintapaikka ym.)
- käyttömaa (maa, jossa kulkine on tavallinen)

Kulkineen alkuperä tarkoittaa tyypillisesti sitä maata, jossa kulkine on valmistettu. Tähän alkuperään voidaan viitata sekä suoraan alkuperämaan nimeä tai asukkaannimeä käyttämällä (*Hollannin Lada, polakki*) tai metaforisesti hyödyntämällä jotakin alkuperämaahan liittyvää henkilönnimeä, rahayksikköä, tuotetta tai jotain tunnettua paikkakuntaa (*Raisa, ruplahymy, Hapankaalihakkuri, Kölnin Ford*). Paikkakuntametaforaa hyödyntää erityisesti sanaliiton muotoinen paikannimen genetiivistä ja metaforisesti käytetystä merkinimestä koostuva erikoinen *Uhtuan Buick* -nimityyppi, joka käsitellään erillisessä katsauksessaan [E:6.3b](#). Alkuperämaata voidaan ilmentää myös käyttämällä alkuperämaankielistä nimeä tai varioimalla nimeä morfofonologisesti kohti sitä mielikuvaa, joka nimeäjällä tai hyväksymiskierroksella nimeä mukailevalla on alkuperämaan kielestä. Kuvaavia esimerkkejä ovat *Lada Samara* → *Samarushka* ja *Volkswagen* → *VW* → *Fauvee* sekä Mercedes-Benzille keksitty nimi *Überwagen*.

Kulkineen alkuperänä voidaan myös nähdä toinen automerkki tai malli. Monesti tähän ryhmään kuuluviin nimiin on päädytty autotehtaiden fuusioituessa tai vaihtaessa omistajaa tai nimeä. Esimerkiksi Nissan-merkkisiä autoja nimitetään *Datsuneiksi*, koska Nissan-tehtaiden tuotteita myytiin Suomessa Datsun-nimellä aina vuoteen 1983 saakka. Vastaavalla tavalla Case-merkkisiä traktoreita voidaan kutsua *Natikoiksi*, koska tunnettu International Harvester -maatalouskonemerkki fuusioitui Casen kanssa. Toisen maailmansodan loppuun liittyneet autotehtaiden ja -mallien siirtymiset uusille omistajille loivat joitakin nimiä, kuten myös autojen lisenssivalmistus eri maissa.

Tässä nimeämisperusteittaisessa jaottelussa olen ymmärtänyt alkuperän käsitteen varsin laajasti. Katson myös sellaisten nimien ilmaisevan kulkineen alkuperää, jotka on annettu kulkineen edellisen kotipaikan mukaan (*Arra*) tai kulkineen taloontulopäivän mukaan (*Ilona*). Kaiken kaikkiaan kulkineen alkuperään viittaavia nimiä on aineistossani 404 .

E:6.3.2.2 Maantieteelliseen alkuperään (lähes) suorasanaisesti viittaavat nimet

Alkuperään suorasanaisesti viittaavat kulkineennimet ovat tyypillisimmillään kaksiosaisia nimiä, joissa alkuperä ilmaistaan määriteosassa edusosan kuvatessa kohdettaan muutoin (*ameriikanlaiva, Espanjan ampiainen, jenkkipelli, Idän nopein, kiinamopo, neukkuauto, Saksanajokki, Tsekkibemari*).

Yksiosaisia johdosmuotoisia on aineistossa muutama, mutta niissä on kuitenkin usein jonkinlainen adjektiivisuudesta juontuva ellipsin sävy (*Baijerilainen, Reiniläinen, jaappanilainen*). Varsinaisia yksiosaisia nimiä on muutama (*japsi* ~ *japski* 'japanilaisvalmisteinen kulkine', *jenkki* 'yhdysvaltalaisvalmisteinen kulkine' ja *euro* 'eurooppalaisvalmisteinen kulkine'), ja ne voivat toimia paitsi itsenäisinä myös edus- ja määriteosina (*japsipaku, siipijenkki, eurojenkki*).

Suorasanaisesti alkuperämaahan viittaaviksi olen lukenut myös ne nimet, jotka sisältävät saman maan kansalaisesta käytetyn arkityylisen etnonyymin (*polakki, hurri, ryssä, sakemanni*); tällaisia kulkineennimiä ovat mm. *Amerikaano, Ryssänkone* ja *Sakemanni-Hävittäjä*. Tällaista kulkineen alkuperämaahan viittaamista saman maan kansalaisen nimityksen kautta voidaan toki pitää perustellusti metaforisena, mikäli oletetaan, että nämä vanhakantaiset kansalaisennimitykset ovat vain ihmisistä käytettyjä. Tämä metaforisuus on kuitenkin kovin lievää ja tällainen käyttö lienee heijastumaa *-lainen*-johdosten käytöstä. Näitähän voidaan suomessa käyttää niin ihmisestä kuin asiastakin (esim. *venäläinen mies, ruotsalainen sämpylätehdas*) ja niin substantiivina kuin adjektiivinakin. Kansalaisennimityksen ja maannimityksen välisen eron merkityksettömyyttä todistaa myös samantarkoitteinen nimipari *Sakemanni-Hävittäjä* ~ *Saksan-Hävittäjä* '1940–45 Saksassa valmistettu Ford-kuorma-auto'.

Metaforisen ja suorasanaisten ilmaistyyppien rajamailla häilyy kuitenkin kaksi Volvon 300-sarjan malleista käytettyä nimeä, *Hollannikas* ja *Lentävä Hollantilainen*. Volvon 300-sarjan mallit on kyllä valmistettu Benelux-alueella, mihin lekseemillä Hollanti viitataan. Hollannikas on kuitenkin myös tietynlainen jalkine; Lentävä hollantilainen taas on tunnettu aavelaiva, josta myös saksalaisen Richard Wagnerin samanniminen ooppera kertoo.

Selvästi tiettyyn alkuperämaahan viittaavien nimien lisäksi on joitakin ilmauksia, jotka viittaavat hieman laveammin ja ylimalkaisemmin johonkin laajempaan alueeseen, esimerkiksi *Idän tyttö*. Nämä olen liittänyt läheisimmän ja suurimman maan yhteyteen, esimerkiksi *Idän tyttö* on luettu Neuvostoliittoon viittaaviin nimiin. Muutamia nimiä taas voidaan pitää ongelmallisina alkuperämaan tarkan rajaamisen suhteen. Tulkitsen kuitenkin esimerkiksi nimet *amerikanrauta* ja *dollarihymy* USA:ssa valmistettuihin autoihin viittaavaksi, vaikka Amerikka itse asiassa onkin yli 30-valtioisen maanosan nimi ja dollaria käytetään rahayksikkönä monissa muissakin maissa. Tällaisista on huomautettu tarvittaessa nimitietokantaan sisältyvissä yksittäisten nimien analyyseissä.

Maantieteellistä alkuperää suorasanaisesti ilmentävät nimet:

ameeriklane = (henkilöauto) amerikkalainen
ameriikanlaiva = (henkilöauto) amerikkalainen iso henkilöauto
Amerikaano = (henkilöauto) Rambler American
Amerikan Taunus = (henkilöauto) Ford Mustang
amerikanlaiva = (henkilöauto) iso amerikkalainen auto
amerikanrauta = (henkilöauto) vanha amerikkalainen auto, lähinnä 1950-l.
Armeenia ime = (pakettiauto) JerAZ
Armeenlase kättemaks = (pakettiauto) JerAZ
Baijerilainen = (henkilöauto) BMW
brittipyörä = (moottoripyörä) Isossa-Britanniassa valmistettu
Espanjan ampiainen = (moottoripyörä) Montera-Brio
Etelä-Saksan lahja maailman kansoille = (henkilöauto) Opel Ascona
euro = (kulkine yleensä) eurooppalaisvalmisteinen
euroauto = (henkilöauto) eurooppalaisvalmisteinen auto
eurojenkki = (henkilöauto) Euroopassa valmistettu amerikkalaista merkkiä oleva auto
Euroopa Kolhida = (kuorma-auto) DAF
EuroopaMoskvich = (henkilöauto) Opel
Euroopan Corvette = (henkilöauto) Opel GT-mallit
hiina pöks = (traktori) kiinalainen puutarhatraktori
Hollannikas = (henkilöauto) Volvo 300 -sarja
Hollannin Lada = (henkilöauto) Volvo 300 -sarja
Idän ihme = (henkilöauto) Lada
idän ihme = (henkilöauto) ent. itäblokin maassa valmistettu auto
Idän ihme lännen kauhu = (henkilöauto) Lada Samara
Idän nopein = (henkilöauto) Lada
Idän tyttö = (henkilöauto) eräs Lada
Itä-Saksan seisija = (henkilöauto) IFA F8
Itä-Saksan seisija = (henkilöauto) Trabant

Itä-Saksan seisoja = (henkilöauto) Wartburg
itäauto = (henkilöauto) Varsovan liiton maassa valmistettu auto
Itämainen hikimaja = (henkilöauto) eräs Datsun 100A kesähelteillä
itäpyörä = (moottoripyörä) ei-Harley-Davidsonit
Japanin Mersu = (henkilöauto) Lexus
japsi = (kulkine yleensä) japanilaisvalmisteinen
japsipaku = (pakettiauto) japanilainen
jenkki = (kulkine yleensä) mikä tahansa amerikkalainen valmiste
jenkkiauto = (henkilöauto) amerikkalaisvalmisteinen auto
jenkkilotja = (henkilöauto) iso amerikkalainen auto
jenkkipelli = (henkilöauto) amerikkalainen auto
jenkkipelti = (henkilöauto) amerikkalainen auto
jenkkirassi = (henkilöauto) "vanhanmallinen jenkkiauto"
jenkkirauta = (henkilöauto) "vanhanmallinen jenkkiauto"
jenkkitraktori = (traktori) amerikkalainen traktori
Kanadan Hoppa = (kuorma-auto) Ford kanadalaisvalmisteinen
kiinamopo = (mopo) kiinassa valmistettu mopo, esim. Honlei
Korea Invaliidi Auto = (henkilöauto) KIA
Kölnin Ford = (kuorma-auto) Ford Köln
Lännen Pobeda = (henkilöauto) Volvo PV (kuvan [lähdeviite](#))
Länsi-Mosse = (henkilöauto) BMW
länsirauta = (henkilöauto) länsieurooppalainen tai amerikkalainen auto
lääne joss = (traktori) länsimainen suuri telaketjutraktori
neukku = (kulkine yleensä) neuvostoliittolaisvalmisteinen auto
neukkuauto = (henkilöauto) neuvostoliitossa valmistettu
Nippon = (henkilöauto) Nissan
Nipsoni = (henkilöauto) Nissan
polakki = (kulkine yleensä) puolalainen kulkuneuvo
Polski-Fiat = (henkilöauto) Fiat 125p
Polskifiatti = (henkilöauto) Fiat 125p
Polskifiiu = (henkilöauto) Fiat 125p
Prantsuse Zaperoozets = (henkilöauto) Citroen
Puolan Wartburg = (henkilöauto) Syrena
Ranskatar = (henkilöauto) eräs Citroen C4
Reiniläinen = (kuorma-auto) Ford Rhein Saksassa valmistetut
Rootsi kylmkapp = (henkilöauto) Volvo vanhat mallit
Ryssänkone = (henkilöauto) Lada
Sakemanni-Hävittäjä = (kuorma-auto) Ford 1940-1945
Saksa Sigull = (henkilöauto) Mercedes-Benz W201
Saksan-Hävittäjä = (kuorma-auto) Ford 1940-1945
Saksanajokki = (henkilöauto) eräs Volkswagen
Sakslane = (traktori) RS -09 itäsaksalainen
Sakslane = (henkilöauto) Volkswagen
Sakslanö = (traktori) RS 09

siipijenkki = (henkilöauto) amerikkalainen ja siivekäs
Tsekkibemari = (henkilöauto) Skoda
Tsekkiferrari = (henkilöauto) Skoda vanha takavetoinen Coupé
Tsekkiferrari = (henkilöauto) Skoda
Valgövin'läne = (traktori) MTZ eli Belarus
Vene BMW = (henkilöauto) Moskvits 412 (tai todennäköisemmin 408)
Vene ime = (farmariauto) ZAZ
Vene ime = (traktori) K 700
vene ime = (henkilöauto) venäläisvalmisteinen auto
VenäjänMersu = (henkilöauto) Volga
VenäjänVellari = (henkilöauto) Lada
Venäläinen länsiauto = (henkilöauto) Lada
Venäläinen panssarivaunu = (henkilöauto) Lada
Venäläinen urheiluauto = (henkilöauto) Lada
Välismaa Mosse = (henkilöauto) Opel
vällamaa joss = (traktori) länsimainen suuri telaketjutraktori
Esitettyjen nimien lukumäärä: 88

Alkuperän ilmaiseminen suorasanaisesti ei ole yhtä yleistä eri alkuperämaiden kohdalla. Epävirallisen kulkineennimistön perusteella voidaan päätellä, että termi *itä* on tarkoittanut Varsovan liiton maita, ja nämä on hahmotettu keskenään samankaltaiseksi yhdeksi alueeksi. *Länsi*-nimiä ja *Neuvosto*-nimiä ei nimittäin juuri ole, mitä voidaan selittää usein tavoin. Lännen maat on nähty keskenään erilaisempina kuin idän, ja läntistä alkuperää ilmaisevat nimet viittaavat juuri johonkin tiettyyn valmistusmaahan. Osin tähän jakoon vaikuttaa myös Suomen geopoliittinen asema. Kun oletamme, että suomenpuhuja oleilee Suomessa, hänen länsipuolellaan on suuri joukko valtioita, mutta itäpuolellaan varsin pitkälti vain yksi – Neuvostoliitto tai Venäjä. Koska Suomen itänaapuri on suurimman osan modernien kulkineiden aikakaudesta ollut Neuvostoliitto, olisi odotuksenmukaista, että siihen suorasanaisesti viittaavia nimiä olisi enemmän. *Neuvosto*-nimien puutteeseen on kuitenkin joukko syitä. Ensiksikin Neuvostoliitto on kaikessa suuruudessaan ja vaarallisuudessaan ollut tabu. Toiseksi tutkimusaineisto on kerätty 2005–2007 ja 2012, kun taas Neuvostoliitto katosi maailmankartalta jo 26.12.1991. 15–20 vuoden ajanjakso, eteenpäin kiirivä maailma ja itäautojen poistuminen liikenteestä ovat vieneet vanhoja nimiä pois ihmisten mielestä. Haastattelutilanteissa kävi ilmi, että viisikymppisillä informanteilla oli usein Ladalle moniakin nimiä, parikymppisillä ei välttämättä yhtäkään. Itäistä alkuperää näytetään joka tapauksessa ilmaisevan varsin usein metaforisesti tai vain *itä*-sanana kautta.

Seuraavan alaotsikon jälkeen olevat nimet ilmaisevat kulkuneuvon alkuperää, mutta alkuperää ei ole tuotu esiin samalla tavoin läpinäkyväst maan tai asukkaan nimenä, vaan kulkineennimien tulkinta vaatii kulttuurista tietoa kulkineen alkuperämaasta ja sen elämästä – tai ainakin kulttuurista tietoa siitä, millaiseksi me sen täällä Suomessa kuvittelemme.

E:6.3.2.3 Maantieteelliseen alkuperään metaforisesti henkilönnimen kautta viittaavat nimet

Erityisen tyypillistä vierasperäisen henkilönnimen käyttö alkuperämaan kuvaajana on kulkineille annetuissa yksilönnimissä (mm. *Alfons, Boris, Igor, Nikita, Rutsev, Raisa, Slutskaya, Vanja-eno*). Yksilönnimethän ovat monesti muutenkin etunimen kaltaisia. Voitaisiinkin sanoa, että näissä nimissä personointifunktio ja ominaisuuden (alkuperän) ilmaiseminen kohtaavat (ks. Kvillerudin funktioista lukua [A:3.1.3](#)). Vierasperäisen henkilönnimen avulla alkuperää ilmaisevia nimiä on myös merkkimissä

(mm. *Sergei* 'Lada', *Gomulka* 'Ursus-traktori', *Palme* 'Volvo') ja mallinimissä (mm. *Samara* → *Tamara*). Kaikki tällaisia kulkineenimiä vastaavat etunimet ovat sinänsä aivan tavallisia nimiä kulkineen alkuperämaassa. Niiden valinta nimiainekseksi ei kuitenkaan ole sattuma – useimmilla nimillä on Suomessa yleisesti tunnettu kantaja, joka lienee inspiroinut nimenantajaa (esim. Alfons eli Mikko Mallikas, Boris Jeltsin, Frankenstein-elokuvien Igor, Nikita Hruštšev jne.) ja vähintään assosioituu haluttuun alkuperämaahan. Merkittäviä henkilöitä vaikuttavat olleen poliitikot, urheilijat ja muutamat fiktiiviset hahmot. Sekä merkittävien poliitikkojen että huippu-urheilijoiden tehtävä on edustaa maataan – nähtävästi myös kulkineenimissä. Yksiosaisen nimen ilmaisuvoima on hyvin tiukasti metaforan vahvuuden (monipuolisuuden) varassa, mutta henkilönnimi voi ilmaista alkuperän lisäksi muutakin. *Zatopek* Zetor 5511-mallin nimenä luo mielikuvan traktorista, joka etenee sitkeästi pitkiä matkoja juoksija Emil Zátopekin tapaan – *Palme* taas tuo mieleen pääministeri Olof Palmen murhan, joka on yrityksistä huolimatta edelleen selvittämättä. *Palme* siis viittaa alkuperämaan lisäksi myös jossain määrin Volvon käytettävyyteen.

Alkuperää ilmaiseva henkilönnimi voi myös olla useampiosaisen nimen määriteosana, esim. *Hitlerin kosto* 'Volkswagen "Kupla"' ja sen vastakohtanimi *Degoullen kosto ihmiskunnalle* 'Peugeot 405'.

Maantieteellistä alkuperää metaforisesti henkilönnimen kautta ilmentävät nimet:

Adenauer = (henkilöauto) Mercedes-Benz W186
Alfons = (henkilöauto) eräs Saab 9-3
Boris = (henkilöauto) eräs Lada
Börje = (henkilöauto) eräs Volvo 850 vm. 1996
Degoullenkosto ihmiskunnalle = (henkilöauto) Peugeot 405
frits = (henkilöauto) saksalainen
Galina = (henkilöauto) eräs Lada Niva
Gomulka = (traktori) Ursus
Gunnel = (henkilöauto) eräs Volvo 240 vm. 1985
Gyllenhammare = (henkilöauto) eräs Volvo
Günther = (kuorma-auto) eräs Iveco
Heinz = (kuorma-auto) eräs Mercedes-Benz Atego
Helmut = (kuorma-auto) eräs Mercedes-Benz Atego
Helmut = (henkilöauto) Mercedes-Benz 300 SL vm. 1992
Hitlerin Kansanauto = (henkilöauto) Volkswagen
Hitlerin kosto = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Hitlerin silitysrauta = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla" (kuvan [lähdeviite](#))
Hitlerin viimeinen kirous = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Hitlerinkosto jälkipolville = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Honeckerinsavuvero = (henkilöauto) kaikki itäsaksalaisvalmisteiset autot
Igor = (henkilöauto) eräs Lada
Igor = (henkilöauto) eräs Lada Samara vm. 1982
Igor = (henkilöauto) Lada
Igor = (henkilöauto) Moskvits
Igor = (henkilöauto) eräs Lada vanha ja punainen
ligor = (henkilöauto) eräs Lada
ligori = (henkilöauto) eräs Lada
livan willis = (maastoauto) GAZ 67

Iivana = (henkilöauto) IFA
Irina = (henkilöauto) eräs Lada 2104 eli 1300
Jyllehammer = (henkilöauto) Volvo
Kikkioliina = (henkilöauto) eräs Fiat 500 vm. 2008, valkoinen
Kusmits = (henkilöauto) Lada 110
Manolitoporsche = (henkilöauto) Seat
Molotov = (kuorma-auto) GAZ-51
Nikita = (henkilöauto) eräs Lada
Paavinpulkka = (henkilöauto) Fiat
Palme = (henkilöauto) Volvo
Pappa-ligor = (henkilöauto) eräs Lada
Rommeli = (kuorma-auto) Mercedes-Benz
Rutsev = (henkilöauto) Lada
Sergei = (henkilöauto) eräs Lada
Sergei = (henkilöauto) Lada
Sergei = (henkilöauto) eräs Moskvits Elite
Serkei = (henkilöauto) Lada
Slutskaya = (henkilöauto) eräs Lada 110 8V HB -05
Stalin = (henkilöauto) Lada 1200S
Tamara = (henkilöauto) Lada Samara
Vanha rouva**Agneta** = (henkilöauto) eräs Volvo Amazon
Esitettyjen nimien lukumäärä: 49

Ulkomaisen alkuperän ilmaisemiseen henkilönnimien avulla ei aina välttämättä edellytetä, että sukunimi olisi todella ulkomainen tai yleinen – riittää, että se vaikuttaa siltä. Esimerkkejä tästä ovat Ladoista käytetyt nimet *Laakotti*, *Laapotti* ja *Ladovan*. Laapotti-nimisiä henkilöitä on Suomessa VRK-haun mukaan 468, Ladovaneja ja Laakotteja ei yhtäkään. Ladovan on sen sijaan slaavilainen suku- ja etunimi. Laakotti-sukunimeä ei käytännössä ole olemassa, mutta nimi muistuttaa paljon Laapottia ja kuulostaa hiukan erikoiselta, joten sekin voidaan yhdistää idän suuntaan. Laapotti on itäsuomalainen sukunimi ja myös tavarakenteeltaan itäiseksi tunnistettavissa oleva. *Laapotti* merkitsee murteissa tuohivirsua ja on venäläinen lainasana (← лапоть).

E:6.3.2.4 Maantieteelliseen alkuperään metaforisesti paikannimen kautta viittaavat nimet

Yksiosaisia paikannimen kautta alkuperää ilmaisevia ovat yksilönnimet *Aunus*, *Käkisalmi*, *Odessa* ja *Vladivostok*, jotka kaikki viittaavat Ladoihin. *Aunuksen* nimeen on vaikuttanut itäisen alkuperän lisäksi myös rekisteritunnus AUN–330, *Odessa* taas liittyy vanhaan Odessa-humppaan. Rovaniemen maalaiskunnasta oleva informantti kertoo autoistaan Ladakerhon keskustelufoorumilla: "– – nykyinen on *Odessa*, kun se on helmi Mustan meren mi hurmasi mun niin." *Odessa*-nimi viittaa näin siis sekä auton olemukseen että alkuperään. Kuitenkaan *Aunus* ei ole Aunuksesta, *Käkisalmi* Käkisalimesta eikä *Odessa* Odessasta, vaan paikannimien kautta vain hienostuneesti sanotaan, että kulkine on idästä kotoisin. Tarunhohtoisen idän pikajunan matkan päätepiste Vladivostok taas oli Neuvostoliiton itäisin merkittävä paikka ja edustaa eräänlaista äärimmäistä itäisyyttä. Yksilönnimien lisäksi Ladalla on eräs yleisesti tunnettu merkinimi, joka on *La*-alkuisuutensa vuoksi luettu lisämerkityksiisiin sekundäärinimiin: *Laatokka*. Tunnetun itäisen paikan ja siihen liittyvän alkuperänilmaisun lisäksi *Laatokka*-nimeä tukee läheinen *Latukka*-nimi; oikeastaan *-kka*-johtimen yleisyys kulkinenimistössä selittää *Laatokan* suosiota. Kuten aiemmin esitetystä nimistä (esim. *Laapotti* ja *Käkisalmi*) on käynyt ilmi, itäisyyden ilmaisimen ei tarvitse olla

venäläinen. Irvokkaimmin tämä näkyy neuvostoliittolaisvalmisteista autoa merkitsevässä alalajinimessä *itäsuomalainen*. Informantti on tuusulalainen. Nimessä on ironista sävyä takavuosien Suur-Suomi- ja Suur-Neuvostoliitto-ajattelun vuoksi.

Paikannimeä hyödyntävät myös Lada-merkistä käytetyt nimet *Sernopiili ~ Tsernobiili ~ Tshernobiili*. Kuitenkin Tšernobyl on maineeltaan senlaatuinen neuvostoliittolainen (ukrainalainen) kaupunki, että sen merkityskentässä itäinen alkuperä tulee vasta toisella sijalla ja ensimmäisenä mielikuvissa on ydinvoimalaonnettomuus (26.4.1986), pelko ja ympäristötuhot. Nimeen tuo lisäväriä myös nimen loppuosan sekoittuminen autoa merkitsevään sanaan *biili ~ piili*.

Paikannimeä voidaan käyttää myös nimissä, joissa viitataan tarkemmin kulkineen valmistuspaikkakuntaan (*Kölnin Ford, Reinin Hoppa*) tai käyttöalueeseen (*Japanin Mersu*).

Maantieteellistä alkuperää metaforisesti paikannimen kautta ilmentävät nimet:

Aunus = (henkilöauto) eräs Lada

Dorf = (henkilöauto) Ford

Hiina Ikarus = (linja-auto) KAVZ

Huitsin Nevada = (henkilöauto) Chevrolet Evanda

itäsuomalainen = (henkilöauto) Neuvostoliittolaisvalmisteinen auto

Käkisalmen Quatro = (henkilöauto) Lada

Käkisalmen Quatro = (henkilöauto) Moskovits

Käkisalmi = (henkilöauto) eräs Lada

Laatokka = (henkilöauto) Lada

Paskat, En Usko! Gallialainen Ehtii Ohittaa Transun! = (henkilöauto)

Peugeot

Paukkuva Etova Uusi Gallialainen Ei Ole Tervetullut = (henkilöauto)

Peugeot

PErsaukisen Uljas Gallialainen Ei Ole Tyylikäs = (henkilöauto) Peugeot

PErsaukisen Uljas Gallialainen Ei Ole Tyyris = (henkilöauto)

Tsernobiili = (henkilöauto) Lada

Tshernobiili = (henkilöauto) Lada

Esitettyjen nimien lukumäärä: 15

E:6.3.2.5 Kansallisia stereotyyppioita hyödyntävät maantieteelliseen alkuperään viittaavat nimet

Henkilön- ja paikannimien lisäksi alkuperää voidaan ilmaista maahan tai alueeseen yleisesti liitetyn appellatiivisen henkilönimityksen avulla (*Paavinpulkka* 'Fiat', *Homopulkka* 'Saab 96', *Natsivaunu* 'Mercedes-Benz'). Paavi on siis italialaisuuden ilmentymä, ruotsalaiset ovat homoseksuaaleja ja saksalaiset natseja. Stereotyyppiä hyödyntää myös 'Daihatsu'. Daihatsu on kyllä japanilainen automerkki, mutta nimi ilmentää lähinnä yleistä itäisyyttä – ja lisäksi kulkineen käytettävyyttä.

Alkuperää voidaan ilmentää myös tunnettujen tuotteiden avulla. Epävirallisen kulkineennimistön perusteella Italia tunnetaan makaronista, USA Coca-Colasta, Venäjä (hapan)kaalista ja tupakasta, Ranska patongeista, Aasia riisistä ja wokpannuista ja Hollanti tulppaaneistaan. Makaroni, kaali ja tulppaanit ovat sinänsä arkipäiväisiä

asioita, mutta tässä kontekstissa ne ottavat ovelasti kantaa kulkineen alkuperän lisäksi sen laatuun. (*Hapan*)*kaalihakkuri* ~ *leikkuri* -nimisikermän ja *Tulppaanipuimurin* taas tekee huvittavaksi juuri se, että kaikki tietävät, että tuollaisia esineitä ei tosiasiaassa ole olemassa – tai ainakaan ne eivät ole ihmisten arkipäivää. *Kaalin* itäisyyden ilmaisimena on tuonut esiin myös Kirsti Mäkinen (2007: 23, 191). Tuotteeksi voidaan lukea myös lähinnä Venäjältä Suomeen saapunut kansansoitin hanuri, johon liittyy lisämerkityksinen sekundäärinimi *Zirmakka* 'Zim-merkkinen henkilöauto' (itämurt. *sirmakka* 'haitari'). Auton itäperäisyyden vuoksi juuri harmonikan itämurteinen nimitys on antanut nimelle tiettyä lisäsävyä, vaikka lisämerkityksisille sekundäärinimille tavalliseen tapaan epävirallinen kulkineennimi on paljon velkaa kulkineen viralliselle merkinimelle.

Appellatiivisten tuotenimien lisäksi alkuperää on ilmaistu myös propristen tuotenimien avulla. Samanalkuperäisten tuotteiden rinnastamisesta on kyse nimessä *Zetor* 'Škoda' – molemmat ovat tšekkiläisiä kulkineita. Harvinaisempiin, teknisempiin tuotteisiin viittaavat myös *Jasp Grippen* 'Saab', *Sajuts* 'Lada', *Sputnik* 'Lada' ja *Tupolev* 'Moskvitš'. JAS 39 Gripen on ruotsalaisvalmisteinen hävittäjälentokone, Tupolev taas venäläinen lentokonevalmistaja. Sputnikit olivat neuvostoliittolaisia tekokuuita ja Sojuzit avaruusaluksia. Toisen proprin avulla kulkineen alkuperää kuvaa myös *Rinkelimersu* 'Audi'. Sekä Mercedes-Benz että Audi ovat saksalaisia automerkkejä. *Mersua* käytetään jonkin verran appellatiivinakin ('auto'), mutta Audin ja Mercedes-Benzin yhteinen saksalainen alkuperä lisää joka tapauksessa perusosan tenhoa. Myös kulttuurin tuotteet ovat parin nimen taustalla: Evgenij P. Rodyginin klassikkosävelmään viittaa *Uralin Pihlaja* 'Lada'. Paremminkin korkeakulttuuriin taas viittaa yksilön nimi *PataRouva* 'Kotkalaisen naisen Lada Samara 1500i 3D'. Patarouva on Pjotr Tšaikovskin synkkävireinen ooppera ja Aleksandr Puškinin novelli.

Stereotypioita voidaan ilmaista myös muitten asioiden kuin varsinaisten tuotteiden avulla. Kulkineen itäistä alkuperää ilmaisevat mm. *Aropupu* 'Pobeda', *Evakkoreki*, *Masurkka* ja *Naapuri* 'Lada', *SKDL 1200* ja *SKDL 1500* 'Lada 1200 ja 1500'.

Maantieteellistä alkuperää metaforisesti kansallisen stereotypian avulla ilmentävät nimet:

Cokis-GM = (henkilöauto) isot General Motorsin (USA) valmistamat autot
vm. 65-69
Gran Turska = (moottoripyörä) Moto Guzzi Norge GT
Hapankaalihakkuri = (henkilöauto) Lada
Hapankaalileikkuri = (henkilöauto) Lada
Hollannikas = (henkilöauto) Volvo 300 -sarja
huoravankkuri = (henkilöauto) iso amerikkalainen auto
Jasp Grippen = (henkilöauto) Saab
Kaalihakkuri = (henkilöauto) Lada (äänen [lähdeviite](#))
kaalihakkur = (henkilöauto) Moskvits
Kapsalõikur = (henkilöauto) Moskvits
Konn = (henkilöauto) Peugeot
konn = (henkilöauto) ranskalainen
Köyhän miehen **Mersu** = (henkilöauto) IFA F8
Köyhän miehen **Mersu** = (moottoripyörä) Messerschmitt kääpiöauto
Mahorkkatoppa = (henkilöauto) Lada
Makaroni = (traktori) Fiat
mikrolaineahi = (henkilöauto) pieni, tavallisesti japanilaisvalmisteinen auto
OOOpel = (henkilöauto) Audi
Paperimersu = (henkilöauto) IFA
Patonki = (henkilöauto) Peugeot

patonkivankkuri = (henkilöauto) ranskalaisvalmisteinen auto
Perse-edes = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Persedes = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Perseedes = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Pienoismersu = (henkilöauto) IFA F8
Pirkkamersu = (henkilöauto) eräs Volkswagen Passat vm. -07
Puukenkä = (henkilöauto) Volvo 300-sarja 400-sarjakin joskus
Puuking = (henkilöauto) Volvo 300-sarja
riisi = (henkilöauto) japanilainen auto
riisikas = (henkilöauto) japanilainen auto
Riisikuppi = (henkilöauto) Toyota
riisipurkki = (henkilöauto) japanilaisauto
riisipussi = (henkilöauto) japanilainen auto
riisirakett = (henkilöauto) japanilainen urheiluauto
riisirakett = (mopo) kiinalainen skootteri
riisitops = (henkilöauto) pieni japanilaisauto
Sajuts = (henkilöauto) Lada
Sputnik = (henkilöauto) Lada
tatsuni = (henkilöauto) japanilaisvalmisteinen auto
Trappist-kanisteri = (henkilöauto) Volvo Benelux-maissa valmistettu
Tulppaanipuimuri = (henkilöauto) Volvo 400-sarja tai mikä tahansa Hollannissa valmistettu Volvo
Tupolev = (henkilöauto) Moskvits
Turska = (moottoripyörä) Moto Guzzi Norge
vokkipannu = (henkilöauto) japanilaisvalmisteinen auto
Zirmakka = (henkilöauto) ZIM
Esitettyjen nimien lukumäärä: 45

E:6.3.2.6 Maantieteelliseen alkuperään metaforisesti kansallisten symbolien avulla viittaavat nimet

Dollarihymy-nimestä (*dollar grin*) alkunsa saanut *-hymy*-nimien sikermä sisältää lisäksi nimet *frangihymy*, *jenihymy*, *puntahymy*, *Ruplahymy* ja *taalahymy*. Rahayksikköä hyödyntää myös ensimmäisen Moskvits-mallin nimi *Rupla-Opel*. Kansallisiin heraldisiin symboleihin viittaavat nimet *Sirppi* ja *Samara* sekä *Vasara*.

Maantieteellistä alkuperää metaforisesti kansallisten symbolien avulla ilmentävät nimet:

dollarihymy = (henkilöauto) iso amerikkalainen auto
frangihymy = (henkilöauto) ranskalainen isokokoinen auto
jenihymy = (henkilöauto) japanilaisvalmisteinen iso auto
Kopeekka = (henkilöauto) Pobeda
Lauri Olavi Ruplahymy = (henkilöauto) eräs Lada
puntahymy = (henkilöauto) iso brittiläisvalmisteinen auto
Rupla = (henkilöauto) Pobeda
Ruplahymy = (henkilöauto) Volga

Ruplahymy = (henkilöauto) ZIM

ruplairivistys = (henkilöauto) itäeurooppalainen, varsinkin venäläinen auto, erityisesti ZIM

taalahymy = (henkilöauto) amerikkalainen iso auto

Esitettyjen nimien lukumäärä: 11

E:6.3.2.7 Alkuperämaan ilmentäminen vieraskielisen nimen tai kieleen assosioidun morfofonologisen piirteen avulla

Kulkineen alkuperämaahan voidaan myös viitata käyttämällä vieraskielistä tai sellaiselta vaikuttavaa nimeä (esim. *Der Panzerwagen* 'Mercedes-Benz W140'). Osa tällaisista nimistä on aitoja sitaattilainoja, osa taas muodostettu Suomessa. Osa nimistä on myös sekakielisiä (*Svenskalada* 'eräs Volvo-malli 1980-luvulta'). Erityisesti amerikkalaisten autojen harrastajat ovat harrastuksensa myötä omaksuneet runsaasti englanninkielisiä lempinimiä eri automalleille, mutta olen jättänyt näistä suurimman osan aineiston ulkopuolelle. Englannin merkitys Suomessa on nykyisin sitä paitsi niin suuri, että englanninkielinen nimi tuskin on tunnusmerkkinen ja sopiva alkuperän ilmaisimeksi. Vieraskielisen nimen käyttö on yleensä tyylikysymys – käänöslainakin kun olisi lähes aina mahdollinen. Koska kyse ei siis ole kielen köyhydestä vaan kielenkäyttäjän monipuolisesta ilmaisusta.

Pienimmillään viittaus alkuperämaahan on jokin morfofonologinen yksityiskohta. Itäisyyden ilmaisimeksi sopii hyvin ven. deminutiivijohdin *-ška*, jota tosin joskus on mahdotonta erottaa suomen slangin ja murteiden *-ska*-suffiksista, joka on sekä itäistä että läntistä lähtöä (vrt. *Virtaska*, *aliska*, *pumaska*, *katiska*, *säämiskä*, *sapuska* jne.). Venäläisyys korostuu deminutiivijohtimen avulla ainakin nimessä *Samarushka* 'Lada Samara'. Samoja sävyjä voi halutessaan kuulla myös nimessä *Latuska* 'Lada', vaikka suomen kielessä toki *latuska*-appellatiivikin tunnetaan. Slaavilaisuutta voidaan korostaa liudennuksellakin, mistä kertovat nimet *Ljada Njiva* 'Lada Niva' ja *Njiva Njiva* 'Lada Niva'. Jälkimmäinen nimi viittaa myös reduplikaatiotaipumukseen, joka tosin on lähinnä ylikansallinen ilmiö eikä välttämättä pelkkä venäjälle ominainen piirre (ks. esim. Itkonen 1966: 241). Venäjän kielen sukunimistön tyypilliset suffiksit *-vitš* ja *-ov* ~ *-off* taas on hyödynnetty nimissä *Katsikohvi* 'GAZ-kuorma-auto' ja *Ladukievitsh* 'Lada'. Patronymiset *-ov* (naisella *-ova*) ja *-itš* päättävät useimmat venäläiset sukunimet. *Kievitsh*-aines voisi pohjautua vaikkapa Nobelin palkinnon saaneen puolalaisen kirjailijan Henryk Sienkiewiczin (1846–1916) nimeen. *Katsikohvin* *-kohvi* taas juontuu siitä, että monet venäläiset sukunimet päättyvät juuri *-kov* – Suomessa tunnetuimpia tämänrakenteisia sukunimiä ovat ehkä olleet Sinebrykoff ja Kalašnikov. Femiiniseen *-ova*-suffiksiin taas päättyy Suomessa käytetty Škodan nimi *Slobodova*. *Slobodova* ~ *Slobodovà* on myös slaavilainen sukunimi, mutta sillä ei liene kansainvälisesti tunnettuja kantajia. Sävyiltään ehkä vähemmän kaunis *Baazka* 'Lada' -nimi taas sisältää viitteen alkuperämaahankin venäjän kielelle ominaisten sibilanttien kautta. Yleisellä *Volkswagen* → *VW* → *Veevee* –lyhennimenelläkin on kulkineen alkuperää paremmin ilmentävä "serkku" *Fauvee*, jossa lyhenteen kirjaimet on äännetty saksalaisittain.

Vieraan kielen ilmausten kautta alkuperämaata ilmentävien ilmausten äärimmäinen rajatapaus on täysin suomenkielinen *Keskiraskas maansiirtovaunu* 'GAZ-51 vm. 1949–'. Nimen pituus ja monimutkaisuus kuitenkin mahdollisesti muistuttavat neuvostoliittolaisesta komiteakielestä.

Maantieteellistä alkuperää morfofonologisen piirteen avulla ilmentävät nimet:

Baazka = (henkilöauto) eräs Lada

BaderMeinhoffWagen = (henkilöauto) BMW

Der Panzerwagen = (henkilöauto) Mercedes-Benz W140 (kuvan [lähdeviite](#))

El Scudo = (henkilöauto) eräs Fiat Scudo EL

Fauvee = (henkilöauto) Volkswagen

Gübbelwagen = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Holshaabeli = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Katsikohvi = (kuorma-auto) GAZ
Keskiraskas maansiirtovaunu = (kuorma-auto) GAZ 51 1949-
Kiva-Niva-Lada-Niva = (henkilöauto) eräs Lada Niva
Kraft Durch Discopotato = (henkilöauto) eräs Volkswagen Golf
Kübelwagen = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Latuska = (henkilöauto) Lada
Latuska = (henkilöauto) eräs Lada
Ljada Njiva = (henkilöauto) eräs Lada Niva
Mopodopoulos = (mopo) eräs Honda Lead
Nippon = (henkilöauto) Nissan
Nipsoni = (henkilöauto) Nissan
Njiva Njiva = (henkilöauto) eräs Lada Niva
Samarushka = (henkilöauto) Lada Samara
Slobodova = (henkilöauto) Skoda
Stirlits = (henkilöauto) Mercedes-Benz W18
Svenskalada = (henkilöauto) Volvo 1980-1990-luvun taitteesta
Svoboda = (henkilöauto) Skoda
Sämsta Av Alla Bilar = (henkilöauto) Saab
Wartburger = (henkilöauto) Wartburg
Überwagen = (henkilöauto) Mercedes-Benz
Esitettyjen nimien lukumäärä: 27

Edeltävissä kappaleissa käsitellyt nimet ovat viitanneet kulkineen tai kulkinemerkin maantieteelliseen alkuperään joko metaforisesti tai suoraan. Fyysisen alkuperän lisäksi on kuitenkin joukko epämääräisempiä, usein aineettomampia alkuperiä. Kulkine voi teknisesti olla perua jostakin toisesta kulkineesta. Alkuperää ilmaisevat myös nimet, jotka on annettu kulkineen saapumispäivän, edellisen "kodin" tai omistajan tai kulkineen materiaalin alkuperän mukaan.

E:6.3.2.8 Valmistuksellinen alkuperä

Valmistuksellisella alkuperällä tarkoitan esimerkiksi kulkineen valmistanutta yritystä tai tehdasta.

Nimenvaihdostilanteet

Yksinkertaisin "muunlainen alkuperä" ilmenee tilanteessa, jossa saman yhtiön valmistamaa samaa tuotetta on ryhdytty myymään uudella nimellä. Syynä virallisen nimen vaihdokseen on saattanut olla tuotteen uudelleen brändäys tai myyntinimen yhtenäistäminen eri markkina-alueilla. Ehkä tunnetuin tällainen muutos oli Suomessa Nissan-tehtaiden tuotteiden myyntinimenä käytetyn Datsun-nimen lopettaminen 1983. Myyntinimen muutoksesta juontuvat nimet *Datsuni* ~ *Ratsuni* ~ *Tatsuni* 'Nissan' ja kontaminaationimi *Natsun* 'Datsun tai Nissan'. Nimenvaihdokseen liittyy usein tunteita, olipa kyse paikannimisestä (*Konstantinopoli* → *Istanbul*, *Leningrad* → *Pietari*), henkilönnimisestä (etu- tai sukunimen vaihtaminen) tai yritysnimisestä, ja usein vanha nimi jää nimenvaihdoksen jälkeen epäviralliseen käyttöön. Yksinkertaisimmillaan

vanhaa nimeä käytetään sellaisenaan (*Datsuni*), mutta vanhaa nimeä voidaan myös käyttää osana uudismuodostetta joko kaksiosaisen nimen osana tai kontaminaatioissa (*Datsun + Nissan* → *Natsun*).

Fuusiot

Yritysfuusiossa kaksi erinimistä entiteettiä yhtyy yhdeksi. Molempia nimiä voidaan fuusion jälkeenkin käyttää markkinoinnissa rinnan alueittain tai tuoteryhmittäin, mutta usein "moninimisyys" lopetetaan jonkinlaisen siirtymävaiheen jälkeen. Epävirallisia nimiä voidaan käyttää kuitenkin tämän yhtymisen kuvaajina. Esimerkiksi vanhan International Harvester -traktorimerkin epävirallista nimeä *Natikka* on ryhdytty käyttämään myös Case-traktoreista. International Harvester -maatalouskonemerkki fuusioitui Casen kanssa 1985. Selvästi sävykkäämpi yritysfuusiota ilmentävänä nimi on *Valevolvo*, jolla viitataan vuodesta 1985 eteenpäin valmistettuihin Volvo BM Valmet tai Volvo Valmet -tuotemerkeillä myytyihin traktoreihin. Virallisten nimien puolella tämä sekatuotemerkki olikin pitkään käytössä juuri merkkiuskollisten asiakkaitten rauhoittamiseksi [sv.wikipedia s.v. AB Bolinder-Munktell](https://sv.wikipedia.org/wiki/AB_Bolinder-Munktell). Näiden tapausten – neutraalin *Natikan* ja kriittisen *Valevolvon* – välimuoto on Ford- ja Ford-kantaisten nimien vaihtelu. Fordson oli pitkään Fordin tytäryhtiö, joka oli erikoistunut valmistamaan traktoreita aina vuoteen 1964, jonka jälkeen traktoreidenkin myyntinimeksi tuli vain Ford. Näiden valmistuksellinen yhteys ja samuus on kuitenkin tullut esille epävirallisen nimistön käytössä. Uusiakin Ford-traktoreita voidaan kutsua *Voortstoneiksi*, ja samaa nimeä jotkut käyttävät myös Ford-autoista.

Teollisuusvakoilu, sotasaaliit ja muu valmistuksellinen yhteistyö

Samanlaisia tai lähes samanlaisia kulkineita on valmistettu eri aikoina eri syistä. Toisinaan tämä on ollut tahallista ja luvallistakin (lisenssivalmistus), toisinaan taas eri valmistajien mallien samankaltaisuudesta on kiisteltykin. Sotasaaliina jaettiin ainakin saksalaista autoteollisuutta toisessa maailmansodassa ja sen jälkiselvittelyissä. Stalin määräsi, että Opel Kadettin tuotantolinjat oli siirrettävä itäisestä Saksasta Neuvostoliittoon, mistä muistuttavat kaksiosaiset Moskvits-mallien epäviralliset nimet *Opel-Mosse*, *Rupla-Opel* ja näille vastakohtainen Opel-mallin nimi *Mosse-Opel*. Saksaa jaettaessa Itä-Saksan puolelle taas jäivät Audiakin valmistaneen Auto Union AG:n tehtaat, joiden tuotteita ryhdyttiin markkinoimaan Ifa-nimellä. Tätä historiallista yhteyttä taas ilmennetään Audeista käytetyn nimen *Olympia-Ifa* avulla; *Olympia*-osa viittaa tietenkin Audin keulamerkin renkaisiin. Samalla tavoin "teknisen sukulaismerkin" nimeä käytetään uudemmissa nimissä *Pirkka-Audi* 'Volkswagen' ja *Pirkkavolkari* 'Seat'. *Pirkka*-alkuosan avulla voitaneen yleisemminkin ilmentää sitä, että mikä tahansa tuote valmistetaan samassa tehtaassa mahdollisesti hiukan heikompileatuutena ja myydään toisenlaisessa "purkissa" halvemmalla, oman brändinsä alla K-kauppojen Pirkka-tuotteitten tapaan. Vähemmän selviä yhteyksiä kätkeytyy nimiin *Audi-Porsche* ja *Länsi-Mosse*. Porsche 924 oli alun perin suunniteltu Audi-malliksi, mutta taloudellisen toimintaympäristön muututtua Audi myi mallin oikeuden Porschelle. 1960-luvun Moskvitš Elite taas muistutti mm. moottorin rakenteen osalta yllättävästi BMW:tä, vaikka vakoilua ei virallisesti ollutkaan tapahtunut. Kontaminaationimiin kuuluva *Resu* taas viittaa vuoden 1997 jälkeen valmistettuihin Sisu-kuorma-autoihin, joissa on Renault'n ohjaamo Sisun lopetettua oman ohjaamotuotantonsa. Samanlaiseen osan "lainaamiseen" toisesta autosta viittaa myös *Relluolvo*: 340-sarjan Volvoissa on yleensä Renault'n moottorit.

Evoluutio toisesta mallista

Kulkineen alkuperänä voidaan myös nähdä jonkinlainen evoluutio toisesta automallista, sukulaisuus saman valmistajan automallin kanssa. Tällaisia nimiä ovat *Uuskoppanen Taunus* ~ *Taunus* ~ *Viistokeula-Tane* 'Ford Sierra', *Uuskoppanen Anglia* 'Ford Taunus', *Grantaunus* 'Ford Granada' ja *SuperTaunus* 'Ford Mondeo ST200'.

Ford Taunus, Sierra ja Mondeo ovat Fordin perheautokoon malleja, ja varhaiset Ford Sierrat muistuttivatkin teknisesti jonkin verran Taunuksia. Ford Anglia taas on hieman pienempi auto, mutta Suomessa kuitenkin tunnetumpi kuin Ford Taunuksen varsinaiset edeltäjät.

Nimi "valmistajan" mukaan

Kulkineen valmistajan nimen käyttäminen kulkineen nimen asemesta ei sinänsä ole tavatonta, sillä vanhastaan monet viralliset merkinimet ovatkin pohjautuneet valmistajien ja omistajien nimiin (Ford, Renault jne.). Henkilö ja hänen liiketoimintansa olivat siis varhaisina aikoina yhtä ([Sjöblom 2006: 96](#)). Jonkinlaista jäännettä tästä suurimman suosionsa ohittaneesta nimeämismallista – tosin nimimallia käänteisesti käyttäen – ovat Volvon nimet *Gyllenhammare* ja *Jyllehammer*. Nämä Volvo-konsernin pitkäaikaiseen johtajaan Pehr G. Gyllenhammariin viittaavat nimet keskustellevat myös skandinaavisen paikannimikulttuurin kanssa (vrt. tunnettu pn. *Lillehammer*), vaikkei tehtaan johtajan nimi tuttu olisikaan. Nimet ilmentävät siis vähintään merkin kotiseutua.

Nimi valmistuspaikan mukaan

Aiemmin tässä luvussa esiteltiin nimiä, joissa tähdennettiin joko suorasanaisesti, jonkin metaforan kautta tai kulkineen kotimaan kielen morfofonologisia erityispiirteitä käyttäen kulkineen alkuperämaata tai laajempaa alkuperäaluetta. Näiden lisäksi on nimiä, joissa mainitaan tehtaan sijaintipaikka tarkemmin ja jotka sillä tavoin ilmaisevat kulkineen valmistuksellista alkuperää. Tällaisia ovat esimerkiksi Valmet 20 -traktorista käytetty *Tourulan turbo* ja Ladoista käytetty *Shiguli ~ Zhiguli ~ Tsiguli* (Ladoja valmistettiin Žiguljovskin pikkukaupungissa Žigulivuorten lähellä.)

Edellä oli puhetta nimistä, joissa kulkineen alkuperämaata ilmennetään jonkin kyseisen maan kielelle erityisen luonteenomaisen, tunnusmerkkisen piirteen avulla. Tämän kanssa osin päällekkäinen ilmiö on se, että jonkinkielisen nimen käyttäminen voi olla käyttäjältään tietoinen valinta ja täten olla samalla myös viittaus johonkin tiettyyn alkuperämaahan tai kulttuuripiiriin. Ladan nimittäminen nimenomaan venäläiseen tapaan *Žiguliksi* on käyttäjältään tietoinen kielellinen valinta, vaikka alkuperään viittaaminen onkin epäsuorempaa ja epämääräisempää kuin monissa muissa alkuperää kuvaavissa nimityypeissä.

Nimi "valmistusmateriaalin" mukaan – Voiko materiaali olla alkuperä?

Nimet, jotka ilmentävät kulkineen valmistusmateriaalia, on luokiteltu johonkin kulkineen osaan viittaaviksi. Tämä on luonteva valinta, sillä *amerikanraudoissa*, *Kromi-Corveteissa* ja *Pahviautoissa* materiaali on nähtävissä tai muuten aistittavissa ja koettavissa samaan tapaan kuin kulkineen osat, siivekkeet, valot ja ikkunat. Tähän ryhmään ei kovin selvästi kuulu Valmetista käytetty bakronyyminimi *VALtion METalliTähteet*, jossa irvaillaan Valtion Metallitehtailla valmistetun traktorin materiaalina käytetyn valtion metallitähteitä. Eräällä tavalla nimi kuitenkin muiden alkuperään viittaavien nimien tapaan kertoo, mistä kulkine on tullut, mistä se on kotoisin tai peräisin.

Valmistuksellisen alkuperän ilmaiseminen saman tuotemerkin muun tuotteen avulla

Monimutkaisimmalla tavalla kulkineen alkuperään viittaa Daewoo-autojen nimi *Mikroaaltouuni*. Entinen eteläkorealainen monialayhtiö Daewoo oli Suomessa tunnettu lähinnä kulutuselektronikastaan. Daewoon pirstomisen yhteydessä autotuotanto siirtyi välivaiheiden jälkeen yhdysvaltalaiselle General Motorsille, mutta myyntinimi

Daewoo säilytettiin joissain maissa; monissa maissa mallit myydään nyttemmin Chevrolet-nimisinä. Mikroaaltouuni on tyypillinen itämaisen kulutuselektroniikan tuote, usein edullinen ja yksinkertainen eikä siksi kovin arvostettu. Nimeä voidaan siten pitää myös vastareaktionä Daewoo-tuotteiden myymiseen arvostetumman Chevrolet-tuotemerkin alla: nimi ikään kuin paljastaa auton todellisen alkuperän.

Valmistuksellista alkuperää ilmentävät nimet:

Audi-Porsche = (henkilöauto) Porsche 924

Bayerische MoscoVitch = (henkilöauto) BMW

Bellaruss = (traktori) MTZ eli Belarus

Dafi = (henkilöauto) Volvo

Datsuni = (henkilöauto) Nissan

Deekoozee = (henkilöauto) Audi (kuvan [lähdeviite](#))

eurojenkki = (henkilöauto) Euroopassa valmistettu amerikkalaista merkkiä oleva auto

Euroopa**Moskvich** = (henkilöauto) Opel

Grantaunus = (henkilöauto) Ford Granada

Hitleri kättemaks = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Hitlerin viimeinen kirous = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Joss = (traktori) C-100,C-80,T-100(M),T-130 tai "Stalinets"

Joss = (traktori) C 60 tai C-80, C-100, T-100, T-100M tai T-130

Jossif = (traktori) T 100 tai 130

Kansan **Porsche** = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Kiirovets = (traktori) K 700 tai 701

Kutaisi Mersu = (kuorma-auto) KAZ 608

Köyhän miehen**Quattro** = (henkilöauto) Audi etuvetoinen

Kübelwagen = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Marsu = (henkilöauto) eräs Smart ForFour vm. 2005

Mikroaaltouuni = (henkilöauto) Daewoo

Molotov = (kuorma-auto) GAZ-51

Mosse-Opel = (henkilöauto) Opel Kadett tai Olympia, vm 1939

Nati = (traktori) DT 75 tai T-74

Natikka = (traktori) Case

Natt = (traktori) DT 75 tai DT-54 tai T-74

Omenapora = (henkilöauto) Volkswagen Vento

Opel-Mosse = (henkilöauto) Moskvits 400

Pirkkavolkkari = (henkilöauto) Seat

Ratsuni = (henkilöauto) Nissan

Relluvolvo = (henkilöauto) Volvo 340 ja muu 340-sarja

Resu = (kuorma-auto) Sisu 1997-

Rupla-**Opel** = (henkilöauto) Moskvits vm.1953-1955

Sekarotuinen = (traktori) Volvo BM Valmet

Sekarotuvalmetti = (traktori) Volvo BM Valmet

Shiguli = (henkilöauto) Lada

Sigull = (henkilöauto) Lada

Sikuliauto = (henkilöauto) VAZ eli Lada
Stirlits = (henkilöauto) Moskvits M400 tai M401
Suolahden terrieri = (traktori) eräs Valmet 361
Sähkö-Majuri = (traktori) New Holland
Tartu = (linja-auto) TA
Tatsuni = (henkilöauto) Nissan
Taunus = (henkilöauto) Ford Sierra
Tourulan turbo = (traktori) eräs Valmet 20
Ursyncro = (henkilöauto) Volkswagen Passat Variant Syncro 32B
Uuskoppanen Anglia = (henkilöauto) Ford Taunus
Uuskoppanen Taunus = (henkilöauto) Ford Sierra
Valevolvo = (traktori) Volvo BM Valmet
Valmetti = (henkilöauto) Volvo
VALtion METalliTähteet = (traktori) Valmet
Vene **BMW** = (henkilöauto) Moskvits 412 (tai todennäköisemmin 408)
Venäläinen **länsiauto** = (henkilöauto) Lada
Viistokeula-**Tane** = (henkilöauto) Ford Sierra
Volvo **Focus** = (henkilöauto) Volvo S40 tai V50
Voortsoni = (henkilöauto) Ford
Vortson = (maastoauto) eräs Ford Ranger avolava
Välismaa **Mosse** = (henkilöauto) Opel
Esitettyjen nimien lukumäärä: 58

Valmistuksellisen alkuperän ilmaisemisen keinot

Valmistuksellista alkuperää voidaan ilmaista käyttämällä saman tuotteen aiempaa tai myöhempää erisnimeä, fuusoidun tuotemerkin nimeä, tai muulla tavalla (mallivarkaus, yhteistyö, sotasaalis) samantapaisen tuotemerkin tai mallin nimeä. Tätä nimeä voidaan käyttää sellaisenaan (*Datsun* merkityksessä 'Nissan'), kaksiosaisen nimen osana (*Mosse-Opel*) tai komponenttina kontaminaatiossa (*Resu*). Näissä tilanteissa voidaan käyttää virallisen nimen sijasta myös vakiintunutta, yleisesti tunnettua epävirallista merkki- tai mallinimeä (*Natikka* merkityksessä 'Case'). Näiden tavallisempien tapojen lisäksi on joitakin harvinaisempia keinoja: muun saman yrityksen tuotteen nimen käyttäminen, tehtaan sijaintipaikan nimen käyttäminen tai jopa harvinaisessa *Jyllehammerin* tapauksessa tehtaan johtajan nimen käyttäminen. Monenlaiset keinot ovat siis mahdollisia.

Lienee kuitenkin niin, että tällaisten ilmausten ymmärtäminen edellyttää riittävää alan tuntemusta ja tämän tuntemuksen puute vastaavasti yleensä estää kompleksisten nimien yleistymistä. Näin ei toki ole pakko aina olla; voisi ajatella, että esimerkiksi vieraskielinen *Žiguli*-nimi voisi saada jonkinlaista kannatusta myös siksi, että sen äänneasu olisi joidenkin mielestä hauska, vaikka vuoristo ja kaupunki eivät tuttuja olisikaan. Paikannimien tutkimuksessa on ollut tapana puhua läpinäkyvistä ja läpinäkymättömistä nimistä sen mukaan, sisältääkö nimi ennestään lekseemeinä tuttuja nimielementtejä. Nimen läpinäkyvyys taas on kytketty nimen mielekkyyteen, säilyvyyteen ja siihen liittyviin asenteisiin. Sjöblom taas on väitöskirjassaan puhunut pakatusta merkityssuhteesta, jolloin nimessä on nähtävissä tietoja sen tarkoitteesta, mutta tämän merkityssuhteen avautuminen nimen käyttäjälle vaatii tietoa nimen tarkoitteesta. Lisäksi tarvittaneen tietoja siitä, mitä kielellisiä menetelmiä käyttäen tätä

merkitystä nimiin pakataan, esimerkiksi kielenkäyttäjän pitää tuntea kontaminaatio uudisleksemin (neologismin) muodostusmentelmänä. Epäsuorana viittaussuhteena Sjöblom taas on esitellyt erilaisia kuvakielen keinoja käyttäen muodostettuja nimiä (metaforat, metonymiat, symbolit). Lienee niin, että molemmissa tapauksissa nimen ymmärtäminen vaatii tietoa kulttuurista ja kielestä. Jopa suoran merkityssuhteen kohdalla – kun siis lihakauppaa sanotaan *lihakaupaksi* – ilmauksen täydellinen ymmärtäminen edellyttää meiltä kulttuurista tietoa siitä, mikä on 'lihakauppa' ja mitä *liha* ja *kauppa* tarkoittavat. Jos nimen läpinäkyvyys ymmärretään vain siihen sisältyvien leksikaalisten elementtien tunnistettavuutena, s.o. kuulumisena useimpien ihmisten tuntemaan kielimuotoon (usein itse asiassa lähinnä kuulumisena tutkijan tuntemiin leksemeihin), määritelmä ontuu. Tämä ontuminen ainoastaan tulee paremmin ilmi nimissä, joihin sisältyy kerroksellisia viittauksia eri suuntiin ja jotka ovat kompleksisia eli "luovia" (ks. [C:1.3.3](#)). Tosiassa kaikkien nimien (syvempi) ymmärtäminen edellyttää aina kulttuurin, kielen ja tarkoitteen tuntemusta. Näin ollen läpinäkyvyys tai läpinäkymättömyys – eli paremminkin ymmärrettävyys tai tulkittavuus – on jatkumo, ja lisäksi yksilöllisesti varioiva. Tämä yksilöllinen tiedollinen vaihtelu ja kielellisen lahjakkuuden tai osaamisen vaihtelu vaikuttavat nimenkäyttötarpeiden lisäksi siihen, miten nimet yleistyvät eli menestyvät hyväksyttämiskierroksella. Tästä pitää erottaa nimen mielekkyys, jonka kielenkäyttäjä arvioi erikseen. Nimistöntutkimuksessa on todettu, että nimen ymmärrettävyys tai tulkittavuus osittain korreloivat nimen mielekkääksi kokemisen kanssa, mutta tämä ei kuitenkaan ole välttämätön edellytys, vaan myös nimen vakiintuneisuus, käyttötilanne, nimimäisyys ja mahdollisesti jotkin muut nimen ominaisuudet (esim. äänneasu) vaikuttavat siihen, kokeeko nimenkäyttäjä, että nimeä voidaan käyttää. Edellä sanottu selittää siis sen, että nimet, joihin sisältyvä monimielisyys ja kompleksisuus edellyttää tiettyä tietopohjaa (esimerkiksi tietoa jonkin kulkineen valmistusmaasta tai tehtaan johtajasta), eivät todennäköisesti yleisty suuremmassa ja tiedoiltaan heterogeenisessä väkijoukossa niin helposti kuin helpommin lähestyttävät nimet. Toisaalta taas nimet, jotka ovat sekä kompleksisia että useimpien tulkittavissa (ns. monimielisiä), koetaan humoristisiksi tai nokkeliksi ja ne muistetaan hyvin.

E:6.3.2.9 Muita mahdollisia alkuperiä

Alkuperämaiden ja -alueiden, valmistajien, valmistusmateriaalien ja valmistuspaikkojen lisäksi alkuperän käsitettä voidaan tulkita laajemminkin. Nämä nimet saattavat kertoa, mistä tai keneltä kulkine on tullut, miten tuleminen on tapahtunut tai milloin kulkine on saapunut. Etäisimmillään alkuperää ilmaisevana voidaan pitää nimiä, jotka kertovat, millä menetelmällä kulkine on syntynyt.

Nimi entisen omistajan mukaan

Alkuperää ilmaiseviksi voidaan lukea myös monet kulkineen edelliseen käyttäjään tai omistajaan viittaavat nimet. Esineen alkuperä on siis se, mistä tai keneltä se on tullut. Näistä nimistä käsittelen tässä vain todelliseen alkuperään liittyviä nimiä. Sellaiset nimet kuin *Pyhimys-Volvo* ja *Batman-auto* jäävät käsiteltäväksi kulkineen käyttäjästä juontuvia nimiä erittelevään lukuun [E:6.6](#), sillä ei voida ajatella, että autot konkreettisesti olisivat televisiosarjasta peräisin. Todellista käyttäjää tai haltijaa sen sijaan voidaan perustellusti alkuperänä pitääkin. Esimerkiksi informantin papan kuoltua papan auto siirtyi informantin perheen käyttöön, ja sitä nimitettiin *Papan autoksi*. Tällaisten nimien käyttö lienee arkipäivää monissa perheissä, joissa autoja on peritty tai ostettu sukulaisilta tai tuttavilta. Monesti jokin uusikin nimi saatetaan keksiä omistajanvaihdoksen yhteydessä. Tällaiset yksilönnimet ovat ulkopuolisen silmissä kovin appellatiivin sävyisiä, mutta käyttöpiirissään ne epäilemättä ovat yksiviitteisiä. Edellisiä propriemman oloisia ovat yksilönnimet, joissa nimeen sisältyvä edellinen omistaja tai käyttäjä on epätavallisempi (*Ministeriauto*, *Ruotsin Kustaan auto*, *Maaherran auto* ja Maria Åkerblomin mukaan nimetty *Maija*). Edellisen omistajan nimeä voidaan hyödyntää myös kompleksisen nimen osana, mikäli se sopii muihin merkityksiin: eräs *Sinihelmi*-niminen Lada 2107 on saanut nimensä sekä auton värin, käytettävyyden tai kunnon sekä entisen omistajan etunimen mukaan – kolme nimeämisperustetta on sovitettu tiiviisti samaan nimeen.

Nimi entisen kodin mukaan

Nimeämistä tapahtuu paitsi valmistuspaikan myös kulkineen edellisen kodin mukaan. Loimaan silloisessa maalaiskunnassa erään perheen John Deere 3120 -traktoria nimitettiin *Arraksi*, koska sen edellinen omistaja oli ollut humppilalainen Arran tila. Punkalaitumelaiselle tilalle taas hankittiin vuonna 1991 käytettynä Ford 5000 -74, ja koska tilalla oli jo ennestään samanmallinen traktori, tulokas nimettiin *littiläiseksi*. Erään talon Fordson Major -traktori taas sai yksilönnimen *Ilmi*, koska traktori ostettiin talosta, jonka emännän nimi oli Ilmi. Entisen "kodin" kautta alkuperää ilmaisevat yksilönnimi *Tampereen tullin entinen* 'eräs Lada' ja viittauskentältään hiukan laajempi *takralainen* 'Tampereen kaupungin liikennelaitokselle Takralta 1950 ostettu bussi'.

Jonkinnäköisenä lokaalisena alkuperänä voidaan nähdä myös sotatanner. Toisen maailmansodan aikaisia malleja olivat ainakin *Sotaintikka*, *Sotakempsu* ~ *Sotakemsu* ja *Sota-Opel*. Sodassa palvelleet kuorma-autot muodostivat sodanjälkeisen kuorma-autokannan rungon pitkiksi ajoiksi jatkosodan jälkeen puutteen vallitessa jälleenrakennusajan Suomessa.

Nimi taloontulopäivän mukaan

Jotkut kulkineet on nimetty taloontulopäivänsä mukaan. Tämä lienee "sukua" käytännölle, jossa henkilön etunimeksi tulee syntymäpäivän pyhimyksen nimi (ks. tästä [Kiviniemi 1982: 157–59](#)). Tämän tavan vuoksi Suomessa on edelleenkin paljon ihmisiä, joilla on sama syntymä- ja nimipäivä. Ainakin kulkineilla tällainen nimeäminen voidaan tulkita alkuperään liittyväksi. Muuan Lada on saanut yksilönnimekseen *Ilona*, koska se hankittiin Ilonan päivänä. Jokioisissa MTT:llä taas on ollut peltokasvitutkimuksen käytössä VW Transporter -pakettiauto, joka oli nimetty *Emmaks*. Tällaisia henkilönnimistön nimeämismallia hyödyntäviä yksilönnimiä on luultavasti jonkin verran lisääkin, mutta koska aineistoni on vajaa erityisesti yksilönnimien osalta, niitä ei ole enempää tässä esiteltäväksi.

Nimi lähtöpaikan mukaan

Edellä mainittujen lisäksi aineistossa on myös yksilönnimi *Kalajokinen*, jolla tarkoitettiin Pihtiputaan–Kalajoen-linjaa ajavaa postiautoa ja postiautolinjaa. Linjan lopettamisuhkaa on käsitelty Pihtiputaalla ja Kinnulassa ilmestyvässä Kotiseudun Sanomat -lehdessä 11.6.1986. Lehtileikkeestä nimilipun muokanneen Raija Lehtisen mukaan nimitys on ollut käytössä Pihtiputaalla ja Viitasaarella vuosikymmeniä. Aivan konkreettisesta kulkineen alkuperästä tässä nimessä ei ole kysymys, mutta muotonsa puolesta se kyllä rinnastuisi muihin alkuperää ilmentäviin *-lainen*-nimiin.

Nimi hankinta- tai valmistustavan mukaan

Suomeen saapumistapaan viittaavat *uittoauto* ja *Merimiesauto*. *Uittoautolla* tarkoitetaan mobilistipiireissä sellaisia autoja (tai ahioita), jotka ovat olleet käytössä esim. USA:ssa ja jotka on sitten (yleensä) laivattu Suomeen. Uittoautoja pidetään "fuskauksena", helppona tapana hankkia vanha auto – näitten vastakohta ovat *Suomi-autot*, jotka ovat uusina Suomeen tuotuja ja täällä usein vaiheikkaan elämänkaaren eläneitä autoja. Suomi-auton löytäminen edulliseen hintaan on vaikeaa, koska Suomessa etenkin suuret autot ovat olleet harvinaisia ja vuosien vierieessä autoja on romutettu paljon, ajettu järvien jälle ja metsiin sekä upotettu mutakuoppiin. *Merimiesauto* taas tarkoittaa lähes aina samaa kuin *Kuplavolkari*, vaikka kyseessä on oikeastaan vain tuontitapaan viittaava kulkinealalajin nimi. Sodan jälkeen uusia autoja ei 1940-luvun

lopulla tuotu lainkaan. 1950-luvulla tuonti alkoi jälleen, mutta auton ostoa säännösteltiin vuoteen 1962 saakka. Siihen tarvittiin ostolupa, jotta maan vähät valuuttavarannot eivät olisi hupenneet. Autontarve piti perustella hyvin, eivätkä suhteet olleet pahasta. Tuon ajan erikoisuus olivat merimiesautot, joita merimiehet saivat tuoda erioikeudella. Esimerkiksi Volkswagenin hinta saattoi olla merimiesautona – vähän käytettynäkin – kalliimpi kuin kaupassa. Hinta nousi saatavuuden takia. Merimiesauto oli heti ostettavissa markoilla, mutta virallista tietä autoon ei ehkä olisi saanut ostolupaa lainkaan. (Tekniikka ja Talous, 20.10.2003: Suomi siirtyi pyörille hitaasti.)

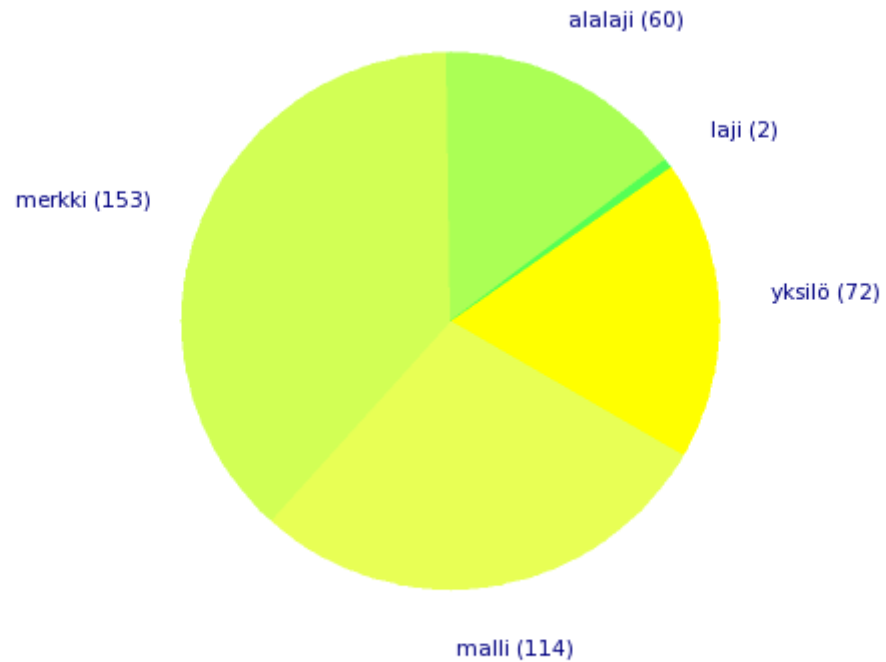
Alkuperään tai syntytapaan viittaa myös *laikka-cabriolet*. Alalajinimi tarkoittaa autoa, joka on muokattu itse laikalla tai muulla työvälillä umpikattoisesta autosta avoautoksi.

E:6.3.3 Koonti alkuperään viittaavista nimistä ja nimien jakautuminen nimen viittaustason mukaan

Kaiken kaikkiaan kulkineen alkuperä on luonteva ja yleinen kulkineen nimeämisperuste. Kulkineen alkuperään viittaa tavalla tai toisella kaiken kaikkiaan 404 nimeä aineiston 4126 nimestä. Alkuperä on siis merkittävä ominaisuus jopa koko aineistossa (9,8 %). Nimeämisperuste-esiintymistäkin alkuperän osuus on 13,1 %. Näistä maantieteelliseen alkuperään viittaa 303 nimeä (75 %) loppujen viitatessa muunlaiseen, sosiaaliseen alkuperään. Jako maantieteelliseen ja sosiaaliseen alkuperään on kuitenkin sikäli kyseenalaistettavissa, että esimerkiksi itä on maantieteellisen ilmiön lisäksi myös vahvasti kulttuurituotteen sosiaalinen alkuperä. Toisaalta taas nimen viitatessa kulkineen edelliseen asuinpaikkaan (esim. littiläinen) lokaalinenkin aspekti on läsnä. Luokittelu on siis suuntaa antava ja omani. Maantieteelliseen alkuperään viittaavista nimistä kulkineen alkuperään suorasanaisesti viittaa 95 nimeä (31,4 %) ja metaforisesti 182 nimeä (60,1%) loppujen kuvatessa alkuperämaata sille tunnusomaisen morfofonologisen piirteen lainaamisen avulla. Metaforisuuskin on ilmiönä monitasoinen, ja tarkoin katsoen metaforisuutta huomaa kaikkialla. Aineiston usein Neuvostoliittoon viittaavat *itä*-nimet voitaisiin hyvin nähdä metaforisinakin. Suorasanaisten ja metaforisten ilmaisun rinnalla käyskentelevät myös *Hollannikkaat*.

Aineiston laajuuden huomioon ottaen tätä jakaumaa voisi pitää yleistettävänäkin. Muutama huomio on kuitenkin paikallaan. Ensiksikin on oletettavaa, että sosiaaliseen alkuperään ja erityisesti juuri kulkineen ostopäivään, entiseen kotipaikkaan ja omistajaan viittaavia nimiä on enemmän kuin tässä on esitetty. Aineiston vinouma johtuu aineiston hankintatavasta. Laajoilla henkilökohtaisilla haastatteluilla kerätty aineisto olisi varmaan tuottanut enemmänkin sosiaaliseen alkuperään viittaavia kulkineennimiä, jotka usein ovat juuri yksilönnimiä. Luultavasti nyt vähemmälle keräämiselle jääneissä yksilönnimissä olisi myös lisää *Igor*-tyyppisiä henkilönnimen kaltaisia metaforisesti kulkineen alkuperää ilmaisevia nimiä. Tulee myös ymmärtää, että kaikkia aineiston nimiä ei käytetä yhtä taajaan.

Alkuperään viittaavat nimet jakautuvat nimen tason mukaan seuraavasti:



Alkuperään viittaavat nimet ovat useimmin merkinimiä, mikä on täysin loogista, sillä maantieteellinen ja valmistuksellinen alkuperä liittyvät luontevimmin juuri merkkiin ja brändiin. Toisaalta taas mikään kulkinelaji ei ole mistään tietystä maasta kotoisin. Alkuperämaata ilmentävät alalajinimet taas ovat varsin yleisiä (*dollarihymy, idän ihme*). Yksilönnimissä taas on myös sosiaalista alkuperää, esimerkiksi entistä kotia tai edellistä omistajaa ilmaisevia nimiä.

E:6.4 Osa

E:6.4.1 Osa nimeämisperusteena nimistössä yleensä

Kohteen jokin osa on nimeämisperusteena tyypillinen kaikkia sellaisia kohteita nimetessä, jotka ovat havaittavissa tai koettavissa kokonaisuutena. Erilaiset kerralla nähtävät objektit – kuten ihmiset, eläimet ja kulkineet – on helppo nimetä jonkin näkyvän, usein jotenkin epätavallisen, poikkeavan tai silmiinpistävän osansa vuoksi. Myös paikannimistössä kohteen erottuvien osien mukaan nimetään, mutta erottuvan osan ja nimetyn kohteen rajaukset ovat epämääräisempiä.

Henkilönnimistössä henkilön osaan viittaavia nimiä on kosolti, etenkin kun henkilön asustus otetaan huomioon. Tyyppi on myös syytä olettaa hyvin vanhaksi, koska esimerkiksi suomalaisia *-pää*-nimiä (*Kassapää, Naulapää, Satopää* jne.) pidetään vanhoina (Kepsu 1972: 116–134; Närhi 1996: 27–). Vanhoissa pitäjäkölleissä on *Hakoniskansa* (Mäkinen 2007) ja liikanimissä *Kirjopartansa* ja *Tervahartiansa* (Kiviniemi 1982: 43). *Rillipirut* ja *Dumbot* taas kuuluvat nykyajan liikanimistöön. Fiktiivinen *Kapteeni Koukkukin* on saanut nimensä poikkeavasta ruumiinosastaan. Myös jotkin tuotemerkit ja yritysnimet perustuvat tuotteen tai yrityksen osaan (*Punaposki*-juusto, *Ravintola Pannu*), mutta tällainen on paljon harvinaisempaa kuin henkilönnimissä.

Paikannimistössä kohteen osaan viittaavien nimien osuus riippuu tavasta hahmottaa ympäristöä. Monet nimet voidaan ymmärtää yhtä hyvin kohteen osaan viittaavaksi kuin kosketusassosiaation kautta syntyneeksi. Nimistöntutkimuksessa on yleensä ajateltu, että esimerkiksi *Hatlamminsuo* ja *Hatlamminmäki* (Riihimäki / Hausjärvi) ovat molemmat *Hatlammi*-nimen liitynnäisiä. Katsotaan siis oikeastaan, että *Hatlamminsuo* ja *-mäki* ovat saaneet kosketusassosiaation kautta nimensä *Hatlammin* mukaan. (Liitynnäisteorian kannalta on merkityksetöntä, onko *Hatlammi* syntynyt sisäheitoitse **Hattulammista* tai jostakin muusta originaalista.) Todellisen maailman kannalta *Hatlamminsuolla* ja *Hatlamminmäellä* on kuitenkin eräs keskeinen ero. *Hatlammi* on nimittäin varsin mitätön lampi, joka sijaitsee keskellä *Hatlamminsuota*. Käytännössä *Hatlamminsuo* kattaakin spatiaalisenä oliona sekä suon että sillä sijaitsevan lammen. *Hatlamminmäki* sitä vastoin onkin saanut nimensä sijaintisuhteensa eli asemansa vuoksi.

Syvämmän pohdiskelun arvoisia nimiä ovat myös **Isonkivenkangas, Koivumetsä* (Tammela) ja *Hirvenkuoppamäki* (Somero) ~ **Hirvenkuopanmäki*. Kuuluuko kivi ihmisen kognitiossa kangasmetsään, vai onko se erillinen paikalla oleva objekti? Miten nimen tulkinta muuttuu, kun näitä paikalla olevia esineitä (kivi, kuoppa ja koivu) jostain syystä onkin useampia? Paikannimistössä esimerkiksi *Kivimäki* voidaan tulkita joko mäeksi, jossa on runsaasti yksittäisiä kiviä, mäeksi, joka on yltä päältä kivinen tai peräti mäeksi, jonka päällä seudun ainoa kivi on. Toponomastisten teorioiden kannalta ongelmattomia eivät ole yksittäisiä mäkiä tarkoittavat *Punakallio*-nimetkään. Yksittäinen mäki on voitu hyvin nimetä *Punakallioksi*, vaikkei se kokonaisuudessaan punainen olisikaan. Riittää, että mäessä on kyllin erottuva "punakallioinen" ala. Näin mäki siis todellisuudessa saa nimensä osansa mukaan, vaikka syntaktissemanttisessa luokittelumallissa mäki tulleeekin ominaisuutensa (värin) mukaan nimetyksi.

Edellä sanottu on pyrkinyt todistamaan, että osan mukaan voidaan nimetä lähes mitä tahansa. Samalla olen pyrkinyt tuomaan esiin sen, että nimen tunnistaminen kohteen jonkin osan mukaan nimetyksi ei ole kovinkaan yksiselitteistä. Kulkinenimistössäkin osa ei ole täysin selvärajainen kategoria.

E:6.4.2 Osa nimeämisperusteena kulkineennimistössä

Ne nimet, jotka ilmentävät jotain kulkineen osaa, on ryhmitelty alaryhmiin seuraavasti:

- etumaski
- keulamerkki
- valot
- muut ulkomuodon osat (ovet, ikkunat ym.)
- muut koristelut (siivet, koristelistat ym.)
- matkustamossa näkyvät osat
- näkymättömät tekniset osat
 - moottori
 - voimansiirto
- rekisterikilpi
- muu teksti kuin rekisteritunnus
- ulos näkyvät tekniset osat
- materiaali
 - muovi
 - puu
 - pahvi
 - pelti

Kaiken kaikkiaan kulkineen johonkin osaan viittaavia nimiä on aineistossani 461. Näitä voidaan tarkastella toisaalta sen mukaan, mihin osiin nimet ottavat kantaa (mitkä osat on pantu merkille nimissä) tai sen mukaan, miten tämä osan ilmituonti nimessä kielen tasolla tehdään.

Nimiä ovat kirvoittaneet muun muassa valojen ominaisuudet (*Kyklooppi-Roveri* 'Rover P4), keulamerkkit ja logot (*Maapallo-Taunus* 'Ford Taunus 12m G13'), koristelistat (*Galvanoidut listat sivuilla* 'Škoda 120 / 130 GLS'), siivet (*Siipimersu* 'Mercedes-Benz W110 tai 111') ja monet muut yksityiskohtat. Ulkoisten koristuksien ja näkyvien teknisten yksityiskohtien (*Kottikärry* 'Kuplavolkhari') lisäksi nimiä on kehitetty myös "pellinalaisista" osista (*Remmivolvo* 'variaattorillinen Volvo 300'). Kulkineen osasta juontuviin nimiin olen lukenut myös materiaalista juontuvat nimet (*peltilehmä* 'auto'), koska niitä on aineistossa vain joitakin kymmeniä ja koska kohteen materiaali ja kohteen osa eivät ole kovinkaan eri asia nimeämismielessä. Osaan perustuviksi nimiksi olen myös lukenut muutamia hytin tai lavan muotoon tai kokoon viittaavia nimiä, joiden kaltaisia käsittelen myös muotoassosiatiivisten nimien yhteydessä. Osia on annettu myös autossa olevien tekstien, tarrojen, rekisteritunnusten ja vastaavien mukaan.

Muodostusteknisesti viittaus osaan voidaan sisällyttää kulkineennimeen eri tavoin. Usein kulkineen erityistä osaa ilmaistaan kaksiosaisen nimen määriteosassa (*Leppäjeeppi, Rättisitikka, Muumimobiili*). Osaan mukaan annetut nimet voivat myös olla yksiosaisia metaforisia tai metonymisiä nimiä. Esimerkkejä tällaisesta pars pro toto -suhteesta ovat bahuvririihuotoinen nimi *Ryppykylki* ja mm. rullattavaan kattoon viittaava metaforinen *Sätkäkone*. Muodostusteknisesti aivan toisenlaisen ryhmänsä muodostavat nimet, jotka on saatu kulkineessa olevista teksteistä, kuten tarroista ja malli- ja rekisteritunnuksista. Näissä tapauksissa nimeämisperusteena oleva osa sisältää itsessään jotain kielellistä ainesta – tai ainakin jotain kielelliseksi ainekseksi tulkittavissa olevaa (rekisteritunnus). Kulkineessa olevaan tekstiin tai

rekisteritunnukseen viittaavat nimet muistuttavatkin muodostukseltaan monessa suhteessa sekundäärinimiä, sillä yhdestä kielenaineksesta muokataan siis jotain toista. Tässä kuitenkin vaikuttaa myös primäärikomponentti eli kohteen ominaisuus, esimerkiksi tekstin ulkonäkö. Toyota Yariksesta ei olisi välttämättä tullut *Varista*, ellei mallin logossa Y olisi muotoiltu siten, että kirjaimen jalka olisi poikkeuksellisen lyhyt.

E:6.4.3 Tarkempia huomioita osista ja niihin viittaamisesta

E:6.4.3.1 Valot – auton silmät

Kulkineen ajovaloista on saatu suorasanaisiakin nimiä, kuten *Kanttilamppu* ja *Pystylyhty*. Hiukan paremmin automallin spesifioi lampun muotoa kuvaava *Tähtilamppu* 'Ford Cortina mk1'. Enemmistö auton valoihin viittaavista nimistä kuitenkin pohjautuu metaforiseen ajatukseen siitä, että valot ovat auton silmät. Silmä-metaforaankin tukeutuvat nimet voivat kuvata valojen muotoa, kuten *Mulkosilmä-Taunus* ja *Nappisilmä*. Myös muita metaforia voidaan käyttää, esimerkiksi Fiat 850 -malli on nimetty *Sikafiiuksi*, koska sen takavalojen on katsottu muistuttavan sian kärsää. "Mulkosilmäisyys" voi myös tukea kokonaismetaforaa, esimerkiksi auton nimittämistä sammakoksi. Valojen muodon lisäksi voidaan ottaa kantaa niiden sijoitteluun. Stereotyyppisesti kulkineilla on kaksi "silmää", ja kolmisilmäistä Rover P4-mallia onkin tämän takia nimitetty *Kykloopiksi*. Väyrysen 'Mercedes E-sarja, W210' silmät ovat katsoneet killiin ja erityisen runsasvaloista kulkinetta voi nimittää metaforisesti *joulukuuseksi*.

Valoja tähdentävät nimet:

Hobusehirmutaja = (maastoauto) LuAZ

Härjasilm = (henkilöauto) Mercedes-Benz W123

joulukuusi = (kulkine yleensä) Runsasvaloinen kulkine

Kantti = (henkilöauto) Lada

Kanttilamppu = (henkilöauto) Lada

Konn = (henkilöauto) GAZ 21

Konn = (henkilöauto) Moskvits 402 -407

Kyklooppi = (henkilöauto) Rover P4 1949-53 (kuvan [lähdeviite](#))

Kyklooppi-Roveri = (henkilöauto) Rover P4 1949-53 (kuvan [lähdeviite](#))

Köyhän miehen **Mersu** = (henkilöauto) Ford Cortina

kükloob = (invalidiajoneuvo) vanha kolmipyöräinen

Kükloop = (henkilöauto) Tatra T603 1956-1962

Mulkosilmä-Taunus = (henkilöauto) Ford Taunus 17M farm -62 (kuvan [lähdeviite](#))

Nappisilmä = (henkilöauto) Lada pyöreälamppuinen

Nappisilmä = (henkilöauto) Volvo 200-sarjan ensimmäisen pyöreälamppuiset mallit

Nappisilmä = (henkilöauto) Lada 1200

Noppa-Toyota = (henkilöauto) Toyota Corolla 70-luvulta (kuvan [lähdeviite](#))

Noppacorolla = (henkilöauto) Toyota Corolla KE20 (kuvan [lähdeviite](#))

Noppakorolla = (henkilöauto) Toyota Corolla takavetoinen 1970- ja 1980-l. (kuvan [lähdeviite](#))

Nukkersilm = (henkilöauto) Mercedes-Benz W115 ja tätä uudemmat mallit
Pukkimajori = (traktori) Fordson Major 1946-1951
Puuma = (henkilöauto) eräs Mercedes-Benz SLK
Pystylamppu = (henkilöauto) Mercedes-Benz W115 (kuvan [lähdeviite](#))
Pystylyhty = (henkilöauto) Mercedes-Benz W115 (kuvan [lähdeviite](#))
Pyöreelamppu = (henkilöauto) Lada jossa pyöreät ajovalot
Pyöreesilimäne = (henkilöauto) eräs Lada jossa pyöreät ajovalot
Sammakko = (henkilöauto) Dodge Neon
Sarvi-Major = (traktori) Fordson Major (kuvan [lähdeviite](#))
Sarvipäämajori = (traktori) Fordson Major (kuvan [lähdeviite](#))
Sikafiiu = (henkilöauto) Fiat 850 (kuvan [lähdeviite](#))
Silmäauto = (henkilöauto) eräs Mazda jossa piiloajovalot
Tabletikas = (henkilöauto) BMW erityisesti 3-sarja, E30
Tramm = (maastoauto) Volvo C202
Tähtilamppu = (henkilöauto) Ford Cortina mk 1 (kuvan [lähdeviite](#))
Tähtiperse = (henkilöauto) Ford Cortina mk 1 (kuvan [lähdeviite](#))
Tähtiperä = (henkilöauto) Ford Cortina mk 1 (kuvan [lähdeviite](#))
Tähtisilmä = (henkilöauto) Ford Cortina (kuvan [lähdeviite](#))
Viirusilmä = (henkilöauto) Lada 110
Väyrynen = (henkilöauto) Mercedes-Benz W210 (kuvan [lähdeviite](#))
Esitettyjen nimien lukumäärä: 39

E:6.4.3.2 Teknisiä näkyviä yksityiskohtia – Sarvijaakkoja ja häkäpönttöautoja

Valojen lisäksi myös monet muut kulkuneuvolle välttämättömät tekniset yksityiskohdat ovat sangen näkyviä ja erottuvia ja näin myös helposti nimiä kirvoittavia. Aikoinaan silmiinpistäviä olivat esimerkiksi jo nyt tamperelaisesta katukuvasta poistuneet johdinautot, eli bussit, jotka olivat yhdellä "sarvella" kiinni sähköistetyssä ilmajohdossa eli ajolangassa. Kirjakielisen johdinauton lisäksi suomalaisittain erikoisesta kulkinelajista käytettiin muitakin nimiä (*ilmajohtovaunu, lankabussi, lankavaunu ja sarvijaakko*). Nivelbusseja eli nivelautoja nimitetään ryppyisen ja taipuisan väliosansa mukaan kansankielisemmin *haitaribusseiksi* ja sodanaikaisia puukaasutinautoja *häkäpönttöautoiksi* tai *häkäpyttyautoiksi*. Näissä kansanomaisissa nimissä erottuva tekninen yksityiskohta on tavalliseen tapaan määriteosassa. Yksiosainen metaforinen nimi on sitä vastoin kottikärryn aisat ja Kuplavalokkarin kaksoispakoputket samastava epävirallinen mallinimi *Kottikärry*. Kottikärryn aisat ja Kuplavalokkarin pakoputket on siis samastettu. Pars pro toto -metonymiaa taas edustaa liikkuvan poliisin autoa tarkoittava monimielinen yleisnimi *piiska*. Edusosassaan kulkineen osaa ilmentävät polkupyörän nimet *polkuveivi* ja *hinkuveivi*.

Ulkoisesti havaittavia teknis-esteettisiä osia ovat myös kulkineiden lavat, hytit, renkaat, telaketjut ja muut vastaavat. Nämä ovat kuitenkin olleet erityisen yksilöiviä vain harvoin, ja siksi niihin viittaavia nimiä ei ole kovin paljoa. Hyttinsä mukaan on nimetty kolme kuorma-automallia: karkeatekoisen hyttinsä mukaan metaforisesti nimetty *Mörkö* 'Ford SAF2 Hercules 1950-l.', kulmikkaan hyttinsä mukaan metaforisesti nimetty *Jäätelökioski* eli *Nakkikioski* 'Sisu-ka 60-l. lopulta' sekä hytin kokoonpanossa käytetyt kiinnikkeet suorasanaisesti esiin tuova *Pop-niittihytti-Sisu* '60-luvun bulldog-mallinen Sisu-ka.'. Lyhyen lavansa vuoksi jotakin GAZ-kuorma-automallia nimitettiin *Typylavakatsiksi*. Tällaiset hytin, lavan ja muitten suurten osien muotoon tai ominaisuuksiin viittaavat nimet muodostavat liukuvan skaalan kokoon ja muotoon viittaavien

nimien suuntaan. Siksi osaan viittaaviksi on luettu vain sellaiset nimet, joissa jokin erityinen osa tuodaan esiin. Osaan viittaa selvästi esimerkiksi *Komoottiauto* 'eräs korotettu vanha Volkswagen Transporter'. Tässä *komootti* viittaa juuri eriväriseen korotusosaan, jolla auto on korotettu ilmeisesti alun perin asuntoautona käytettäväksi. Asiaa voidaan havainnollistaa parafrasilla: *komoottiauto* on auto, jossa on (lisäksi) komootti, ei auto, joka on kuin komootti. Komootti pohjautunee venäjän 'piironkia' merkitsevään sanaan (Ruoppila 1986: 21). Teknisiä näkyviä yksityiskohtia ilmentävät nimet:

haitaribussi = (linja-auto) nivelauto
hikimankeli = (polkupyörä) armeijan polkupyörä
hinkuveivi = (polkupyörä)
häkäpönttöauto = (henkilöauto) puukaasutinauto
ilmajohtovaunu = (johdinauto)
Isopyräne Setori = (henkilöauto) Zetor 25 K
kaks(i)pyörämä = (polkupyörä)
kaks(i)pyöränen = (mopo)
Kantti kertaa kantti **ja vararengas** = (henkilöauto) Moskvits vanhimmat mallit
kela = (polkupyörä)
Kipp = (kuorma-auto) GAZ 51
kolmio = (henkilöauto) kolmipyöräinen auto
Komoottiauto = (pakettiauto) eräs Volkswagen Transporter T3 korotettu
Kopp = (kaivinkone) E-153 tai EO-2621
Kottikärry = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla" (kuvan [lähdeviite](#))
Kuarmaajatraktori = (traktori) eräs
Kultamaha = (traktori) Massey-Ferguson 35 1957- (kuvan [lähdeviite](#))
Kultamaha-Fergu = (traktori) Massey-Ferguson 35 (kuvan [lähdeviite](#))
kumijalka = (henkilöauto) etenkin taksista
kumikenkä = (taksi)
Kummijuku = (kaivinkone) E 302
Kuparimaha = (traktori) Massey-Ferguson 35 (kuvan [lähdeviite](#))
lankabussi = (johdinauto)
lankavaunu = (johdinauto)
lääne **joss** = (traktori) länsimainen suuri telaketjutraktori
mummomankeli = (polkupyörä) vanha naistenpyörä
naruauto = (johdinauto)
narubussi = (johdinauto)
nati = (traktori) telaketjutraktori
nelipyörä = (linja-auto)
nelipyöränen = (henkilöauto) auto ylipäättään
Nelirenkainen sateenvarjo = (henkilöauto) eräs Toyota Aygo
neljarattaline = (henkilöauto) auto yleensä
Nosseauto = (kuorma-auto) nosturilla varustettu
Piikkipyäräjonteere = (traktori) John Deere
Piikkipyärämajuri = (traktori) Fordson Major (kuvan [lähdeviite](#))

piiska = (poliisiauto) radiopoliisin auto, liikkuvan eli lentävän poliisin auto
piiska-auto = (poliisiauto) liikkuvan poliisiin auto
polkuveivi = (polkupyörä)
Prussakas = (moottoripyörä) Ural
ratas = (polkupyörä)
rattaat = (henkilöauto)
rosma = (leikkuupuimuri)
rukki = (henkilöauto) varsinkin huonokuntoisesta autosta
rukki = (polkupyörä)
Ruostemaha-Fergu = (traktori) Ferguson 35 1957- (kuvan [lähdeviite](#))
samovar = (moottoripyörä) jossa paljon kromattuja putkia
sarvijaakko = (johdinauto) (kuvan [lähdeviite](#))
siima = (poliisiauto) erityisesti poliisin radiopartioauto eli "piiska"
siimahäntä = (poliisiauto) erityisesti vanha radiopoliisin auto, ns. piiska
singeri = (apumoottorillinen polkupyörä)
Soolo-Jumps = (traktori) IOM3 6
steegafiude = (paloauto) tikasauto
Tolmuimeja = (henkilöauto) ZAZ 966 tai 968, joissa 41 hevosvoiman moottori
Tuutti = (moottoripyörä) Honda CB 750
Tuutihonda = (moottoripyörä) Honda CB750 four
vällamaa **joss** = (traktori) länsimainen suuri telaketjutraktori
Esitettyjen nimien lukumäärä: 57

E:6.4.3.3 Muut ulkomuodon osat nimissä – Akvaario, Lokinsiipi ja Rättisitikka

Prototyypisiä kulkineen osia ovat myös ikkunat, ovet ja katto. Kaksipyöräisissä kulkineissa ja hytittömissä traktoreissa näitä ei toki ole. Poikkeavat ulkomuodon osat sopivat nimeämisperusteeksi.

Koska poikkeavan suuriin ikkunoihin viittaavia nimiä on (mm. *Akvaario* 'BMW 1502', *lasikaappi* 'linja-auto' ja *näkötorni* 'linja-auto') ja koska toisaalta ikkunattomuuteen viittaavia nimiä ei ole, voidaan päätellä, että prototyypisessä kulkineessa on ikkunat, mutta ne eivät saa olla liian suuret. Myös epätavallinen ikkunatyyppi voidaan tuoda esiin, esimerkiksi *Panoraamaooppelin* 'Opel Rekord 1950-l.' panoraamatuulilasi kaareutuu kuljettajan sivuille saakka. Poikkeaviin ikkunoihin viittaavia nimiä ei ole kovin paljon, mutta toisaalta kulkineitten ikkunarakaisuissakaan ei suuria eroja ole.

Ovien suhteen nimiä ovat tuottaneet ovien poikkeukselliset avautumissuunnat. Takalaidastaan saranoidut etuovet eli *kaappariovet* oli esimerkiksi *Kaapparimallin Viitassa* 'Fiat 600, jossa "kaappariovet"' ja *Gangsterisitikassa* 'Citroën 11B tai 11CV'. *Lokinsiipinä* tunnetun Mercedes-Benz W198 -mallin ovet taas aukeavat auton putkirungosta ylöspäin ja näyttävät linnun siiviltä.

Vaikka kulkineeseen ei katon kautta tavallisesti sisään käydäkään, myös katto on ovien ja ikkunoiden tavoin auton sisätilan ulkotilasta erottava osa. Irrrotettavasta katostaan erityisen tunnettu oli Citroën 2CV. Tämä edullinen automalli oli Suomessa varsin yleinen ja siksi hyvin tunnettu ja nimetty (*Rätticitikka ~ Rättisitikka, Rättisiruuna, Rättäri, Sätäkone, Sätärulla, Sätkyli, Kahden miehen haalari* jne.). Myös muita kangas- tai muovikattoisia autoja kutsutaan *rättikattoisiksi*. Prototyypillisesti kulkineitten kattokin on peltiä.

Muita ulkomuodon osia ilmentävät nimet:

Akvaario = (henkilöauto) BMW 1502 (kuvan [lähdeviite](#))
Akvaarium = (linja-auto) Ikarus
Akvaarium = (traktori) MTZ 82 jossa uusi hytti
Jäätelökioski = (kuorma-auto) Sisu 1960-luvun lopun malli
Kaapparimallin Viiatti = (henkilöauto) Fiat 600 jossa ns. kaappariovet
kaappi = (poliisiauto) pakettiauto
Kakkoskoppa = (henkilöauto) Ford Escort mk2
Kangaskatto-lfa = (henkilöauto) IFA kangaskattoinen
kastiauto = (kuorma-auto)
Kastiga Uass = (maastoauto) UAZ lavamalli
Komonokka-Jyry = (kuorma-auto) Sisu K-140 muutamat Jyry-Sisun mallit 1960-luvulta
Lapa-Valtteri = (henkilöauto) Plymouth Valiant 1960-62
lasikaappi = (linja-auto)
Lato-Fargo = (kuorma-auto) Fargo bulldog-mallinen, 1960-luvulta
Latovolvo = (kuorma-auto) Volvo F88 (kuvan [lähdeviite](#))
Lehmänselkä = (kuorma-auto) Fargo 1950-luvulta
Linnupüüdja = (henkilöauto) Moskvits 400 tai 401
Lokinsiipi = (henkilöauto) Mercedes-Benz W198 (kuvan [lähdeviite](#))
Lumivalgekese kirst = (henkilöauto) Volvo 480 tai P1800ES
Matkalaukku-Sisu = (henkilöauto) Sisu B-79SP
Neliveto = (henkilöauto) Moskvits 400 tai 401
näkötorni = (linja-auto)
Panoraamaooppeli = (henkilöauto) Opel Rekord 1950-l. (kuvan [lähdeviite](#))
Perse-edes = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Persedes = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Perseedes = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"
Peräesko = (henkilöauto) Ford Orion
Petteri Punakuono = (kuorma-auto) Bedford jossa punainen hyttiosa
pitkäpelli = (henkilöauto) suurikokoinen auto, amerikanrauta
Pop-niittihytti-Sisu = (kuorma-auto) Sisu M-sarja
puhelinkioski = (kaivinkone) pieni kaivuri (kuvan [lähdeviite](#))
Pyrstöfiude = (henkilöauto) eräs Kilpa-ajaja Almin auto 1930-l.
Rukki = (henkilöauto) Ford
Rätticitikka = (henkilöauto) Citroen 2CV
Rättikatto = (henkilöauto) Citroen 2CV

Rättisitikka = (henkilöauto) Citroen 2CV
Rättisitruuna = (henkilöauto) Citroen 2CV
Sata-aakkonen = (henkilöauto) Datsun 100A (kuvan [lähdeviite](#))
Sata-ampeeri = (henkilöauto) Datsun 100A (kuvan [lähdeviite](#))
Siipicossu = (henkilöauto) Ford Sierra Cosworth mk1 (kuvan [lähdeviite](#))
Sätkäkone = (henkilöauto) Citroen 2CV (kuvan [lähdeviite](#))
Sätkärulla = (henkilöauto) Citroen 2CV (kuvan [lähdeviite](#))
Toosa = (henkilöauto) jokin pieni auto
Ykkösauto = (henkilöauto) eräs Datsun val. nro. 000001
Ylioppilasvalmetti = (traktori) Valmet 1102 ja muut 1979-83 valmistetut mallit

Esitettyjen nimien lukumäärä: 45

E:6.4.3.4 Osia konepellin alla

Edellä on käsitelty kulkineen ulkopuolelta nähtävistä teknisistä osista juontuvia nimiä. Näkymättömissäkin olevista osista juontuu kuitenkin joukko nimiä, jotka tosin ovat usein myös ääneen ja etenkin käytettävyyteen viittaavia. Tällaisia teknisiä erikoisominaisuuksia ovat moottorin sijoituspaikka (*Persedes* 'Kuplavolkkari', *mahuri* 'linja-auto, jossa moottori akselien välissä') tai rakenne (*Boxeripommi* 'Subaru', *Kaksi tahtia liikaa* 'Wartburg') sekä poikkeavat voimansiirtotekniikat (*Remmivolvo* 'Volvo 300-sarja', *Tulppaanipuimuri* 'Volvo 400-sarja tai mikä tahansa Hollannissa valmistettu etuvetoinen Volvo tai S/V40' ja *Vajaaveto* 'etuvetoinen Audi'). Moottorin lajia ilmaisee epäsuorasti myös sen käyttämä polttoneste (*Pikikirnu* 'diesel-Mercedes-Benz', *Petrootisaappi* 'Saab 96 Petro'). Nimet osoittavat, että oletuksenmukainen auton polttoneste on bensiini ja traktorin polttoöljy, sillä niihin viittaavia nimiä ei lainkaan ole. Monissa teknisissä poikkeavuuksissa painottavissa nimissä on kuultavissa kriittinenkin sävy, sillä tekniset erikoisuudet eivät aina ole tyydyttäneet käyttäjiään – menestyessään nämä olisivat tavanomaistuneet eivätkä sitten enää olisi kelvanneet nimeämisperusteeksi. Positiivisempina teknistä näkymätöntä erikoisuutta kuvaavana voidaan pitää esimerkiksi erään Volkswagen Golfin monimielistä yksilönnimeä *Kraft Durch Discopotato*, jossa *disco potato* viittaa tietynlaiseen turboahtimeen.

Näkymätöntä tekniikkaa ilmentävät nimet:

Firges = (henkilöauto) eräs Saab 9000 -86
jokanurkastaraappiva = (kulkine yleensä) nelivetoauto
Kumipusla = (henkilöauto) Ford Taunus TC
mahuri = (linja-auto) jossa moottori akselien välissä
Pikkulohko-Chevy = (henkilöauto) Daewoo
Sähkö-Majuri = (traktori) New Holland
Tulppaanipuimuri = (henkilöauto) Volvo 400-sarja tai mikä tahansa Hollannissa valmistettu Volvo

Esitettyjen nimien lukumäärä: 7

E:6.4.3.5 Etumaski eli keulamaski – kulmineen kasvot

Etumaski on kuin auton kasvot tai julkisivu, joihin katse kohdattaessa kiinnittyy ensimmäisenä. Eri vuosikymmeninä maskien muoto ja koko on voimakkaasti vaihdellut, ja niinpä etumaskeihin viittaavia nimiäkin tunnetaan yli 20. Ehkä tunnetuin etumaskiin viittaava nimi on *dollarihymy* 'iso amerikkalainen auto', jonka taustalla oleva "hymy" saattaisi hyvinkin olla peräisin Buickista:

The Buick styling cue (dating from the 1940s) that has most often reappeared, though, is for the grille to be a horizontal oval with many thin vertical chromed ribs bulging forward. This has sometimes been called the Buick "dollar grin" particularly on the early 1950s models, which had thick, highly-polished ribs that somewhat resembled teeth. The 1950 model took this tooth theme to its extreme as the teeth crossed over the bumper exposing the 1950 "grin". The 1951 model reined in the theme bringing the teeth back behind the bumper. (WP (en) s.v. *Buick*.)

Myöhemmin dollarihymyn pohjalta on analogisesti muodostettu *taalahymy*, *frangihymy*, *jenihymy* ja *puntahymy*. Hymy- tai suumetaforaan liittyy myös Volgan vanhoista malleista käytetty nimi *Harvahampainen antilooppi*. Keulassa on voitu hymyn lisäksi nähdä muitakin asioita, mihin viittaavat esimerkiksi nimet *Luuranko-Fargo* '1950-l. Fargo-ka.', *Pillunokka-Ford* 'Ford-ka. 1938–1939' ja *Viiksi-Simca* 'Simca Aronde'. Lisäksi jotkin nimet viittaavat keulamaskin väreihin (*Nikkelinokka*, *Homenokka*, *Keltanokka*, *Kermanokka* jne.). Metaforinen Vauxhall Cheveten nimi *Sammakkonaama* (engl. *froggy face*) taas ottaa huomioon koko keulaosan muotoilun valot mukaan luettuina.

Etumaskia ilmentävät nimet:

dollarihymy = (henkilöauto) iso amerikkalainen auto

frangihymy = (henkilöauto) ranskalainen isokokoinen auto

Harjasniska = (kuorma-auto) Fargo 1950-l. (kuvan [lähdeviite](#))

Harvahampainen antilooppi = (henkilöauto) Volga v. 1962 asti

Homenokka = (traktori) Valmet 565 tai 566

jenihymy = (henkilöauto) japanilaisvalmisteinen iso auto

Keltanokka = (kuorma-auto) Ford 1946-1947, 1946-1948 (kuvan [lähdeviite](#))

Kermanokka = (kuorma-auto) Ford 1939-1940, 1942

Koerakont = (henkilöauto) Ford Escort mk 1

Luunokka = (kuorma-auto) Ford 1946-47

Luuranko-Fargo = (kuorma-auto) Fargo 1950-luvulta

Munakeula = (kuorma-auto) Magirus 4x2 mallit, 1950-60-luku (kuvan [lähdeviite](#))

Munanokka = (kuorma-auto) Marigus 1951- (kuvan [lähdeviite](#))

Naeratav pörsas = (henkilöauto) Saab 96 erityisesti punaisena ja edestä katsottuna

Nikkelinokka = (kuorma-auto) Chevrolet vm. 1946 (kuvan [lähdeviite](#))

Ninakaru = (henkilöauto) Volkswagen 411

Patanokka = (kuorma-auto) Mercedes-Benz toisessa lähteessä mainittaisiin malliksi 1513

Patanokka = (kuorma-auto) Volvo L150 tai LV132D; eri lähteissä eri mallinumeroita (kuvan [lähdeviite](#))

Patanokka-Volvo = (kuorma-auto) Volvo 1939- (kuvan [lähdeviite](#))

Peltinaama = (pakettiauto) Toyota Hi-Ace 1970-l.

Pillunokka-Ford = (kuorma-auto) Ford (kuvan [lähdeviite](#))

Pornokeula = (kuorma-auto) Ford 1938-39 (kuvan [lähdeviite](#))
Pornokeula-Hoppa = (kuorma-auto) Ford 1938-1939 (kuvan [lähdeviite](#))
puntahymy = (henkilöauto) iso brittiläisvalmisteinen auto
Ruplahymy = (henkilöauto) ZIM
Räkänokka = (kuorma-auto) Ford 1946-47
Sammakkonaama = (henkilöauto) Vauxhall Chevette (kuvan [lähdeviite](#))
taalahymy = (henkilöauto) amerikkalainen iso auto
Uuninluukku = (henkilöauto) BMW
Viiksi-Simca = (henkilöauto) Simca Aronde (kuvan [lähdeviite](#))
Vittunokka = (kuorma-auto) Ford 1938-39
Esitettyjen nimien lukumäärä: 31

E:6.4.3.6 Keulamerkki ja logo

Etumaskin lisäksi keulaan on usein sijoitettu myös autonvalmistajan logo tai jokin muu mallille tai merkille ominainen keulakoriste. Valmistajien tunnuseläimiin viittaavat mm. *Aarnikotka* 'Vauxhall', *Jellona* eli *Leijona* 'Peugeot' ja *Tukkasotka* 'Škoda 120' ~ *Sotka* 'Škoda'. Eläimellisiä keulakoristeita on ollut myös Volgalla ja Singerillä: *Hevosenäpää-Singer* 'Singer Hunter' ja *Hirvenpäähän* ~ *Hirvenpäähän-Volga* ~ *Hirvikeula-Volga* ~ *Hirvi-Volga* 'Volga v. 1962 asti'. Keulamerkinimien attraktiokeskukset ovat keulamerkeistään erittäin tunnetut Mercedes-Benz (*Johtotähti*, *Kiertotähti*, *Tenavatähti*) ja Audi (*Sonninrenkaat*, *Olympiavolkari*, *Rinkelimersu*).

Varsinaisten keulamerkkien ja etumaskien lisäksi keulalla oleviin koristuksiin viittaavat *Maapallo* ~ *Maapallo-Taunus* 'Ford Taunus 12m G13 tai 15m (1950-l.)' ja *Piikkinokka-Mosse* 'Moskvitš 401 (n. 1954–60)'. Maapallo-Taunuksen keulassa on pyöreä maapallo, ja Piikkinokka-Mossen nokalla on pieni piikki.

Keulamerkkiä ilmentävät nimet:

Aarnikotka = (henkilöauto) Vauxhall (kuvan [lähdeviite](#))
Deekoovee = (henkilöauto) Audi (kuvan [lähdeviite](#))
Harvahampainen **antilooppi** = (henkilöauto) Volga v. 1962 asti
Hevosenäpää-Singer = (henkilöauto) Singer Hunter (kuvan [lähdeviite](#))
Hirvenpäähän = (henkilöauto) Volga v. 1962 asti (kuvan [lähdeviite](#))
Hirvenpäähänvolga = (henkilöauto) Volga v. 1962 asti (kuvan [lähdeviite](#))
Hirvi-Volga = (henkilöauto) Volga vm. 1962 asti (kuvan [lähdeviite](#))
Hirvikeula = (henkilöauto) Volga vm. 1962 asti (kuvan [lähdeviite](#))
Hirvikeula-Volga = (henkilöauto) Volga (kuvan [lähdeviite](#))
Hobune = (henkilöauto) Ferrari
Jellona = (henkilöauto) Peugeot
Johtotähti = (henkilöauto) Mercedes-Benz
Johtotähti = (henkilöauto) Mercedes-Benz W124
Jänestega Jawa = (moottoripyörä) K Kovrovets-kulkineet, erityisesti K-175 (kuvan [lähdeviite](#))
Jänku = (moottoripyörä) K-175 (kuvan [lähdeviite](#))
Jänku = (moottoripyörä) K 175 (kuvan [lähdeviite](#))
Jänku-Jawa = (moottoripyörä) K 175 (kuvan [lähdeviite](#))

Jänkujaava = (moottoripyörä) K-175 (kuvan [lähdeviite](#))
Kits = (henkilöauto) GAZ 69
Kukepildika auto = (henkilöauto) Skoda
Leijona = (henkilöauto) Peugeot
Maakera-Taunus = (henkilöauto) Ford Taunus 12M (G13 ja G13RL) ja 15M (G4 ja G4B) (kuvan [lähdeviite](#))
Maapallo = (henkilöauto) Ford Taunus 12M (G13 ja G13RL) ja 15M (G4 ja G4B) (kuvan [lähdeviite](#))
Maapallo-Taunus = (henkilöauto) Ford Taunus 12M (G13 ja G13RL) ja 15M (G4 ja G4B) (kuvan [lähdeviite](#))
Neljaröngaline = (henkilöauto) Audi
Olympia-Ifa = (henkilöauto) Audi (kuvan [lähdeviite](#))
Olympiavolkari = (henkilöauto) Audi (kuvan [lähdeviite](#))
OOOOpel = (henkilöauto) Audi
Piikkinokkamosse = (henkilöauto) Moskvits 401 (kuvan [lähdeviite](#))
Pillu = (henkilöauto) Renault
Propeller = (henkilöauto) BMW
Pödör = (traktori) TDT 55A
Rinkelikeula = (henkilöauto) Audi
Rinkelimersu = (henkilöauto) Audi
Rinkelipussi = (henkilöauto) Audi
Ruusutraktori = (traktori) eräs David Brown (kuvan [lähdeviite](#))
Sonninrenkas = (henkilöauto) Audi
Sotka = (henkilöauto) Skoda
Tenavatähti = (henkilöauto) Mercedes-Benz W201
Tenavatähti = (henkilöauto) Mercedes-Benz W202
Tukkasotka = (henkilöauto) Skoda 120
Väle pöder = (henkilöauto) GAZ 21 (Volga)
Väik = (henkilöauto) Opel
Esitettyjen nimien lukumäärä: 43

E:6.4.3.7 Muita koristeellisia yksityiskohtia

Kulkineissa on suuri joukko erilaisia koristeellisia yksityiskohtia, joista osalla saattaa olla myös tekninen tarkoitus; vaikkapa koristeelliset siivekkeet saattavat vaikuttaa kulkineen ohjattavuuteen mm. ohjailemalla ilmavirtoja. Tarkka rajanveto teknisen osan ja koristelun välillä onkin mahdotonta. Osia, joita nimissä tuodaan esiin, ovat erilaiset takaosan siivekkeet (*Jättisiipi* 'Cadillac vm. 1959', *Piikkiperse-Skooda* 'Škoda Octavia -63', *Torahammas* 'eräs Volvo S40') ja "rypyt" (*Ryppypeppu* 'Renault 4CV'), koristeelliset puskurit, konepellin muotoilu (*Lehmänselkä* 'Fargo-ka. 1950-l.') ja puujäljitelmäkyljet. Lisäksi huomiota on kiinnitetty moniin erikoisempiin yksityiskohtiin, kuten ikkunanpielten väreihin, autossa oleviin Suomen lippuihin ja Buickien kyljessä oleviin koristereikiin. Automallin yleistä koristeellisuutta taas tuo esiin nimi *Barokkitaunus* 'Ford Taunus 17M 1950-l.'.

Muita koristeellisia yksityiskohtia ilmentävät nimet:

Barokkibemari = (henkilöauto) BMW 502 1950-l. (kuvan [lähdeviite](#))
Barokkienkeli = (henkilöauto) BMW 502 tai 501
BarokkiTaunus = (henkilöauto) Ford Taunus 17M 1950-luvulta (kuvan [lähdeviite](#))
Galvanoidut listat sivuilla = (henkilöauto) Skoda 120 GLS tai 130 GLS (kuvan [lähdeviite](#))
Jättisiipi = (henkilöauto) Cadillac vm. 1959
Kettunokka-Skoda = (henkilöauto)
Kolmireikä-Buick = (henkilöauto) Buick 1949- mallit, joissa kolme "reikää" sivuissa (kuvan [lähdeviite](#))
Kromicorvette = (henkilöauto) Chevrolet Corvette vm. 1958-62
Kromipuskuri = (henkilöauto) Saab 99 1969-1971
Kynitty kana = (henkilöauto) Chrysler vm. 1962
Körvik = (henkilöauto) ZAZ 966 -968 (kuvan [lähdeviite](#))
leppäjeeppi = (henkilöauto) General Motors farmari jossa puujäljitelmäkyljät
lippulada = (henkilöauto) Lada jossa Suomen lippu
Listat sivuilla = (henkilöauto) Skoda 120 LS tai 130 LS
Nelireikä-Buick = (henkilöauto) Buick
Nelireikänen = (henkilöauto) Buick Roadmaster
Panda = (pakettiauto) eräs Ford Transit
Piikkiperse-Skooda = (henkilöauto) Skoda Octavia 1959-64 (kuvan [lähdeviite](#))
Ryppykylki = (henkilöauto) Buick vm. 1960
Ryppypemppu-Renu = (henkilöauto) Renault 4CV (kuvan [lähdeviite](#))
Ryppypeppu = (henkilöauto) Renault 4CV
Salamapyörä = (polkupyörä) eräs Kolmipyöräinen lastenpolkupyörä
Siipi-Octavia = (henkilöauto) Skoda Octavia 1961-64 (kuvan [lähdeviite](#))
Siipicadillacci = (henkilöauto) Cadillac vm. 1959 (kuvan [lähdeviite](#))
Siipicädi = (henkilöauto) Cadillac vm. 1959 (kuvan [lähdeviite](#))
siipijenkki = (henkilöauto) amerikkalainen ja siivekäs
Siipimersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz W110 tai W111 (kuvan [lähdeviite](#))
Torahammas = (henkilöauto) eräs Volvo S40 (kuvan [lähdeviite](#))
Tuplapuskuri = (henkilöauto) Mercedes-Benz W116
Esitettyjen nimien lukumäärä: 29

E:6.4.3.8 Kulkieneen sisätilan näkyvät ominaisuudet

Vaikka edeltävä tarkastelu onkin keskittynyt lähinnä kulkieneen ulkopuolelta havaittaviin osiin, etenkin auton sisätila on siksi käytetty ja moni-ilmeinen tila, että myös se kirvoittaa nimiä. Yksilönnimiä on saatu muun muassa autojen penkinpäällisistä: *Huora-ambulanssi* 'eräs Oldsmobile Delta 88 -79', *Muumimobiili* 'eräs Saab 96', *Nahkasaappi* 'eräs Saab 900 -84' ja *Salamaseepra* 'Lada "Nappis" -86'. Penkinpäällisten lisäksi autoa voi personoida taustapeilin varteen ripustettavain esinein, joista

tunnetuimpia lienevät karvanopat (*Noppa-Corolla* 'Toyota Corolla 1970-l.). Sisustukseen viittaavina voidaan myös pitää informantti H71:n omistaman vm:n 1952 Fordson-pakettiauton nimiä *Sika-auto* ja *Porsasauto*. Informantti kertoi pitäneensä auton penkittömässä takaosassa pahnoja huvikseen (1980-luvulla), minkä johdosta ihmiset nimittelivät hänen autoaan. Käsitykseni mukaan nimi on kuitenkin tätä vanhempi ja informantin toiminta näin nimen pohjalta syntynyttä humoristista provokaatiota.

Nimiä on annettu myös sisätilan teknisluonteisempien erikoisuuksien mukaan. Joistakin 1920-luvun Ford-malleista käytetään nimeä *Viiksi-Hoppa* ~ *Viiksiniekka-Hoppa* ~ *Viiksivoorti* ohjauspyörän tangon sivuilla olevien viiksimäisten vipujen mukaan. Ratin vasemmalla puolella on viiksi, josta säädetään sytytystä. Ratin oikealla puolella on viiksi, joka toimii käsikaasuna. Auton omituiseen kojelautaan taas viittaa H35:n BMW 320:stä käyttämä nimi *Avaruussukkula*. Ammattiautojen sisätilojen erikoisominaisuuksiin taas viittaavat metonyymien *mittari* 'taksi' ja *sänkyauto* 'ambulanssi'.

Kulkineen sisätilan osia ilmaisevat nimet:

Avaruus-Sika = (henkilöauto) Volvo 480

Avaruussukkula = (henkilöauto) BMW 320

haavi = (poliisiauto)

Huora-ambulanssi = (henkilöauto) eräs Oldsmobile Delta 88 vm. 1979

huora-ambulanssi = (henkilöauto) iso amerikkalainen auto

mittari = (taksi)

Muumimobiili = (henkilöauto) eräs Saab 96 jossa muumikuvioiset penkinpäälliset

Mörkö = (kuorma-auto) Ford saf Hercules 1950-luku

Nahka-Mondeo = (henkilöauto) eräs Ford Mondeo Ghia

Nahkasaappi = (henkilöauto) eräs Saab 900 vm. 1984

Noppa-Toyota = (henkilöauto) Toyota Corolla 70-luvulta (kuvan [lähdeviite](#))

Noppacorolla = (henkilöauto) Toyota Corolla KE20 (kuvan [lähdeviite](#))

Noppakorolla = (henkilöauto) Toyota Corolla takavetoinen 1970- ja 1980-l. (kuvan [lähdeviite](#))

Salamaseepra = (henkilöauto) eräs Lada "Nappis" vm. 1986

Sika-auto = (pakettiauto) Fordson vm. 1952

sika-auto = (linja-auto) eräs Tervalammen alkoholistien hoitolaitoksen auto, jolla hoidettavia kuljetetaan.

Sitruuna = (henkilöauto) eräs Simca 1100

sohvapyörä = (moottoripyörä)

sänkyauto = (ambulanssi)

Tipparellu = (henkilöauto) Renault R4

Tipparenu = (henkilöauto) Renault R4

Typylavakatsi = (kuorma-auto) GAZ

Viiksi-Hoppa = (henkilöauto) Ford T (kuvan [lähdeviite](#))

Viiksiniekka-Hoppa = (henkilöauto) Ford T (kuvan [lähdeviite](#))

Viiksivoorti = (henkilöauto) Ford A (kuvan [lähdeviite](#))

Esitettyjen nimien lukumäärä: 25

E:6.4.3.9 Materiaali nimeämisperusteena

Kulkineelle voidaan ammentaa nimiä myös kulkineen valmistusmateriaalista. Koska hyvän nimen edellytys yleensä on, että se erottaa kohteensa toisista samanlajisista kohteista, nimissä osoitellaan erityisesti poikkeavia valmistusmateriaaleja. Toisen maailmansodan jälkeisen materiaalipulan vuosina erityisesti itäblokin maissa monissa eri automalleissa (mm. IFA, Trabant ja Škoda) kokeiltiin erilaisia luonnon- ja tekokuiduista valmistettuja edullisia pintamateriaaleja, joita nimissä luonnehditaan pahviksi tai levyksi (mm. *IsinFanerAuto* 'IFA', *Kovalevy* eli *Pahvimalli* eli *Pleksiferrari* 'Trabant'. Suomessakin edulliset, kevyet ja vähän kuluttavat "pahviautot" olivat aluksi suosittuja, joten on syytä epäillä, että osa *pahvi*-nimistä (tai ainakin niiden sävy) on syntynyt vasta uudempien ja parempien autojen tultua enenevässä määrin markkinoille. Myös *puu*-nimiä on aineistossa jonkin verran. Poikkeavia materiaaleja on käytetty myöhempinäkin vuosikymmeninä, kun kulkineita on pyritty kehittämään kevyiksi ja polttoainetta säästäviksi. Viittauksen muovimateriaaleihin sisältävät mm. *kissanlaatikko* 'japanilaisvalmisteinen auto' ja *muovikuula* 'uudenaikainen japanilaisvalmisteinen moottoripyörä'.

Kulkineet ovat siis prototyypillisesti metallisia. Monet metallisuuden sisältävät nimet (mm. *Ratakisko*, *amerikanrauta*, *Pelti-Heikki* rikkovat sitä periaatetta vastaan, että kulkineet (ja kaikki muukin) nimetään jonkin erottuvan ja epätavallisen ominaisuuden mukaan. Tämä tulee tulkita siten, että metalliviittauksen sisältävissä nimissä tällä metalliviittauksella on jokin erityinen tarkoitus. Kun asian nimessä tuodaan esiin kohteelle lähes itsestäänselvästi kuuluvaa ominaisuutta (*Vesijärvi*, *Märkäsuu*, *Levy-yhtiö*, *olla ihmiseksi*), tarkoitetaan, että tätä ominaisuutta on kohteessa prototyypistäkin enemmän. *Vesijärvet* ovat siis laajoja, *ihmiseksi oltaessa* käyttäytyään ikään kuin tavallistakin paremmin tai sopivammin. Samalla tavoin *pelti* ja *rauta* kulkineitten nimessä merkinnevät sitä, että kulkine on tavanomaistakin peltisempi. *Amerikanraudat* eli *jenkkipellit* ovat siis tavallista autoa suurempia ja "peltisempiä". Metallisuus tulee usein esiin myös eräänlaisena sivutuotteena muun nimeämisperusteen ilmituonin yhteydessä. Esimerkiksi muutamista Volvo-malleista käytetty metaforinen nimi *Ratakisko* paitsi ilmentää mallien pituutta, kulmikkautta ja kankeutta, myös tuo esiin valmistusmateriaalin. Jossain määrin kulkineitten valmistamiseen metallimateriaaleista viittaavat myös monet *purkki*-metaforaa hyödyntävät autonimet.

Varsinaisen valmistusmateriaalin lisäksi nimessä saatetaan tuoda esiin jonkin tietyn osan materiaali. Omaan aikanaan suosittuja olivat esimerkiksi farmariautojen kylkien puujäljitelmäosat, jotka ovat kirvoittaneet nimet *Lankku* 'puukylkinen farmariauto', *Leppäjeeppi* 'GM-farmari jossa puujäljitelmäkylyt' ja *puukylkifarkku* 'amerikkalainen puujäljitelmäkylykinen farmariauto'.

Materiaalia ilmentävät nimet:

Alumiinilaiva = (henkilöauto) Audi A8

Isin FaneriAuto = (henkilöauto) IFA

jenkkirauta = (henkilöauto) "vanhanmallinen jenkkiauto"

Kahden miehen haalarit = (henkilöauto) Citroen 2CV

Kangaskatto-lfa = (henkilöauto) IFA kangaskattoinen

kissanlaatikko = (henkilöauto) japanilaisvalmisteinen auto

Komposiittiohjus = (henkilöauto) Audi 100 tai 200, typ 44, korotettuna

kumijalka = (henkilöauto) etenkin taksista

kumikenkä = (taksi)

Kumilehmä = (moottoripyörä) BMW vanhat bokseri-BMW-pyörät

Kuulikindel = (henkilöauto) Moskvits 401

Leuhupelli = (henkilöauto) "amerikanrauta"

länsirauta = (henkilöauto) länsieurooppalainen tai amerikkalainen auto

Muovikuula = (moottoripyörä) nykyiset japanilaisvalmisteiset
Neljän hengen **haalarit** = (henkilöauto) Citroen
Niittikoppi = (kuorma-auto) Sisu M-162 tai M-sarja
Oikein Paksulti Eristettyä Läkipeltiä = (henkilöauto) Opel
Papist bussi = (linja-auto) TA 6
Pleksiferrari = (henkilöauto) Trabant
putkikameli = (polkupyörä)
Ratakisko = (henkilöauto) Volvo 200-sarja myös 700- ja 900-sarjat
rimpuilurauta = (polkupyörä)
Rätticitikka = (henkilöauto) Citroen 2CV
Rättikatto = (henkilöauto) Citroen 2CV
Rättisitikka = (henkilöauto) Citroen 2CV
Rättisitruuna = (henkilöauto) Citroen 2CV
Sohva = (moottoripyörä) katettu, laajalti varustettu matkamoottoripyörä, esim. Honda Gold Wing.
Soomuk = (henkilöauto) BMW 7-sarja
Esitettyjen nimien lukumäärä: 28

E:6.4.3.10 Rekisteritunnukset

Rekisteritunnukset ovat kulkinelajeittain yksilöllisiä ja yksilöiviä. Näin ollen rekisteritunnuksiin perustuvat nimet ovat aina yksilönnimiä. Rekisteritunnuksiin perustuvia yksilönnimiä on luultavasti enemmän kuin mitä aineistoon on saatu. Kaikki rekisteritunnukset eivät toki kelpaa nimien materiaaliksi.

Rekisteritunnuksista ja muista autossa lukevista teksteistä juontuvat nimet eroavat muista osaan viittaavista nimistä siten, että niiden nimeämisperusteena on kielenaines tai rekisteritunnusten tapauksessa pikemminkin kielenainekselta näyttävä grafeemimateriaali. Rekisteritunnuksen grafeemimateriaalin (tyypillisimmillään mielivaltainen kolmen kirjaimen ja kolmen numeron yhdistelmä) numero-osan tulkintaa on selvitelty erityiskilpiaiheisella sivustolla kilvet.com.

Numeroiden käyttö kirjaimina

Jotta kilpiin saataisiin muodostettua sanoja (kolmea kirjainta pitempiä) käytetään joitakin numeroita myös kirjaimina. Tämä on tietysti aivan epävirallista, mitään sääntöjä näistä ei ole: 0=O, 1=I (joskus myös pieni L), 2=Z, 3=E (vain peilikuva, jossain määrin käytössä silti), 5=S, 6=G, 7=T, 8=B. Joissakin maissa on käytössä myös esim. 4=A, mutta Suomen kilvissä tuota ideaa näkee hyvin vähän, koska meidän kilpiemme nelonen ei kovinkaan paljoa A-kirjainta muistuta.

Mainituista sovellutuksista ehdottomasti yleisimmät ovat O,I,S. Muita kannattaisikin ehkä käyttää harkiten, ainakin jos haluaa ihmisten ymmärtävän kilven sanoman tai edes huomaamaan että kilvessä on jotain erikoista. Esimerkkinä voisi olla kilpi ART-157, jonka huomaisi erityiskilveksi helposti vasta jos autossa olisi jokin teksti tai logo jossa mainitaan sana "ARTIST"... yleisesti ottaen voisi sanoa, että mitä lyhyempi kilpi, sen parempi. Ne huomataan ja ymmärretään yleensä helposti.

Erytyiskilpien hankinnassa pyritään Kilvet.com mukaan usein valitsemaan rekisteritunnus, joka sisältää esimerkiksi autonomistajan nimen tai nimikirjaimet tai muuta omistajaan viittaavaa aihetta. Auton nimenkin erityiskilvet toki voivat sisältää. Suomessa ostettu kolmen kirjaimen ja kolmen numeron yhdistelmä ei kuitenkaan kykene tuottamaan yhtä sanamaisia ilmauksia kuin ruotsalaiset vastineensa kuudella kirjainmerkillä. Kvillerud (1994: 230, 234) mainitsee autonniminä esimerkiksi rekisteritunnukset LADYNS ja HINDÅS. Jo ennen kun erityiskilpiä ryhdyttiin myöntämään 1989, sattuvia kilpiä syntyi kuitenkin sattuman kautta. Sattuman

arvaamattomuuden vuoksi Ajoneuvohallintokeskus on Kilvet.comin mukaan myös jättänyt vuosien varrella myöntämättä tiettyjä monimerkityksisiä kirjainsarjoja, esimerkiksi SA, FBI, HIV, KGB ja RIP. Tällaiset rekisteritunnuksen kirjainosat olisivat saattaneet stigmatisoida auton käyttäjän.

Edellä erityiskilvistä johdannonomaisesti sanottu pätee soveltuvin osin myös rekisteritunnuksesta juonnettuihin yksilön nimiin. Rekisteritunnuksen kirjainosaa voidaan siis hyödyntää sellaisenaan ja numero-osaa edellä mainitulla tavalla typografisen yhdennäköisyyden mukaan kirjaimiksi muuntaen. Kirjainosan merkitys on yleensä hallitsevampi lukusuunnan (vasemmalta oikealle) ja kirjainyhdistelmien lukuja suuremman "kielellisyyden" vuoksi. Erityisen luontevasti rekisterikilven kirjain- ja numerosarja käyvät nimenantoon, kun ne muistuttavat jotain kielenilmausta, joko sellaisenaan tai pienin muutoksin. Rekisteritunnuksessa nähtävää kirjainjonoa voidaan typistää, täydentää (yleensä suffiksoida) tai muokata, jotta saavutetaan haluttu lopputulos. Tämän vuoksi rekisteritunnukseen perustuvat nimet muistuttavat muodostukseltaan sekundäärinimiä.

Seuraavassa luettelossa tuntemattomaksi jääneet rekisteritunnuksen numerot on korvattu ?-merkillä. Jos rekisteritunnuksen numero-osa ei ole vaikuttanut nimenantoon, se on jätetty pois. Rekisteritunnuksesta saadut nimet:

Aasi = (henkilöauto) eräs Volkswagen "Kupla"
Agnes = (maastoauto) eräs Volkswagen Transporter
Aku Ankka = (maastoauto) eräs Toyota HJ
Anni = (henkilöauto) eräs Saab 99
Atsy = (henkilöauto)
Aunus = (henkilöauto) eräs Lada
Azerbaidzan = (henkilöauto) eräs Volkswagen Passat
Belji = (henkilöauto) eräs Saab 900 ehkä vm. 1987
Biojäte = (farmariauto) eräs Citroen jokin, jossa sähköiset jouset
Bumtsi = (henkilöauto) eräs Citroen Berlingo vm. 2010
Eki = (henkilöauto) eräs Volvo PV
Fani = (henkilöauto) eräs Ferrari
Fuuga = (henkilöauto) eräs Volvo V40 vm. 2004
Hupi = (henkilöauto) eräs Opel Kadett vm. 1985
Husky = (henkilöauto) eräs Citroen Berlingo vm. 2011
Hyi = (henkilöauto) eräs Volvo S40 vm. 2000
Ida = (henkilöauto) eräs Volvo PV
Irma = (henkilöauto) eräs Volvo Amazon
JEZ = (matkailuauto) eräs Fiat Ducato
Jupu = (maastoauto) eräs Mitsubishi vm. 2000
Kaapo = (henkilöauto) eräs Citroen Xantia vm. 1994
Kaasisen herrasperhe 7 = (henkilöauto) eräs Mercedes-Benz vm. 1960 (?)
Kaitsu = (henkilöauto) eräs Mitsubishi Lancer vm. 1991
Kya = (henkilöauto) eräs Toyota
Lilli = (henkilöauto) eräs Volvo V70
Lillis = (henkilöauto) eräs Volkswagen
Liz Taylor = (henkilöauto) eräs
Luigi = (henkilöauto) eräs Citroen ZX

Mao Zedong = (henkilöauto) eräs Volvo 142 vm. 1974
Masi = (henkilöauto) eräs Fiat 600
Missi = (henkilöauto) eräs Fiat 600
Motor Club Lada = (henkilöauto) eräs Lada 1200
Ninni = (henkilöauto) eräs Lada
Nupukka = (henkilöauto) eräs Honda noin vuosimallia -88
Nytky = (henkilöauto) eräs Fiat Grande Punto 1.4 vm. 2006
Oiva = (henkilöauto) eräs Volkswagen Golf
Oja = (pakettiauto) eräs Mercedes-Benz vm.1979
Osku = (henkilöauto) eräs Opel 1990-l. lopulta
Rafu = (henkilöauto) eräs Volkswagen
Risto-Matti = (mopo) eräs skootteri
Rouva = (henkilöauto) eräs Mercedes-Benz
ROX = (henkilöauto) eräs Ford Transit
Seksi = (henkilöauto) eräs Opel Kadett vm. noin 1980
Sökö-Sakke = (henkilöauto) eräs Volvo 850 vm. 1992
Tiki 48 = (henkilöauto) eräs Ford Ka vm 1998
Tirppa = (henkilöauto) eräs Volkswagen Golf
Tubi = (henkilöauto) eräs Peugeot 404
Tykki = (henkilöauto) eräs Saab 9-5 Aero
Ura = (henkilöauto) eräs Ford Fiesta 1980-luvun alusta
Very Important Bitch = (henkilöauto) eräs Renault vm. 1999
Ziu = (henkilöauto) eräs BMW
Zorro = (henkilöauto) eräs Toyota Yaris kirkkaanpunainen
Ötzi = (henkilöauto) eräs Saab 900 vm. 1992
Esitettyjen nimien lukumäärä: 53

Rekisteritunnuksista on siis saatu muokkaamalla naisennimiä (*Anni, Irma, Lilli*) ja naistarkoitteisia appellatiiveja (*Missi, Rouva* ja *Very Important Bitch*) ja miehennimiä (*Eki, Masi, Risto-Matti*). *Ida* ja *Eki* ovat sisältyneet rekisteritunnukseen jo sellaisenaan. Se, että rekisteritunnuksissa nähdään nimenomaan henkilönnimiä ja -nimityksiä, liittyy yksilönnimissä yleisemminkin ilmenevään pyrkimykseen nähdä kulkine yksilöllisenä ja elollisena. Lisäksi tunnuksista on saatu muita appellatiiveja ja propreja (*Aunus, Motor Club Lada, Ura* ja *Tykki*). Muutamissa tapauksissa nimenä käytetään myös rekisteritunnusta sellaisenaan, vaikkei homonymistä ilmausta olekaan olemassa (*Atsy, Kya, Tiki neljäkasi*).

E:6.4.3.11 Muut kulkineessa lukevat tekstit

Rekisterikilpien lisäksi autoissa on jonkin verran muitakin tekstejä graafisesti erikoisista mallinimistä jonkin osan valmistajan tunnuksiin. Tällaisista ovat syntyneet nimet *Asteekki* ~ *Asteekki-jumala* ~ *Asterix-Lada* 'Lada 1992–1995' (← Axtec-kaasutinjärjestelmä), *BeeAaKolomonen* 'Lada' (← BA3), *Booah* 'eräs Lada' (← БОДА), *Bot* 'eräs Talbot' (mallinimikyltistä putosi puolet), *Luukas* ~ *Apostoli* 'eräs Mini' (← Lucas-sähkölaitteet), *Nopo* 'Helkama Mopo' ja *Varis* 'Toyota Yaris'. Periaatteessa näihin nimiin voitaisiin lukea kaikki mallinimet, jotka perustuvat alkukielisen nimen kirjainasun suomenkieliseen tulkintaan, eli suurin osa tämän työn sekundääreistä nimistä.

Esimerkiksi kaikki Datsun 100A -auton nimet, jotka perustuvat mallitunnuksen 100A käsittämiseen sulakkeen ampeerimerkinnäksi (*Sata-ampeeri* jne.), perustuvat todennäköisesti juuri mallitunnuksen näkemiseen autossa. Erilliksi kansanomaisiksi nimiksi tällaiset tulkinnat voidaan kuitenkin lukea vain silloin, kun ne ovat – näkökulman mukaan – erityisen luovia tai epäonnistuneita. (Jos Fordia sanotaan *Fordiksi*, koska siinä lukee Ford, mitään uutta ei synny.)

Autossa oleviin teksteihin liittyvät myös *Finiel* 'eräs Saab' ja *Helmi-Orvokki* 'eräs auto -74'. Hankolaisen saabisti kertoo Saabklubin keskustelufoorumilla, että hänen autonsa laseihin oli hiekkapuhallettu teksti FINIEL555. Informantin H55 tuttavien auton perässä taas oli 1980-luvulla tarra, jossa oli teksti "Helmi". Finiel-tekstille en keksi muuta järkevää selitystä, kuin että auton ikkunoihin olisi varkaustapausten varalta puhallettu maatunnus FIN ja auton oletettu silloinen rekisteritunnus IEL-555. Tietooni ei ole tullut esimerkiksi Finiel-merkkistä ikkunanvalmistajaa tai ikkunamateriaalia. Yhtä erikoinen tarina on myös erään Datsunin yksilönnimellä *Ykkösauto*. Datsunin valmistenumero, josta nimi tuli, oli nimittäin 000001.

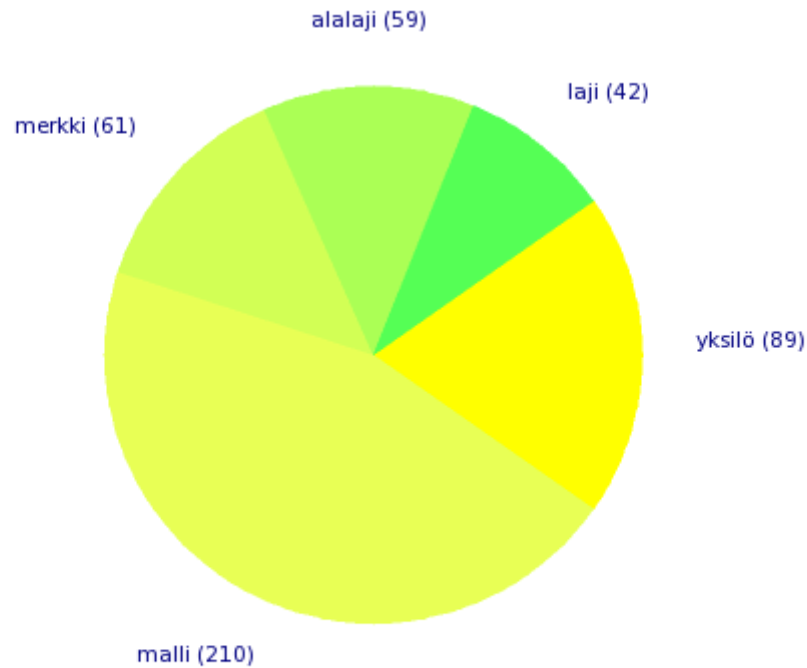
Muuta kulkineessa olevaa tekstiä ilmentävät nimet:

100 ampeeria = (henkilöauto) Datsun 100A (kuvan [lähdeviite](#))
100-ampeerinen = (henkilöauto) Datsun 100A (kuvan [lähdeviite](#))
100-Amppeeri = (henkilöauto) Datsun 100A (kuvan [lähdeviite](#))
353-wattinen = (henkilöauto) Wartburg 353W
Anni = (moottoripyörä) Moto Guzzi Nevada Anniversario 2011
Arbuus = (henkilöauto) Subaru
Asteekki = (henkilöauto) eräs Lada
Astekki = (henkilöauto) eräs Lada 2105
Asterix = (henkilöauto) eräs Lada
Asterix-Lada = (henkilöauto) Lada
Baazka = (henkilöauto) eräs Lada
BeeAaKolomonen = (henkilöauto) Lada (kuvan [lähdeviite](#))
Bot = (henkilöauto) Talbot
Finiel = (henkilöauto) eräs Saab
Helmi-Orvokki = (henkilöauto) eräs vm. 1974
Junansulake = (henkilöauto) Datsun 100A (kuvan [lähdeviite](#))
kolminumeroiset = (paloauto) Tampereen palolaitoksen jauheauto T 141 ja tikasauto T 161
Kolmoskyyti = (ambulanssi) eräs jonka tunnus on s13 (saku yksi kolme)
Luukas = (henkilöauto) eräs Mini
Murtoluku-Fiat = (henkilöauto) Fiat X1/9
neloskyyti = (ambulanssi) eräs jonka tunnus on s14 (saku yksi neljä)
Nopo = (mopo) Mopo
Pottubiili = (pakettiauto) eräs Citroen Jumper
rekka = (kuorma-auto)
Varis = (henkilöauto) Toyota Yaris (kuvan [lähdeviite](#))
Vauhtiampeeri = (henkilöauto) Datsun 100A (kuvan [lähdeviite](#))
Ykskaksikirves = (henkilöauto) Fiat 127
Esitettyjen nimien lukumäärä: 27

E:6.4.4 Koonti kulkineen johonkin osaan viittaavista nimistä

Kulkineen osa on varsin tavallinen nimeämisperuste: osaan viittaavia nimiä on 461 (11,2 % nimistä ja 14,5 % nimeämisperuste-esiintymistä). Näistä kulkineen valoihin viittaa 39 (8,5 %), ikkunoihin, oviin yms. 45 (9,8 %) ja muihin ulkoisiin teknisiin yksityiskohtiin 57 (12,4 %) nimeä. Ulkoisiin teknisiin yksityiskohtiin viittaa kaikkinsa siis 141 nimeä (30,6 % osaan viittaavista nimistä). Koristuksiksi lukemani etumaski (31 nimeä), keulamerkki (44) ja muut koristukset (29) ovat 104 nimen aiheena (22,6 %), vaikka koristukset ja tekniset yksityiskohdat eivät olekaan toisistaan irrallisia asioita. Näin tämä jako onkin lähinnä teoreettinen. Monesti kulkine saakin nimensä juuri koristeellisesti muotoillun välttämättömän osansa vuoksi, kuten esimerkiksi *Lokinsiipi* ja *Tähtiperä*. Ulkoisia elementtejä ovat myös rekisteritunnukset (53 nimeä) ja muut autossa olevat tekstit (28 nimeä), jotka muodostavat yhteensä 17,6 % osaan viittaavista nimistä. On kuitenkin todennäköistä, että rekisteritunnukseen perustuvia yksilönnimiä on Suomessa tuhansia ja tässä luvussa käsitellyt nimet ovat vain jäävuoren huippu. Samoin autossa olevia tekstejä on tuhatmäärin, jos auton malli- ja merkinimet käsitetään autossa lukeviksi teksteiksi – autojen nimiä kun voidaan omaksua niistäkin. [Virolaisia rekisteritunnukseen perustuvia nimiä aineistossa ei jostakin syystä ole](#). Kulkineen materiaaliin viittaavia nimiä aineistossa on 60 (13 %). "Pellinalaisiin" teknisiin osiin viittaa 54 nimeä (11,7 %) ja kulkineen sisätilan teknisiin ja koristeellisiin osiin 25 nimeä (5,4 %).

Osaan viittaavat nimet jakautuvat nimen viittaustason mukaan seuraavasti:



Myös johonkin erottuvaan osaan viittaavat nimet ovat useimmin mallinimiä. Tämä on varsin luonnollista, sillä jokin erottuva osa, esimerkiksi tietynlaiset ikkunat tai valot, on useimmin juuri mallille ominainen piirre. Osaan viittaavat merkinimet liittyvät usein keulamerkkeihin. Yksilönnimet taas kuvaavat yleensä kulkineitten yksilöllisiä erikoisuuksia. Erikoisominaisuuksiin viittaavat laji- ja alalajinimet viittaavat kulkineitten harvinaisiin ja silmiinpistäviin osiin, esimerkiksi johdinautojen "sarviin".

E:6.5 Eksudaatit

E:6.5.1 Eksudaatit nimistössä

Eksudaateilla tarkoitetaan nimen kohteesta ulos purkautuvia asioita, kuten ääntä, savua ja hajua. Termi on lainattu lääketieteen alalta, jossa se tarkoittaa esimerkiksi ihmisestä eri teitä poistuvia eritteitä. Vaikka ääni, savu ja haju ovat erityisen luontevia juuri kulkineitten nimeämisperusteina, kohteesta ulos purkautuvat asiat tulevat

kyseeseen nimeämisperusteena muissakin nimilajeissa. Paikannimistöntutkimuksen alalla eksudaatteihin liittyvät nimet on yleensä luettu nimetyn kohteen ominaisuuksiin liittyviin nimiin, siis luokkaan 20 ([Ainiala 2002](#)). Eksudaatteihin pohjaavat esimerkiksi monet partisiippimuotoiset paikannimet (*Ainavuotava, Toriseva, Humiseva*). Virallisista henkilönnimistä Helinää voidaan ehkä pitää ääniassosiatiivisena. Epävirallisessa henkilönnimistössä eksudaatteihin viittaavia nimiä sen sijaan varmasti on (*Kilinä ja Räkä-Kilperi*, esimerkit [Kiviniemi 1982: 49](#)).

E:6.5.2 Kulkineiden nimeäminen eksudaattien mukaan eri aikoina

Eksudaatit on hyvin tavallinen epävirallisten kulkineennimien nimeämisperuste. Kulkineen ääneen tai muihin eksudaatteihin otetaan kantaa 199 nimessä.

Moottoroitujen kulkineitten erityispiirre on aina ollut ääni. Etenkin 1900-luvun alkupuolella luonnossa, etenkin maaseudulla, ei juuri ollut voimakkaita ääniä, ja hevoset ja ihmiset säikkyivätkin kovasti varhaisia automobiileja. Voisikin olettaa, että ääneen viittaavat nimet olisivat erityisen yleisiä juuri vanhoissa nimissä. Näitä ei kuitenkaan ole saatu aineistoon, joten olettamuksella ei ole pohjaa. Pysin tavoittamaan näitä kuuntelemalla Suomen kielen nauhoitearkistosta noin 50 nauhan kohdat, joissa kulkine oli puheenaiheena. Ensimmäisen auton kohtaaminen oli usein ollut vaikuttava kokemus, mutta nauhoitusshetkellä mitään erityistä epävirallista nimeä tai nimitystä ei käytetty. Tämä saattoi johtua kolmesta syystä: epävirallista nimeä ei käytetty haastattelutilanteen takia, sitä ei muistettu tai sitä ei ollut koskaan ollutkaan olemassa. Tuon ajan nimet lienevät olleet helvetinkone-tyyppisiä. Arkaaisista kulkineennimistä esimerkkejä ovat ruotsalaisesta *töff-töff*-nimestä käännetty *tööt-tööt* 'auto', jota on käytetty jo 1906 ([Keskinen 1992:32](#)), sekä Tampereella tunnettu yksilönnimi *Anterssonin tuupattava tööt-tööt*, josta Keskinen ([1989:30](#)) kertoo: "[Sattuipa niin,] että takapenkillä köröttävä perillinen sai silloin tällöin hypätä tielle työntämään ylämäessä hengästyvää moottorihepoa. Merkinantotöryäykset kutsuivat paikalle usein lisäapuvoimia, ja pienet auttajat keksivät autettavalle lempinimen, joka usein kajahti, kun automobiiliin kuultiin olevan tulossa: 'Anterssonin tuupattava tööt-tööt.'" Äänen mukaan on nimetty muun muassa 1930–50-lukujen traktoreita (*Päkä*) ja kuorma-autoja (*Hävittäjä*) sekä 1950-luvulta alkaen ns. itäautoja (*Hapankaalihakkuri*). Koska kulkuneuvot ovat kuitenkin vuosi vuodelta kehittyneet hiljaisemmiksi ja näin ollen niiden äänet hankalammiksi erottaa toisistaan, on ääni nimeämisperusteena trendiltään laskeva. Myös teknisesti autot ovat samankaltaistuneet ja päästöt vähentyneet, joten muiden eksudaattien mukaan nimeäminen lienee käytännössä päättynyt. Ääni, savu ja haju nimeämisperusteina ovatkin ehkä reaalistumassa tulevaisuudessa äänettömyyden mukaan – ainakin epäviralliset kulkineennimet *Pölynimuri* ja *Mikroaaltouuni* kuvaisivat tällaista kehitystä. Kun nimenannossa tartutaan yleensä kohteen poikkeaviin ominaisuuksiin, tarkoittaa metaforinen viittaus hiljaisesti hurisevaan laitteeseen käytännössä sitä, että kielenkäyttäjät ovat osoittaneet nimen avulla sen, että muutamat mallit – tässä Ford Ka ja Daewoo – ovat liian hiljaisia ollakseen stereotyyppisiä autoja.

E:6.5.3 Eksudaattiperustaisten nimien alajaotteluita ja itse analysoidut nimet

Ensimmäinen alajaottelu on luonnollisesti äänen, savun ja hajun välinen. Jos nimeämisperustejaottelua haluttaisiin tarkentaa, ääni, savu ja haju voisivat olla omat, erilliset ryhmänsä. Kulkineen ääntä on kuvattu niin metaforien avulla (*Pölynimuri*) kuin onomatopoeettis-deskriptiivisestikin (*Popotin*). Joskus molemmat voivat olla läsnä samanaikaisesti (*Tyrätärstin*). Nimet kuvaavat äänen voimakkuutta ja laatua, ja äänen lisäksi nimenannossa on usein otettu huomioon muitakin kulkineen ominaisuuksia.

Ääni

Olen jakanut ääneen viittaavat nimet edelleen teemoittain. Erilaisia ääniä kuvaavat kategoriat jyrinä, rouskutus tai pärinä, hurina, plätkytys ja vinkuna. Jyrinän lisäksi kovaa ääntä ilmaistaan kauhuteemalla (*Myyränpelotin, Mörkö*), korkeataajuuksista surinaa taas hyönteisteemalla (*Espanjan ampiainen*). Näiden välttämättömien, usein teknisiin asioihin liittyvien äänenvärien lisäksi nimiä on annettu myös muiden äänien mukaan. Tällaisia ovat auton äänentoistolaitteista kaikuva musiikki ja hälytysajoneuvojen "pillit". Ääntä on käytetty myös imaginääriperusteena, esimerkiksi Škoda Feliciasta on saatu ääniassosiatiivinen *Helisijä*. Nimen kuulijan asia on sitten päättää, vaikuttaako Felicia helisevän vai ei.

Näihin ryhmiin lajitellut nimet esitellään seuraavissa laatikoissa. Useiden nimien yhteydessä on mahdollisuus ääninäytteen kuunteluun.

Kulkineesta lähtevää musiikkia ilmaisevat nimet:

Diskodatsun = (henkilöauto) Datsun (äänen [lähdeviite](#))

jumputipjumputiauto = (henkilöauto) "kylillä pyörivät ääntelehtivät autot" (äänen [lähdeviite](#))

Lauluauto = (paloauto) eräs Tampereen VPK:n miehistönkuljetusauto (äänen [lähdeviite](#))

pimpulanssi = (ambulanssi)

poppisauto = (henkilöauto) "kylillä pyörivä ääntelehtivä auto" (äänen [lähdeviite](#))

Poppitojota = (henkilöauto) Toyota Corolla DX

Esitettyjen nimien lukumäärä: 6

Jyrinää kuvaavat nimet:

Karjalaisten kansallissoitin = (traktori) Zetor

Kivipurustaja = (henkilöauto) Moskvits 401

Maantiejyrä = (henkilöauto) Volvo

Patonkijyrä = (henkilöauto) Saab 96

Esitettyjen nimien lukumäärä: 4

Vinkunaa kuvaavat nimet:

Aasi = (linja-auto) AEC (kuvan [lähdeviite](#))

Hiustenkuivaaja = (henkilöauto) Volkswagen Corrado G60-ahtimella

Hävittäjä = (kuorma-auto) Ford 40 1939-1945

Hävittäjä-Ford = (kuorma-auto) Ford 40 1939-45

Hävittäjä-Hoppa = (kuorma-auto) Ford 40 1939-45

Pahnanpuhallin = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Pahnanpuhaltaja = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Pahnapuhallin = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Separaattori = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Tolmuimeja = (henkilöauto) ZAZ 966 tai 968, joissa 41 hevosvoiman moottori

Tuulisetori = (kuorma-auto) Magirus Deutz 1950-luku

vingu-viiu = (henkilöauto) puukaasuauto

Vinku-Valmetti = (traktori) Valmet 1203

Vinkuvaagen = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Vinkuvaunu = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Esitettyjen nimien lukumäärä: 15

Rouskutusta tai pärinää kuvaavat nimet:

Banaanisorvi = (henkilöauto) Saab 96 (äänen [lähdeviite](#))

Bongorumpu = (henkilöauto) Saab 96 (äänen [lähdeviite](#))

Diisseliprutku = (henkilöauto) eräs Volkswagen mummun ja papan vanha Volkswagen

Diisseltraktori = (henkilöauto) eräs Volkswagen mummun ja papan vanha Volkswagen

Hapankaalihakkuri = (henkilöauto) Lada

Hapankaalileikkuri = (henkilöauto) Lada

Hürgäts = (traktori) T 40 tai T-40AM

Jürgats = (traktori) T 40 tai T-40AM

Kaalihakkuri = (kuorma-auto) GAZ 51 1949-

Kaalihakkuri = (henkilöauto) Lada (äänen [lähdeviite](#))

kaalihakur = (henkilöauto) Moskvits

Kaalisilppuri = (henkilöauto) Lada (äänen [lähdeviite](#))

Kahvibrännäri-malli = (henkilöauto) BMW jokin malli

Kahvimylly = (moottoripyörä) Honda N600

Kapsalõikur = (henkilöauto) Moskvits

korppusaha = (mopo) tai pienisylinterinen moottoripyörä (äänen [lähdeviite](#))

Maantietraktori = (henkilöauto) Volvo 240

Maatalouskone = (henkilöauto) Volvo

Murisija = (henkilöauto) Lincoln-tyylinen jenkki-auto (äänen [lähdeviite](#))

Noitarumpu = (henkilöauto) Saab 96 tai 2-tahtinen -92

Peerukaarik = (apumoottorillinen polkupyörä) Riga ns. Võrr

Peltirumpu = (henkilöauto) Wartburg

Porgandiriiv = (henkilöauto) VAZ 2108

Porgandiriiv = (henkilöauto) ZAZ 966 -968

Porkkanasorvi = (henkilöauto) Saab 96 tai Wartburg (äänen [lähdeviite](#))

pärinä = (moottoripyörä) (äänen [lähdeviite](#))

pärä = (moottoripyörä) (äänen [lähdeviite](#))

RinTinTin = (henkilöauto) Wartburg 353 W

Rintintin = (henkilöauto) Saab 2-tahtiset (äänen [lähdeviite](#))

rintintin = (henkilöauto) kaikki itäsaksalaisvalmisteiset autot

Rintintin = (henkilöauto) IFA

Rintintin = (henkilöauto) Wartburg

rousutin = (henkilöauto) mikä tahansa pahaääninen vehje

Rupukka = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

rännäri = (moottoripyörä) (äänen [lähdeviite](#))

Räntätä-Wagoni = (henkilöauto) Chevrolet Caprice suorilla putkillla

saha = (mopo)

Viidakkorumpu = (henkilöauto) IFA

Viidakkorumpu = (henkilöauto) Saab 96 kaksitahtinen (äänen [lähdeviite](#))

Viidakkorumpu = (henkilöauto) Wartburg

vörr = (moottoripyörä)

vörr = (moottoripyörä) pieni moottoripyörä, mopedi

Esitettyjen nimien lukumäärä: 42

Plätkyttävää ääntä kuvaavat nimet:

Hyönteishävittäjä = (henkilöauto) Wartburg

Lammasfarmarin unelma = (traktori) Zetor 1950-l.

Lampaankuhtumakone = (traktori) Zetor (äänen [lähdeviite](#))

Lampaankutsumakone = (henkilöauto) Saab 96

Maantievasara = (traktori) Zetor (äänen [lähdeviite](#))

Osta Papattava Erämaan Laiva = (henkilöauto) Opel

Pauk ja postivahe = (moottoripyörä) IZ 350 tai 49

Platku = (traktori) eräs Zetor 25 K (äänen [lähdeviite](#))

Platkukommeri = (kuorma-auto) Commer Bulldog-tyyppinen

Pläta = (traktori) T-25

Popotin = (moottoripyörä) eräs BMW R100

Putputin = (henkilöauto) eräs Lada

Päksätti = (traktori) eräs Zetor 25 A (äänen [lähdeviite](#))

Päkä = (traktori) Valmet 15 tai 20 (äänen [lähdeviite](#))

Päkä = (traktori) Valmet 361 tai 500 tai 565

Päkätin = (traktori) Zetor (äänen [lähdeviite](#))

Päkätti = (henkilöauto) Saab 96 (äänen [lähdeviite](#))

Päkätti = (traktori) Zetor (äänen [lähdeviite](#))

Päkätti = (traktori) eräs Valmet 565

Pässinmuna = (henkilöauto) Saab 96 erityisesti ruskeat

Pöka = (traktori) DT 20 tai HTZ-7, DT-14, T-16, T-20, T-25 tai T-25A

Pöks = (traktori) DT 20 tai DT-14, T-25 tai T-25A

Pöta = (traktori) eräs

Pöta = (traktori) eräs

Pötu = (traktori) DT 20 tai HTZ-7, DT-14 tai T-20

Säksättäjä = (henkilöauto) Volkswagen "Kupla"

Sätkäkone = (henkilöauto) Citroen 2CV (kuvan [lähdeviite](#))

Ämmavihtleja = (kaivinkone) E 157

Esitettyjen nimien lukumäärä: 28

Hurinaa kuvaavat nimet:

föön = (mopo) skootteri

Korina = (henkilöauto) Toyota Carina

Mikroaaltouuni = (henkilöauto) Daewoo
mikrolaineahi = (henkilöauto) pieni, tavallisesti japanilaisvalmisteinen auto
Pölynimuri = (henkilöauto) Datsun iso dieselmalli 1970-luvulta
Pölynimuri = (henkilöauto) Ford Ka (kuvan [lähdeviite](#)) (äänen [lähdeviite](#))
Pölynimuri-Ka = (henkilöauto) Ford Ka (kuvan [lähdeviite](#)) (äänen [lähdeviite](#))
singeri = (apumootorillinen polkupyörä)
Singeri = (henkilöauto) BMW 320 1970-luvulta
Tolmuimeja = (henkilöauto) ZAZ 966 tai 968, joissa 41 hevosvoiman moottori
Esitettyjen nimien lukumäärä: 10

Kauheaa ääntä kuvaavat nimet:
Hirviö = (henkilöauto) eräs
Hobusehirmutaja = (maastoauto) LuAZ
Hyrylän **hävittäjät** = (henkilöauto) Tuusulantien sora-autot
Maantee hirm = (henkilöauto) BMW
Mutterivaara = (henkilöauto) IFA
Myyränpelotin = (farmariauto) Mercedes-Benz E 240
Myyränpelotin = (kuorma-auto) Fargo bulldog-malli, 1960-luvulta
Mörkö-Majuri = (traktori) Fordson Major (kuvan [lähdeviite](#))
Mörköfoorti = (kuorma-auto) Ford saf Hercules 1950-luku
Pömm = (henkilöauto) BMW
Sakemanni-**Hävittäjä** = (kuorma-auto) Ford 1940-1945
Saksan-**Hävittäjä** = (kuorma-auto) Ford 1940-1945
Esitettyjen nimien lukumäärä: 12

Hyönteisteeman kautta ääntä kuvaavat nimet:
Espanjan **ampiainen** = (moottoripyörä) Montera-Brio
putukas = (henkilöauto) pieni auto
Tuulan **Tulikärpänen** = (henkilöauto) eräs Nissan Micra tummanpunainen
Esitettyjen nimien lukumäärä: 3

Hiljaisuutta kuvaavat nimet:
Muhoksen **hiipijä** = (kuorma-auto) eräs Fordson Sussex
Esitettyjen nimien lukumäärä: 1

Onomatopoeettisesti ääntä kuvaavat nimet:
bamarifiude = (poliisiauto)
Börje = (henkilöauto) eräs Volvo 850 vm. 1996
hyrysusy = (kulkine yleensä) auto ylipäättään
hyrysusy = (mopo)
kikotin = (kulkine yleensä)
loukutaritsa = (kulkine yleensä) mikä tahansa "pahaääninen vehje"

Mopodopoulos = (mopo) eräs Honda Lead
piipaa-auto = (paloauto) (äänen [lähdeviite](#))
Porkkanasorvi = (henkilöauto) Saab 96 tai Wartburg (äänen [lähdeviite](#))
prätkä = (moottoripyörä)
Pumma = (henkilöauto) eräs Wartburg
pärrä = (moottoripyörä) (äänen [lähdeviite](#))
Pöka = (traktori) DT 20 tai HTZ-7, DT-14, T-16, T-20, T-25 tai T-25A
püksikäristaja = (moottoripyörä)
ropotti = (linja-auto)
Ruputti = (traktori) eräs Valmet 20
ruputti = (traktori) Valmet 20
Römpötti = (henkilöauto) eräs Austin Mini Cooper S
Sääreväristaja = (apumoottorillinen polkupyörä) Riian polkupyörätehtaasta, 1954-
sääreväristaja = (moottoripyörä)
Tyrätäristin = (henkilöauto) Wartburg
vörr = (moottoripyörä)
vörr = (moottoripyörä) pieni moottoripyörä, mopedi
Esitettyjen nimien lukumäärä: 23

Kategorioista on vielä tarpeen lausua muutamia asioita. Ensiksikin koväänisyys, suuri koko, heikko ohjattavuus ja joskus epäpuhdas käyntikin käyvät usein yhdessä. Tästä on kysymys, kun traktoria nimitetään Möröksi tai autoa sanotaan traktoriksi. Erityisesti 1970–80-luvun diesel-Volvoilla on oma traktorilta kuulostava käyntiäänensä. Pärinää tai rouskutusta ovat tuottaneet usein itäautot, joiden moottorit olivat erilaisia kuin monissa länsiautoissa. Niiden ääntä verrataan nimissä usein raastimiin ja hakkureihin tai rumpujen pärinään. Hurina on ominaista "liian hiljaisille" autoille. Plätkytys taas viittaa käyntiääneen, jossa iskullinen tahtiosa ja heikkoiskuinen tahtiosa vuorottelevat. Plätkytystä tuottavat harvakäyntiset dieselmoottorit, joissa moottorin käyntiäänessä on selvästi erotettavissa palokammiossa tapahtuva polttoaineen syttyminen sylinteri kerrallaan. Moottorin käyntiäänensä lisäksi traktorissa kuuluu usein myös pakoputken päässä olevan läpän "plätkytys", erityisesti joutokäynnillä ja pienillä kierroksilla. Plätkyttävä ääni on usein assosioitu puheeseen tai eläinten, esim. lampaiden ääntelyyn. Puheen kuuleminen kulkineen käyntiäänessä on osa kulkineiden personifikaatiota, josta puhuttiin nimien funktioitten yhteydessä [B:1.3.1](#). Vinkuna taas tulee yleensä ilmajäähdytteisyydestä tai erilaisista voimansiirtomenetelmistä.

Savu ja haju

Savu ja haju reaalistuvat usein yhdessä, teknisistä syistä. Epäpuhdas palaminen moottorissa tapaa tuottaa sekä savua että hajua. Savun ja hajun mukaan on nimetty tyypillisesti kaksitahti-, diesel- ja itäautoja. Kysymys on toki myös todellisen elämän ominaisuuksista, toisaalta siitä, että poikkeavat ryhmät on osoitettu antamalla nimiä. Stereotyyppinen "oikea" auto on siis länsimainen, bensiinikäyttöinen ja nelitahtimoottorilla varustettu.

Savu tai haju:

Haisee = (pakettiauto) Toyota Hi-Ace
Haisu = (pakettiauto) Toyota Hi-Ace
Hyönteishävittäjä = (henkilöauto) Wartburg

Idän ihme lännen kauhu = (henkilöauto) Lada Samara
Katlamaja = (henkilöauto) Mercedes-Benz W123 D
Myrkytin = (henkilöauto) eräs Peugeot 205 vm. 1988
Nokivasara = (henkilöauto) Mercedes-Benz dieselkäyttöinen tai ylipäänsä dieselautot
Nuohooja = (henkilöauto) Mercedes-Benz dieselkäyttöinen
Pikikirnu = (henkilöauto) Mercedes-Benz dieselkäyttöinen
Savuava paskaläjä = (henkilöauto) eräs Ford Escort
Savuverho = (henkilöauto) Mercedes-Benz dieselkäyttöinen
Sumukone = (henkilöauto) Wartburg
Tamppoonirasia = (henkilöauto) Saab 96
Vanapagan = (traktori) SHTZ jokin suuri malli 1946-54
Esitettyjen nimien lukumäärä: 14

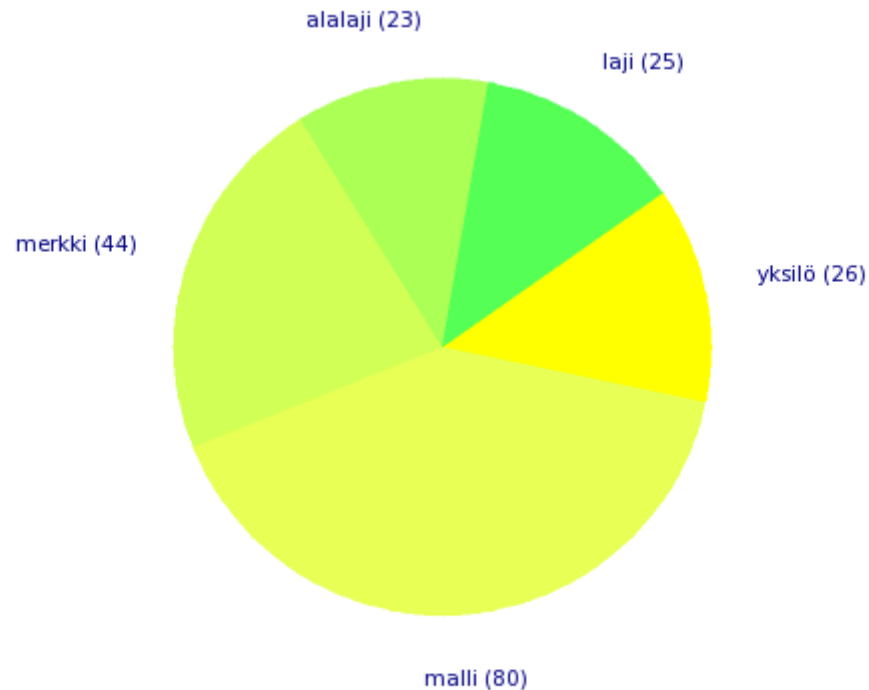
Edellä todettiin, että voimakas ääni, suuri koko ja kankeus kulkevat usein käsi kädessä ja että tietynlaiset käyntiäänit inhimillistävät kulkineen herkästi. Muutkin yhdistelmät ovat tietenkin mahdollisia. Ääni esiintyy nimeämisperusteena joskus yhdessä alkuperän kanssa. Tällaisia tapauksia ovat venäläisautojen nimet Hapankaalihakkuri ja Tsernobiili.

E:6.5.4 Koonti eksudaatteihin viittaavista nimistä

Kulkineen ääntä on kuvattu niin metaforan avulla kuin onomatopoeettis-deksriptiivisestikin. Nimi saattaa kuvata paitsi äänen määrää myös sen laatua, ja äänen lisäksi nimenantoon on saattanut olla vaikuttamassa muitakin seikkoja. Jotkin nimet saattavat viitata eri merkkeihin tai malleihin, mutta nimenantoperusteet, huomiota herättävät ominaisuudet, ovat kuitenkin samat. Äänen tai muitten eksudaattien kautta kulkinetta kuvaa 199 nimeä, mikä vastaa 4,8% osuutta nimistä ja 6,1 % osuutta nimeämisperuste-esiintymistä. Valtaosin eksudaattikategoriassa on kyse äänen mukaan nimeämisestä; savun ja hajun osuus ryhmän sisällä on vain 10,6 %. Ääneen viittaavien nimien kategoriat taas ovat sen verran sumearajaisia, että niistä ei kannata lausua tilastollisesti mitään.

Koska kulkuneuvot ovat vuosi vuodelta kehittyneet hiljaisemmiksi ja näin ollen niiden äänet hankalammiksi erottaa toisistaan, ääni nimeämisperusteena on arvioni mukaan trendiltään laskeva. Jyväskylän maalaiskunnassa asuva informanttikin sanoi haastattelutilanteessa: *Siihen aikaan [50–60-luvulla] kaikki autotkin tunnisti vielä äänestä* (H1). Ääni, savu ja haju nimeämisperusteina ovatkin ehkä reaalistumassa tulevaisuudessa äänettömyyden mukaan – ainakin nimet *Pölynimuri* ja *Mikroaaltouuni* kuvaisivat tällaista kehitystä.

Eksudaatteihin viittaavat nimet jakautuvat nimen viittaustason mukaan seuraavasti:



Ääneen viittaavien nimien jakauma on tasapainoisempi kuin aiemmat, eikä siinä juuri ole erityistä kommentoitavaa.

E:6.6 Käyttäjä

E:6.6.1 Käyttäjä tai omistaja nimeämisperusteena

Omistus- ja nautintasuhde ovat maa-alueiden ja talojen vakiintuneita nimeämisperusteita, mistä kertovat muiden muassa *Lapin*-nimet ja *Juhola*-tyypin talonnimet sekä *Antinpelto*-tyyppiset nimet, kun nimi ilmaisee omistusta. Henkilönnimissä tietyntyyppistä omistamista ovat *Matinliisa* (~ *Matin Liisa*) -tyyppiset nimet, joissa vaimoa nimitetään miehensä mukaan. Jos myös lapset tulkitaan omistettaviksi kohteiksi, *Antinmatti*-nimityyppikin ilmaisee alkuperän lisäksi omistussuhdetta (lisäesimerkkejä ks. [Lehikoinen 1987](#)). Lisäksi monissa nimissä omistaja tai nauttija ilmaistaan henkilöä tarkoittavalla appellatiivilla (esim. *papin-*).

Tuotemerkkinimistössä omistaja ja käyttäjä eivät ole yhtä kuten henkilön- ja paikannimistössä. Tuotteen valmistaja valmistaa tuotteen, jonka kauppa myy kuluttajalle. Sellainen tuotteen nimi, joka viittaa tuotteen valmistajaan, viittaa usein myös sen alkuperään. Esimerkiksi genetiivimuotoinen *Fazerin Sininen* -rakenne tulkitaan omistussuhteeseen ja alkuperään, muttei tuotteen loppukäyttäjään viittaavaksi. Nykyään myytävä digisovitin *Kansalaisboksi* sen sijaan eittämättä on tarkoitettu viittaamaan käyttäjään – automarkkinoilla vastaava nimi on tietysti *Volkswagen* eli *Kansanauto*.

E:6.6.2 Kulkineiden käyttäjiä

Käyttäjää ilmennetään 194 aineiston nimessä. Kuten kaikessa nimistössä tavallista, nimiä annetaan kulkineitten poikkeavien ominaisuuksien mukaan. Kun käyttäjä rinnastetaan ominaisuuteen, huomataan, että nimiä annetaan nimenomaan poikkeavien käyttäjien perusteella. Poikkeavia käyttäjiä ovat aineiston nimien perusteella ikäihmiset (*Pappa-Tunturi*), homoseksuaalit (*Hinttipulkka*), romanit (*Manne-Taunus*), ammattikoululaiset (*Amiskorolla*) ynnä muut nuoret sekä köyhät ja muut sosiaalisesti arvotetut, ns. b-luokan kansalaiset (*Merkonomimersu*). Lisäksi muutamat nimet viittaavat jonkin automallin rallikäyttöön kuljettajan nimen avulla (*Timonputka*). Myös muiden julkisuuden henkilöiden nimiä voidaan käyttää, jos heidät voidaan yhdistää kyseiseen kulkineeseen (*Batman-auto*).

Edellä mainittujen yleisempien nimien lisäksi aineistossa on myös jonkin verran todelliseen omistajaan viittaavia nimiä. Tällaisia ovat julkisten kulkuneuvojen liikenneoitsijään pohjautuvat nimet (*Paunulainen*) ja yksityishenkilöiden kulkineisiin viittaavat nimet (*Villesedän Larviainen*), jotka usein ovat yksilönnimiä. Lisäksi on joitakin nimiä, joissa esiintyvät käyttäjät ovat lähinnä mielikuvituksen tuotetta, kuten *Omistaa Petoviili*, *Elä Liftoo* 'Opel'.

E:6.6.3 Yksityiskohtaisempia havaintoja nimissä näkyvistä kulkineiden käyttäjistä ja nimistä

Seuraavien alaotsikoiden alla käsitellään ensin poikkeaviin käyttäjiin viittaavat nimet käyttäjäryhmittäin, sitten julkisuuden henkilöihin viittaavat nimet ja viimeisenä todellisiin käyttäjiin viittaavat nimet.

E:6.6.3.1 Narkkis-Corolla ja Kollivolski

Liikenteessä nuoret, ja varsinkin aggressiiviset nuoret miehet, voidaan nähdä liikennekäyttäytymiseltään ja ajoneuvojen kunnoltaan erottuvana ryhmänä. Autoja on voitu myös *tuunailla* 'parannella autoa sekä teknisesti että esteettisesti' (← engl. *tune up*), mitä ilmentää myös H3:n antama merkitys *teiniksauto*-nimelle: 'auto, joka on kirkkaan värinen ja jossa on karvanopat'. Tietynlaiseen autoiluharrastukseen taas viittaavat *amisauto* 'ns. rundia ajava auto', *amisrassi* 'auto, jolla ajetaan kylänrinkiä' ja *poppisauto* 'kylillä pyörivät ääntelehtivät autot'. Samansävyyisiä ovat monet muutkin *amis-* ja *teini-*nimet, vaikkei sitä ääneen selvästi sanotakaan. Nimiryhmän attraktiokeskus on 1979–83 valmistettu Toyota Corolla DX, jonka nimiä ovat *Amisdeekä* 'Toyota Corolla DX', *Amiskorolla* 'Toyota Corolla tietynlaisella käyttäjällä', *Teinideekä* ~ *Teinideekä*, *Teinideksi*, *Teinideksteri*, *Teinikorolla*, *Teinikortsu* ja *Teiniäkkskorolla*. Muita *teini-* ja *amis-*nimiä ovat *Amiszoom* 'Volvo Amazon', *Teinikoppa* 'jokin Ford Escortin korimalli', *Teinimatsda* 'Mazdan 323-malli 1990-luvun alkuvuosilta, jossa nousevat valot' ja merkistä riippumaton "teiniauton" nimitys *teinihelvetti*. *Amiszoom* lienee saanut (sekundäärin) nimensä vasta valmistusaikansa (1960-luvun) jälkeen mallin halvettua ammattikoululaisen lompakolle sopivaksi. *Teinikoppa* viittaa oman näkemykseni mukaan juuri 1980–85 valmistettuun Ford Escortin Mk 3:een.

Samansisältöisinä mutta voimakkaammin kantaa ottavina voidaan nähdä Toyota Corolla DX:n nimitys *Härmäauto*, Toyota Corolla KE20:n nimitys *Narkkis-Corolla* ja Corollan mallinimi *Torvijolla*. Nuoriin miehiin voisi viitata myös alkuosaltaan lisämerkityksinen sekundäärinimi *Kollivolski* 'Volkswagen Golf'. Jo 1950-luvulta taas on peräisin nimitys *Härkävaunu* '(eräs?) Citroën'. Naapurikylän pojat käyttivät autoa tanssireissuillaan.

Epäilyttäviä toisen luokan kansalaisia olivat aikoinaan myös hipit, jotka syystä tai toisesta mieltyivät 1949–67 valmistettuun Volkswagen Kleinbusiin (Volkswagen Transporter T1). Luultavimmin suomalaisen hippiliikkeen kultavuosina auto oli jo valmistuksensa loppuvaiheessa ja kesätapahtumissa kiertelemiseen soveltuvia busseja oli jo edullisesti saatavissa käytettyinä. Kleinbusin ja hippiliikkeen suhde on kuitenkin kansainvälinen. Kleinbusin nimiä aineistossa ovat suomalaiset *Hippipaku* ja *Hippivolkkari*

E:6.6.3.2 Kirvesmiehen Barracuda, Kauniaisten kansanauto ja OrpoPojan EnsiLelu

Nuoret miehet eivät ole ainoa väheksytty ja vähävarainen kansanryhmä. Köyhemmillä kansanosilla iästä riippumatta ei ole aina ollut mahdollisuutta hankkia uusinta ja hienointa urheiluautoa. Näin on syntynyt *Kirvesmiehen Barracuda* -nimitystyyppi. Barracuda viittaa tässä urheilulliseen Plymouth Barracudaan. *Kirvesmiehen Barracuda* on sitä vastoin samankaltainen mutta Barracudaa edullisempi Volkswagen 1600. *Betoniraudottajan Barracudaksi* taas on nimetty Škoda Coupé. Muut tyyppin suomalaiset nimet ovat *Kirvesmiehen Mustanki* eli *Köyhän miehen Mustang* 'Ford Capri', *Köyhän miehen Mersu* 'Ford Cortina', *Merkonomimersu* 'Ford Granada', *Merkonomimersu* 'Ford Taunus 1.6 GX' ja *Köyhän miehen GTO* 'Škoda R110 Coupé'. Volkswagenia on Suomessa aikanaan nimitetty myös *Kansan Porscheksi*. *Kansanautoksi* on sanottu sekä Kuplavalokkaria että Moskvitšia. Autot lienevät olleet eri puoluekantojen edustajien kansanautoja – Volkswagenin nimi toki on käänöslaina.

Läheisesti Kirvesmiehen Barracuda -nimitystyyppiä muistuttaa myös Kauniaisten kansanauto -nimitystyyppi (sanaliitto, jossa ensimmäinen osa genetiivissä ja toisena osana merkkiniimi, joka kuvaa kulkinetta mutta ei varsinaisesti kuulu sille). Kauniaisten kansanauto -tyyppi vastaa rakenteeltaan Uhtuan Buick -nimitystyyppiä, mutta ei kuitenkaan ilmaise kulkineen alkuperää lainkaan. Tällaisia nimiä ovat *Espoon Lada* 'Volvo V70N tai V70', *Kauniaisten kansanauto* 'Volvo V70 tai S80' ja *Korson Lada* 'Volvo V70'. Ajatus on, että koska esimerkiksi kauniaislaiset ovat upporikkaita, vastaa normaalioloissa arvokas Volvo näillä alueilla Ladaa tai jotakin muuta rahvaan autoa. Lähempänä Uhtuan Buick -tyyppiä on GAZ-51-kuorma-autoista (1949–) käytetty nimi *Multian Kemsu*. GAZ-51 oli neuvostoliittolainen vastine yhdysvaltalaiselle GMC-kuorma-autolle, jota yleisesti *Kemsuksi* kutsuttiin. Nimitystyyppi ei ole aivan uusi, sillä Sananuotta-kilvan avulla on saatu tieto nimestä *Multiankempsu* 'GAZ-kuorma-auto' jo vuonna 1960.

Vähävaraisiin henkilöihin viittaavat tavallaan myös Opelin nimet *On Persaukisten Eka Lelu*, *Onnellisen Pojan EnsiLelu*, *Onnellisen pojan ensimmäinen lelu*, *OpiskelijaPojan Ensimmäinen Lelu* ja *OrpoPojan EnsiLelu*. Opel ei ole ollut kallein eikä laadukkain saksalaisauto vuosikymmeniin. Henkisesti jälkeensä jääneeseen autonkuljettajaan viittaavaksi taas voidaan tulkita Ford Fiestan nimitys *Apinakeinu* sekä muut vastaavat.

Käyttäjän nimen kautta voidaan myös kuvailla kulkineen varustelutasoa. SVF:n mukaan huonosti varusteltuja autoja nimitetään merkistä riippumatta *neekerimalleiksi* ja hyvin varustettuja Volvoja taas *arabimalleiksi*. Tarkkaan ottaen *Arabimalli* on kuitenkin arabivientiin lisävarustellun Volvon 240-mallin nimi, ja se on vain yleistynyt käyttöön muillekin hyvin varustelluille Volvo-malleille, joita ei ole edes viety arabimaihin.

Rakennetyyppinsä puolesta Kirvesmiehen Barracudaa ja sitä muistuttavaa Uhtuan Buick -tyyppiä käsitellään erillisessä lisäluvussa [E:6.3.b](#).

E:6.6.3.3 Pappa-Tunturi ja Manne-Taunus

"Poikkeavia" ihmisryhmiä ovat köyhien ja nuorten lisäksi mm. ikäihmiset, naiset, romanit, homoseksuaalit ja tummaihoiset. Ikäihmisten kaksipyöräisiin kulkineisiin viittaavat *mummis* eli *mummopyörä* 'vanha naistenpyörä', *Pappa-Solifer* 'Soliferin "perinteiset" mallit ja *Pappa-Tunturi* 'vanhat Tunturi-mopon mallit'. Tunturit ja Soliferit olivat aikanaan nuortenkin suosiossa, ja ne saivat *Pappa*-määreen vasta kultakautensa lopulla. Olen myös kuullut nimet *pappamopo* ja *Papitsa*. Vanhusten autoilukulttuuriin taas viittaavat *Mummonmersu* 'jonkinlainen Mercedes-Benz', *Pappa-auto* 'Volvo' ja myös yksilönnimenä tunnettu *Pappa-Lada* 'Lada 1200 L ym. mallit'. Nimistö paljastaakin stereotypian: mummot ajavat polkupyörällä, papat köröttelevät vanhoilla mopoilla ja autoilla. Pietarsaarelainen Mummonmersu taas viittaa informantin mukaan suurta 80-luvun alun Mercedes-Benziä, joka ei mahdu pysäköintipaikoille eikä ole enää mikään hieno auto. *Mummonmersun* ja *mummopyörän* takana lienee siis kaksi erilaista mummokulttuuria suomenruotsalaisesta rouvasta työväenluokkaiseen tai maalaiseen pyöräilevään mummoon.

Kulkevainen romaniväestökin on siirtynyt hevosista autoihin. Jostakin syystä mustalaiset ovat mieltyneet, ainakin valtaväestön mielestä, tiettyihin automerkkeihin ja -malleihin, siten, että nimeäminen on ollut mahdollista. Mustalaisiin suorasanaisesti viittaa *Mustalaismersu* 'Mercedes-Benz W123'. *Mustalaisen* synonyymi *manne* on lyhempänä vielä suosittu nimen aines: *manne*-nimiä ovat *Manneauto* 'Opel Rekord', *Mannelavetti* 'Mercedes-Benz', *Mannelavetti* 'Mercedes-Benz W123', *Manneleka* eli *Mannemersu* 'jokin vanhempi Mercedes-Benz-malli', *Mannepiiska* 'Volvo 200-sarja' ja *Manne-Taunus* 'Ford Taunus 17M 1960-luvulta'. H1 huomauttaa, että kyseisiä Taunuksia alettiin nimittää *Manne-Taunuksiksi* vasta myöhemmin 1970- ja 1980-luvuilla. Mustalaisiin heillä yleisen *Hagert*-sukunimen kautta viittaavia metaforisia nimiä ovat *Hagert* 'Mercedes-Benz 124 tai vanhempi malli', *Haagert-malli* 'Mercedes-Benz 200, 123', *Naku ja Hagert* 'dieselkäyttöinen Mercedes-Benz' ja ehkä jopa *Siegert* 'Ford Sierra'. *Hagert* ei suinkaan ole ainoa romaniväestön keskuudessa suosittu sukunimi, mutta sillä on ollut joitakin merkittäviä kantajia (esim. Allan Hagert). Lisäksi nimi on valtaväestön keskuudessa harvinainen ja siten erityisen luonteenomainen romanikulttuurin kuvain.

Vähemmistöryhmään viittaavina voidaan pitää myös nimiä *Hinttipulkka* 'Volvo', *Hinttipulkka* 'Saab 96', *Homopulkka* 'Saab 96', *Homosohva* 'Volvo 240' ja *Homosohva* 'Oldsmobile STW vm. -1983'. Neljä ensimmäistä nimeä eivät kuitenkaan viitanne aktiivisesti kulkinetta käyttävään henkilöön, vaan lähinnä ilmentävät kulkineen ruotsalaista alkuperää ja ruotsalaisuuteen liitettyjä stereotypioita. Johonkin Oldsmobile-malliin viittaava *Homosohva*-nimi sitä vastoin voi liittyä yhdenlaiseen homoseksuaalisuuteen liitettyyn stereotypiaan, jossa kytkeytyvät hedonismi, nautiskelu, lihavuus ja nahkaverhoillut istuimet. Myös Mercedes-Benzin nimeä *Natsivaunu* voidaan pitää käyttäjää ilmaisevana.

Ihmisryhmän nimeen perustuu myös sana *neekeriauto*, jota voi käyttää vanhoista amerikanraudoista, esimerkiksi Ramblereista. Mobilisti-lehden (1 / 1985: 36) mukaan nimitys perustuu vanhaan amerikkalaiseen käytäntöön: Kuusi köyhää värillistä nuortamiestä hankki auton yhdessä. Kukin sai ajaa autolla yhden päivän viikosta, ja sunnuntaisin autoiltiin yhdessä. Käyttäjärühmän nimeen perustuvat myös invalidiajoneuvon vakiintunut yleisnimi *invamopo* ja poliisiautoa tarkoittava *kyttäauto*.

E:6.6.3.4 Melkein sukua julkkikselle

Kulkine on voitu nimetä myös jonkun julkisuudessa tunnetun käyttäjänsä mukaan. Nimeämisen kannalta ei ole merkityksellistä, onko käyttäjä fiktiivinen vai faktinen henkilö tai onko käyttö ollut tosiasiallista – riittää, että kulkine ja käyttäjä on kyetty liittämään toisiinsa.

Kulkineen nopeutta on voitu ilmaista nimellä, jossa kulkineen käyttäjäksi asetetaan jokin tunnettu rallikuljettaja. Tällaisia nimiä ovat *Alenin Dakota* 'Fiat 131 Mirafiori', *Mikkolan Esko* 'Ford Escort', *Simon Sussu* 'Saab 96 V4' ja *Timonputka* 'Mini (Cooper S)'. *Alenin Dakota* viittaa ralliautoilija Markku Aléniin; Dakotaksi taas kutsutaan yleisesti kalifornialaisen lentokonetehtaan valmistamaa Douglas Commercial 3-lentokonemallia. *Mikkolan Esko*-nimen *Esko* on väännös *Escortista*, ja *Mikkola* sen sijaan viittaa samalla automallilla rallia ajaneeseen Hannu Mikkolaan. Simo Lampinen taas voitti Jyväskylän suurajot "Sussullaan" 1960–70-luvulla. *Timonputka*-nimen *Timo* taas viittaa Timo Mäkiseen.

Todellisiin julkisuuden henkilöihin viittaavat myös *Adenauer* 'Mercedes-Benz W186', *Elviscädi* 'Cadillac vm. 1954–56' ja *Paavinpulkka* 'Fiat'. Konrad Adenauer oli Saksan liittotasavallan liittokansleri 1949–63 ja ilmeisesti nautti aikansa luksus-Mercedeksen kyydeistä. Elvis Presley oli taas amerikkalainen rockmuusikko, jolla oli intohimoinen suhde Cadillac-autoihin. Paavin käyttämän ajoneuvon merkistä ei ole tietoa, mutta nimi viittaa lähinnä Fiat-autojen italialaisuuteen.

Myös fiktiivisiin julkisuuden henkilöihin viittaa joukko nimiä. Henkilön fiktiivisyys ei ole mikään este käyttäjäassosiatiivisen nimen synnylle, sillä fiktiivinen käyttö hahmottuu ilmeisesti yhtä luontevaksi nimeämisperusteeksi kuin todellinen käyttö; harva nimenkäyttäjähän on ollut konkreettisesti todistamassa Konrad Adenauerin tai Simo Lampisen autoilua. Kulkineiden nimeämistä fiktiivisten henkilöiden mukaan haittaa kuitenkin se, että monesti fiktiivinen henkilö ei käytä aina samaa kulkinetta (*Hercules Poirot*, *James Bond*) eikä suuria määriä siinä medialajissa, jonka kautta hän julkisuudessa esiintyy. Usein myös henkilön kulkuneuvo on siten kuvattu, että sitä on hankala yksilöidä minkään arkitodellisuudessa olevan kulkineen vastineeksi. Tällaisesta hyvä esimerkki on sarjakuvasankarin Aku Ankan auto, jonka tunnistaa kuvan perusteella suuri osa väestöstä, mutta jonka muotoista autoa ei ole ollut automallivalikoimissa vuosikymmeniin. *Mummo Ankan autokin* on jäänyt vain korkean vanhan auton yleisnimeksi, vaikka internetin keskustelupalstoilla kiistelläänkin sellaisista asioista kuin "Mikä oli oikea Pelle Hermannin pakettiauto?" tai "Oliko Mummo Ankan auto GM [General Motors]?".

Fiktiivisiin henkilöihin pohjaavat suomalaiset nimet *Batman-auto* 'Scania Vabis CR -76 -linja-auto', *Urjalan Ritari Ässä* 'eräs Toyota Corolla', *Pyhimys ~ Volvo Pyhimys ~ Pyhimysvolvo* 'Volvo 1800 Coupé'. Peltolan Onnikoita ja Rollikoita -teoksessa mainitaan *Batman-auto* televisiossa pyörineen suositun sarjan mukaan ristityksi. Tarkemmin en ole nimeämisperustetta selvittänyt. *Urjalan Ritari Ässä*-nimi viitanee sekä Ritari Ässän K.I.T.T.-auton luonteen kautta kulkineen luonteeseen ja toisaalta myös Ritari Ässän persoonaan. Volvo 1800 Coupé -urheiluautolla taas ajoi aikoinaan Roger Mooren esittämä fiktiivinen Simon Templar eli Pyhimys. Ilmeisesti Harri Helinin [Pyhimys-sivuillaan](#) kirjoittama teksti kuvaa tämän Pyhimyksen merkitystä 1960-luvun nuorille suomalaisille:

Muistan 60-luvun alun TV-tarjonnan Suomessa: joka toinen ilta Pokelan perhe soitti kannelta ja joka toinen Malmsténin perhe lauloi. Pyhimys eli Simon Templarin seikkailut olivat TAPAUS, joka kokosi perheen teeveen ääreen hiljentymään. Ilman tätä kulttuuritaustaa [Volvo] P1800 on vain auto, tosin kaunis sellainen. Kymmenien TV-kanavien ja satojen vuosittaisten sarjojen alati vaihtuvat ajopelit ja sankarit eivät jää historiaan.

Pyhimys-televisiosarja oli siis aikanaan monille merkkitapaus, jos kohta kalliin Volvo-urheiluauton hankkiminen jäikin monille vain haaveeksi. Elokuvien välityksellä lienee levinnyt ainakin Citroën Tracition Avantin maine nopeana pakoautona. Malli tunnetaan Suomessa *Gangsterisitikkana* 'Citroën 11B tai 11CV'; nimen esikuvana lienee toiminut saksankielinen *Gangsterlimousine*. Nimi viittaa paitsi auton käyttäjiin myös erityisesti ovimalliin, kaapparioviin. Nämä mahdollistivat oviaukosta eteenpäin ampumisen ja toisaalta myös henkilöitten "kaappaamisen" auton kyytiin.

Nykyisinkin auto voidaan nimetä televisiosarjan perusteella, mutta nimen leviäminen ja säilyminen ei ole enää niin helppoa, sillä päähenkilöitä ja tapahtumia ei kukaan enää hetken kuluttua sarjan päätyttyä muista. Multimedioituneessa maailmassa vain harva fiktiivinen tarina nousee niin paljon yli muiden, että sen avulla voidaan nimetä mitään. Hieman televisiosarjan päättymisen jälkeen nimi unohtuu tai jää käyttöön vain kyseistä sarjaa harrastavien keskuuteen, kunnes ehkä unohtuu sieltäkin.

Televisiosarjaan pohjautuu esimerkiksi nimi *Sillä silmällä -auto* 'Hummer', jota en ole enää hetkeen kuullut. 2000-luvun alun tv-sarjassa Sillä silmällä joukko homoseksuaaleja tyyliniekkaja nimittäin ajeli Hummer-autoilla uudistamassa heteromiesten tyylejä.

E:6.6.3.5 Paunulaisesta Reissu-Oskariin

Eri liikennöitsijöiden autoja nimitetään omistajansa tai omistajayrityksensä mukaan, mikä on usein sama asia, koska monessa tapauksessa bussiyrityksen nimi sisältää omistajan nimen. Aina viime vuosiin saakka linjaliikenneyhtiöt ovat olleet nimistönsä suhteen hyvin konservatiivisia ja nimet ovat olleet lähinnä tyypejä *Satakunnan liikenne* tai *Koiviston auto*. Määrätilanteissa käypä yksilön- tai lajinimi on esimerkiksi aineiston *Helsteenin auto* 'linjaliikenne Soini Hellsténin linja-auto'. Ilmauksen kiteytyneisyyttä ja propriisuutta voidaan pohdiskella. Kiteytyneisyydeltään samanveroinen on *Kaukkiksen Mersu*, joka on autoilija Heikki Kaukorannan koulutaksin nimitys. Omassa nuoruudessani koulumme koulutaksia taas nimitettiin omistajansa ja kuljettajansa Leila Ryhdän mukaan yksinkertaisesti vain *Leilaksi*; tyypilliset käyttötilanteet olivat esimerkiksi sentapaisia kuin **Menetkö kotiin linkulla vai Leilalla?* tai **Leilassa oli ahdasta*. Nimeä siis käytettiin ja taivutettiin kulkineennimenä. Yritys- ja henkilönnimien suhteesta ks. myös [Sjöblom 2000: 147–148](#). Samantapaisia nimiä lienevät Osmo Ahon liikenteen www-sivujen tarinoissa esiintyvä *Armas* (: *Armhan*) ja Oulaisten liikenteen www-sivuilla mainittu *Pirtti-Matti*. *Armas* ja *Pirtti-Matti* olivat bussien yksilönnimiä. *Pirtti-Matti* viittanee yhteen Oulaisten liikenteen perustaneista Pirttijärven veljeksistä. *Armas* Aho taas oli legendaarinen veteläinen liikennöitsijä 1925–1969.

Pirtti-Matti ja *Armas* Aho sijoittuvat menneisyyteen, aikaan, jolloin liikennöitsijät aina ajoivat autojaan itse ja auto, kuljettaja ja omistaja voitiin luontevasti samastaa. Nykyisinkin Väinö Paunu Oy:n busseja sen sijaan nimitetään *Paunuiksi* tai *Paunulaisiksi*, vaikka yhtiön palveluksessa onkin satoja työntekijöitä. Nimi on jopa siinä määrin vakiintunut, että viime vuonna eräs Expressbus-kuljettaja toivotti matkustajat vahingossa tervetulleeksi *Paunulaisen pikavuorolle*. Koiviston liikenteen autoja taas voidaan nimittää *Koivareiksi* tai *Koivistolaisiksi*. Vastaavia nimiä on eri paikkakunnilla luultavasti paljonkin, enkä ole niitä erityisesti aineistoon kerännyt. Omistajayritykseen viittaa myös kiuruvetisen *Himis*-perhekodin pikkubussin nimi *Himabussi*. Nimi on hauska kaksimielinen, sillä pikkubussilla voidaan myös ajatella viedyn kodin lapsia kotiin eli *himaan*.

Yhtiön nimeä on voitu myös käyttää yhtiön bussien nimeämiseen. Kokkolalais-iisalmelaisen 2005 lopetetun Liikenneyhtiö Norpan erikokoiset bussit oli nimittäin nimetty *norppa*-aiheen mukaisesti. Yhtiön suuren, tavanomaisen kokoisen linja-auton nimi oli *Isonorppa*. Tätä suuremman bussin nimi taas oli *Jättinorppa*. "Perheen pienintä", 16-paikkaista bussia taas nimitettiin *Kuutiksi*. Yleensä eri yhtiöt käyttävät busseistaan numeroita niiden erottamiseksi. Toinen poikkeuksellinen yhtiö on ollut juuri edellä mainittu Osmo Aho Oy, jonka kaikki autot on nimetty 1980-luvun alusta lähtien. Idean isä oli tuolloin parikymppinen Esko Aho, yrityksen nykyinen toimitusjohtaja. Lähes kaikki autot ovat *Oskareita* Osmo Ahon lempinimen mukaisesti. Yhtiön edustajan mukaan "autot on myös numeroitu, mutta asiakkaalle jää usein paremmin mieleen tuo auton nimi ennemminkin kuin numero, joka on tietty vähän persoonaton". Osmo Ahon busseja ovat (2005) olleet *Mini-Oskari* 'MB sprinter, 19 istumapaikan pikkubussi', *Ruuhka-Oskari* 'Volvo / Ajokki, jossa myös seisomapaikkoja, vanha paikallisliikenneauto', *Linja-Oskari* 'linjaliikenteessä käytetty 61-paikkainen Volvo / Ajokki -bussi', *Pikku-Oskari* '34-paikkainen tilausajobussi', *Pitkä-Oskari* '58-paikkainen bussi, joka oli taloon tullessaan yhtiön pisin auto', *Turhanpitkä-Oskari* '64-paikkainen Volvo / Viima, jota entinen toimitusjohtaja sanoi sen tullessa turhan pitkäksi, kun bussi ei ollut sopia sisään talliin', *Keikka-Oskari* 'Volvo / Kutter -bussi', *Savon-Oskari* eli *Lenni* 'Volvo / Lahti, hankittu Savonlinjoilta ja on vielä sen väreissä, siis valkoinen mustin merkein, kuten lokinpoikanen. *Reppu-Oskariksi* taas nimitetään Volvo / Taival -bussia, jolla liikennöidään koululaisvuoroja. Turistimatkailu- tai pikavuorokäytössä ovat olleet *Retki-Oskari*, *Loma-Oskari*, *Matka-Oskari*, *Reissu-Oskari* ja *Turisti-Oskari*. Näitä pienempi tilausajo- ja linjakäytössä ollut 34-paikkainen Scania-bussi taas kantaa nimeä *Pätkä-Oskari*. Jo ajasta ikuisuuteen siirtyneiden bussien nimiä olivat yhtiön

edustajan mukaan *Tähti-Oskari*, *Iso-Oskari*, *Valko-Oskari* ja *Peukaloinen*. *Valko-Oskari* oli Hassen matkojen valkoiisiin väreihin maalattu bussi ja *Peukaloinen* taas vain yhdeksänpaikkainen pikkubussi. Yhtiön mukaan joitakin nimiä on myös otettu uudelleen käyttöön, vaikka bussi on vaihtunutkin. Esimerkiksi *Retki-*, *Keikka-* ja *Reissu-Oskareita* on ollut useita.

E:6.6.3.6 Mamman tammasta Muntermobiiliin

Tyypillisiä lähipiirin henkilöiden kulkineiden nimiä ovat H16:n ja H19:n mainitsevat *Isinauto* 'eräs Toyota Corolla' ja *Äitinauto* 'eräs Toyota Avensis'. Nimien tarkoitteet vaihtuvat perheestä toiseen, mutta käytössä tyyppi on hyvin yleinen, jos autoja ja vanhempia on kaksi. Äitini perheessä tunnettiin myös *Mamman tamma*, joka oli perheen vanhanrouvan polkupyörästä käytetty nimi.

Käyttäjiensä mukaan on saanut *Eijapäivi*-nimen myös eräs tyrvääläinen Helkama Kaunotar -polkupyörä. H34:n mukaan hänen kummitätinsä Eija ja tämän sisko Päivi olivat viitisoista vuotta sitten ajelleet kyseisellä pyörällä ympäri Lousajan kylää etsimässä tilapäisesti kadoksissa olevia puolisoitaan. Kulkineen käyttäjiin ovat viitanneet myös edellisessä luvussa käsitellyt *Ministeriauto*, *Ruotsin Kustaan auto*, *Maaherran auto* ja Maria Åkerblomin käytössä ollut *Maija*. Ei kuitenkaan ole varmuutta, missä määrin näiden nimet ovat yleistyneet vasta käyttäjän vaihduttua, ja siksi nimiä on pidetty ensisijaisesti kulkineen alkuperää ilmaisevina.

Yksilönnimiä ovat myös *MaTolaatikko* 'eräs Lada', *Villesedän Larviainen* 'eräs Lada' ja *Muntermobiili* 'eräs Jeep Cherokee vm. 1982'. *MaTolaatikko* kuuluu Ladakerhon foorumin *MaTo*-nimiselle käyttäjälle, jonka nimeä on ehkä inspiroinut venäjän kielen opetusohjelmasarja Kapustassa esiintynyt Mato. *Larviainen* on väännös Ladasta, ja *Villesetä* viittaa omistajaan naapurin pikkulapsen näkökulmasta. *Muntermobiili*-nimi taas kuuluu erään Jyväskylän yliopiston journalistiikan opiskelijan luonteikkaalle autolle, jonka omistajan sukunimi on *Munter*. Luonteikkaita ovat aikoinaan olleet myös Horch-merkkiset *Voikukka-Kallen kaksivooninkiset*, joilla liikemies Kaarlo Leander hoiti paikallisbussiliikennettä Tampereella syksyllä 1920.

E:6.6.3.7 Sekalaisia käyttäjiin viittaavia nimiä

Jotkin nimet viittaavat selvästi käyttäjään tai hänen luonteenlaatuunsa mainitsematta kuitenkaan käyttäjän nimeä ääneen. Tällainen on esimerkiksi *Aateauto* 'Lada'. Nimi vihjaa, että kulkineen kuljettajan eli omistajan on oltava vakaumuksellinen vasemmistolainen. Suorasanaisesti kulkineen omistajan taas osoittaa poliisipakettiauton nimitys *valtio taksi*. Valtio ei kuitenkaan ole varsinaisesti auton käyttäjä, vaan taksikytyä nauttivat yhteiskunnan huonompimaineiset kansalaiset. Käyttäjään viittaavana voidaan myös nähdä kaikkiin pelastus- ja poliisiajoneuvoihin viittaava *torvitaksi*, jos *torven* katsotaan viittaavan kulkineiden äänenantolaitteiden lisäksi myös niitten asiakkaisiin.

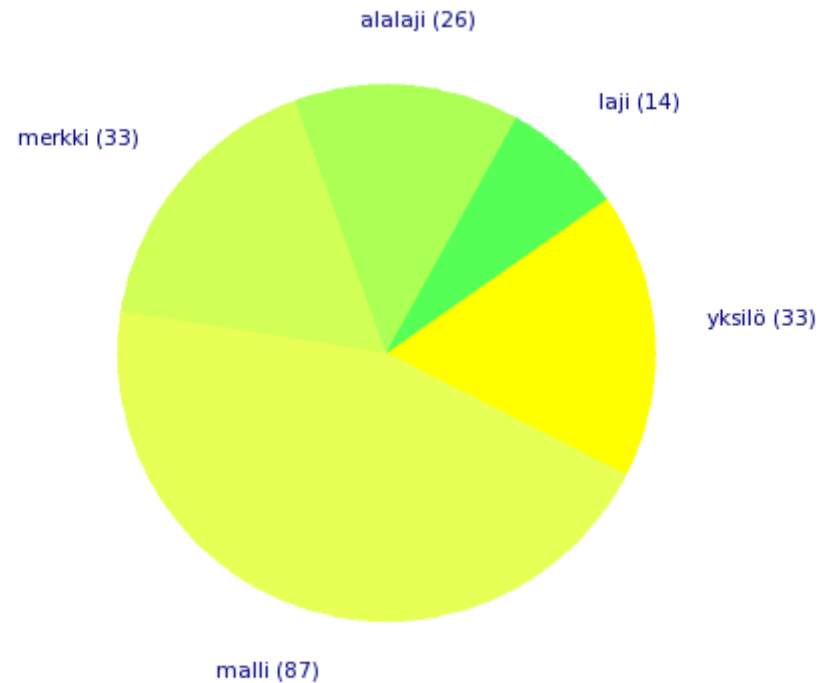
Lisäksi bakronyyminimissä on joukko nimiä, joissa viitataan jonkinlaiseen kulkineen käyttäjään. Viittaukset kuitenkin jäävät kovin epämääräisiksi ja ovat lähinnä lyhenteen uusiotulkintamekanismin rajoitusten mukaan tuulesta temmattuja. Tällaisia nimiä ovat *Fossiilin Omistaa Ruma Dekaan* 'Ford'; *Omistaa Petoviili*, *Elä Liftoo*; *Omistaja Pikkumainen*, *Elä Laenoo* 'Opel'; *Pidätelkäähän Ekonomit Uhoanne*, *Grankullasta Ei Ouluun Työnnetäkään* 'Peugeot' ja *Pirätteleh*ä *Ekonomi Uhoos*, *Gallialaises Ei Oo Turvas* 'Peugeot'. Impotenttiin kuljettajaan taas epäsuorasti viittaa *Osta Tojota jos ei sojota*.

E:6.6.4 Koonti käyttäjiin tai omistajiin viittaavista nimistä

Kulkineen käyttäjään viittaavia nimiä on 194, mikä on 4,7 % aineiston nimistä ja 5,9 % nimeämisperuste-esiintymistä. Näistä erilaisiin vähemmistöihin tai ihmisryhmiin hipeistä eläkeläisiin viittaa 135 (69,6 käyttäjään viittaavista nimistä). Julkisuuden henkilöihin viittaa 10 nimeä (9,5 %), liikennöitsijöihin 13 nimeä (joista huomattava osa *Oskareita*) (6,7 %) ja todellisiin käyttäjiin 21 (10,8 %). Jako julkisuuden henkilöihin ja todellisiin käyttäjiin ei ole yksiselitteinen, sillä sekä Elvis että Maria Åkerblom ovat olleet niin aikansa julkimoita kuin kyseisten mallien tai yksittäisten autojen käyttäjiä. Olennainen ero on, että Maria Åkerblomin väitetään olleen konkreettisesti fyysisessä kosketuksessa Suomessa olevaan autoyksilöön, joka on hänen mukaansa nimetty. *Elviscädi* sen sijaan on vain samanlainen auto, kuin Elviksellä oli.

Tämän luvun prosentuaaliset tulokset eivät ole kovin luotettavia. Saatujen lukumäärien arviointi riippuu olennaisesti siitä, arvotetaanko enemmän ilmausten esiintyvyyttä kielessä vai kielessä tunnettujen ilmausten määrää. Arkipuheessa useiten toistuvia lienevät *Isinauto*-tyypin kontekstisidonnaiset propriit. Seuraavaksi yleisimpiä lienevät eri vähemmistöihin (vanhukset, nuoret ja erirotuiset henkilöt) liittyvät nimet, joiden keskinäinen määrällinen jakauma säilyneisi samansuuntaisena, vaikka nimiä lisää kerättäisiinkin. Merkille pantavaa kuitenkin on, että nimet liittyvät vielä vanhoihin vähemmistöryhmiin. Maahanmuuttajien ja venäläisturistien autoille ei toistaiseksi ole keksitty erityisiä nimiä. Vähemmistöihin viittaaville nimille ei kuitenkaan ole arkipuheessa yhtä paljon tarvetta kuin *Isinauto*-tyypin nimille, joten ne esiintyvät harvemmin.

Bussiyrittäjiin ja -yrityksiin liittyvää nimistöä on varmastikin enemmän, sekä brändin luomiseksi tietoisesti luotua että bussinkuljettajien omaa epävirallista kieltä. Osa näistä nimistä on kuitenkin vain pienen piirin harrastajien tiedossa, minkä vuoksi en ole niitä kerännyt. *Koivistolainen*-nimityyppi taas sisältää joukon varsin vakiintumattomia ilmauksia, jotka muodostetaan tilapäisesti aina uudelleen ja uudelleen. Julkisuuden henkilöihin viittaavien kulkineennimien määrä sen sijaan lienee vähenemässä julkisuuden pluraalistuessa.



Yksittäiseen käyttäjään viittaavat nimet ovat luonnollisesti kulkineitten yksilönnimiä. Malli- ja merkinimet taas voivat liittyä sekä yksittäisiin todellisiin esikuvallisiin käyttäjiin että yleisemmällä tasolla määritelyihin todellisiin tai kuvitteellisiin käyttäjäryhmiin (*Pyhimys-Volvo, Pappa-Tunturi*).

E:6.7 Käyttötarkoitus

E:6.7.1 Käyttötarkoitus nimeämisperusteena

Käyttötarkoitukseen viittaa 267 kulkineennimeä, siis muutama prosentti aineiston nimistä. Esineen tai paikan käyttötarkoitus on kaikessa nimistössä läsnä oleva nimeämisperuste, mutta ei missään nimistössä erityisen yleinen.

Paikannimistössä paikan käyttötarkoitukseen ihmisen kannalta viittaavat esimerkiksi *Piilola* ja *Piilonkulma* (asumusnimiä mm. Lopella) ja *Lepoahde* (talo Urjalan pitäjän Kokon Kolunkulmalla). *Lepoahde* on sijainnut Urjalan kirkonkylän ja Kokon kylän välisen vanhan tien varressa. Tiennimistä käyttötarkoitusta taas erityisesti ilmaisevat valtakunnallisesti käytetyt *Yhdystie* ja *Oikotie*. Myös monet *-mA*-johtimen sisältämät nimet viittaavat paikan käyttämiseen johonkin tarkoitukseen, esimerkiksi *Juomoja* (oja Tammelan Torrolla) ja *Kutemajärvi* (Kangasniemi). Käyttäjät voivatkin olla ihmisten lisäksi eläimiä. Käyttötarkoitukseen viittanevat myös *Kiima*-nimet.

Paikannimistössä on myös tyypillistä merkitä paikan käyttötarkoitusta paikalla olevan tarpeellisen kohteen tai aineksen avulla. Tällaisia nimiä ovat esimerkiksi *Hirsimäki*, *Mustikkamäki* ja *Hanhisuo*. Nimistöntutkimuksen kannalta nimet ovat kaksitulkintaisia, koska ne ilmaisevat sekä paikalla olevia olioita että alueen käyttöä näiden hankkimiseen. Mustikoitahan kasvaa lähes kaikissa mäissä, joten se ei sinänsä ole mikään nimeämisperuste, alueen aktiivinen käyttö mustikastamiseen kyllä. Laidunkäyttöön taas viittaavat monet eläin + *saari* -nimet.

Käyttötarkoitusta ilmaisevat myös varsin monet appellatiivimaiset paikannimet, kuten *Lehmähaka*, *Pyykkiranta* ja epävirallisten paikannimien tutkimuksessa propriiksi todettu *Kirjasto* (Ainiala 2004: 44, Mielikäinen 2005: 33, Seppänen 2005: 130–131). Toki jos *Lehmähaka* on raivattu pelloksi, nimi pitää tulkita pellon alkuperää ilmaisevaksi.

Äkkiseltään voisi vaikuttaa siltä, että käyttötarkoitukseen viittaavia henkilönnimiä ei olisi. Ihmisen ajatteluinen käyttötarkoituksen kannalta vaikuttaa eettisestikin arveluttavalta. Toisaalta juuri ammattinimikkeet ja niihin pohjautuvat nimet kuvaavat hyvinkin ihmisen käyttötarkoitusta toisen ihmisen kannalta (*Muurari-Martsu*, *Sinbad Kantaja* tai *Seppä*). Ammattinimikkeen ensisijaisuutta korostaa myös Saima Kärnän vanha havainto (1913: 44) siitä, että kansankielessä korko on kaksiosaisissa konneksioissa (*Seppä-Erkki* ym.) yleisnimellä, joka ilmaisee henkilön asuinpaikkaa, ammattia tai muuta ominaisuutta. Käyttötarkoitukseen viittaavina voidaan myös pitää tapauksia, joissa koiran nimeksi on pantu *Peto*.

Tuote- ja liikenimistössä käyttötarkoitukseen viittaamisen osoittaminen käy entistäkin hankalammaksi. Monet yritysnimet ja tavarannimet sisältävät sen tuotteen nimen, jota ne ovat. Juustoa sanotaan juustoksi ja maitoa maidoksi, ja ne on tarkoitettu käytettäväksi juustona ja maitona. Valintamyymälöissä myytävien tuotteiden etiketeissä lukee aina alaotsikkona, mikä tuote on kyseessä, esimerkiksi *Valio Maito* tai *Sini Puhdistusliina*. Jossakin määrin toki yrityksen nimi voi viitata tuotteeseen, ja sitä kautta liikkeen alaan, samaan tapaan kuin edellä esitetty *Mustikkamaa*-nimi. Tällainen on Helsingin Sörnäisissä toimiva *Sähkö Paganus*, joka vaihtoi parisen vuotta sitten nimensä *Sähkö Pagaluxiksi* viitaten ilmeisesti runsastuneeseen valaisinmyyntiin. Ravintolanimet *I Love Food*, *Eatz*, *We Got Beef*, *Elohuvi*, *Lounas-kahvila Vesta*, *Lentävä Lautanen*, *Kiva*, *Pannu* ja *Hella ja huone* taas ikään kuin indeksisesti viittaavat, että paikassa on tarkoitus syödä ja viihtyä, mutta viittaus jää jotenkin epätarkaksi. Kielellisesti ehkä suorimmin käyttötarkoitukseen viittanee yleinen ravintolanimi *Seurahuone* – nimi on samaan tapaan appellatiivissävyinen kuin edellä mainittu *Kirjasto*.

E:6.7.2 Kulkuinen käyttötarkoituksia

Kulkuinen käyttötarkoitukset ovat monituiset. Tärkein näistä käy ilmi jo termistä – *kulkine* on väline, jolla kuljetaan paikasta toiseen. Nimeämisessä vallitsevan peruslogiikan (erilaisuuden osoittaminen) mukaisesti tavanomaiseen liikkumiseen viittaavia nimiä ei juuri ole. Poikkeuksia tästä säännöstä ovat kulkuvälineiden nimittäminen hevoskulttuurin esikuvan mukaan *kärreiksi* ja *kieseiksi* sekä huonoina pidettyjen autojen nimittäminen *Autoiksi* tai eufemistisesti *Kulkuvälineiksi*.

Varsinaisen liikkumisen lisäksi kulkuvälineitä on jo muinaisista ajoista lähtien käytetty tavarankuljetukseen. Varsinaisten kuorma-autojen lisäksi tavaraa kuljetetaan myös henkilöautoilla, jollaisten nimiä ovat *Sossukontti* ja *Pieni punainen torikassi*. Lisäksi kulkinetta voidaan käyttää edustamiseen (*Merseedespeenis*, *EdustusPoloneesi*) tai muunlaiseen huvitteluun (*Diskodatsun*). Kulkineita tarvitaan myös erikoistarkoituksiin; kilpa-autona käytettävää tai käytettyä autoa voidaan nimittää *Kilpuriksi* ja erityisesti sienestämiseen käytettyä autoa *Sieniautoksi*.

E:6.7.3 Tarkempia havaintoja käyttötarkoituksesta nimeämisperusteena

E:6.7.3.1 Kulkieneen käyttö edustamis- ja huvittelutarkoituksiin

Varsinaisen liikkumisen lisäksi kulkiene on myös länsimaisen kulttuurin keskeinen statussymboli ([Hyvönen 1993](#)). Kulkieneella voidaan hurrata naisia tai tehdä miehiä kateelliseksi – usein molemmat tapahtuvat samanaikaisesti. Tällaiseen viittaa erityisen selvästi bakronyymi *Pääsee Etsimään Uhkeita Gimmoja, Eikä Ole Tyyliön 'Peugeot'*. Samantapainen yleispositiivinen nimi lienee *Ässä* 'pidennetty Volvo 960 tai S/90'.

Sävyltään negatiivisia sen sijaan ovat nimet, jotka viittaavat ison, kalliin ja pitkän auton käyttämiseen miehisyiden lisäämiseksi: *Kyrpäjatke ~ Kyrvänjatke* 'BMW', *Peniksenjatke* 'yleensä BMW', *Kyrvänjatke* 'Mercedes-Benz' ja *Merseedespeenis* 'eräs Mercedes-Benz'. *Merseedespeenis* on informantin kummisedän auto, jonka informantti mainitsi juuri tähän tarkoitukseen ostetun ja joka on myös tuottanut tulosta, sillä H34:n mukaan kummisetä kävi paljon vieraisissa. Vaikuttaa siltä, että juuri BMW ja Mercedes-Benz ovat yleisimmin miehisyiden lisäämiseen käytettyjä autoja. Ne ovat autoja, joiden avulla profiloitutaan menestyjäksi, mutta jotka eivät kuitenkaan ole yhtä kalliita kuin todelliset loistoautot, kuten vaikkapa Aston Martin tai Rolls-Royce.

Varsinaisiin seksuaaliharrasteisiin taas viittaavat nimet *Lemmenlaiva* 'eräs Volvo 740 GLT', *moottorikutulaatikko* 'matkailuauto' (← *kutea*, *kuteutua*), *naimalaiva* 'amerikanrauta', *nussisuuli* 'matkailuvaunu' ja *Seksijolla* eli *Seksisukkula* 'Saab 96'. *Suuli* tarkoittaa mm. satakuntalaismurteissa 'latoa', ja matkailuvaunu onkin juuri pienen, vanhanaikaisen latotyypin kokoinen.

Edustamiskäyttöön viittaavina voidaan pitää myös *-hymy*-nimiä (*Ruplahymy* 'Volga' jne.). Samoin Volgan vertaileva nimitys *Tsekkimese*, Lexuksta tarkoittava *Japanin Mersu* ja Opelien GT-mallien nimitys *Euroopan Corvette ~ Euroopan Vette* viittavat niiden käyttämiseen edustus- ja urheiluautoina. Kielellisesti on merkille pantavaa, että *urheiluauto* ei tosiasiallisesti käsitteenä tarkoita varsinaisesti autourheiluun tai muuhunkaan urheiluun käytettävää autoa, vaan tietyn tyyppistä sulavalinjaista ja nopeasti kiihtyvää ajoneuvotyyppiä. Kukaan tuskin nimittää esimerkiksi F1-autoa urheiluautoksi, vaikka juuri se itse asiassa onkin autourheiluauto. Sarkastista huumoria osoittaakin Ladan nimi *Venäläinen urheiluauto*. [Nauru autolle](#) -kaskukirjassa käytetty kulkieneennimitys *urheiluvaunu* lienee myös ollut hiukan vanhahtava ja humoristisen sävyinen jo kirjan ilmestyessä 1964.

Jo tämän työn aineiston rajauksessa ja keruukohteiden valinnassa on lähdetty siitä ajatuksesta, että kulkiene on esine, joka on ensisijaisesti tarkoitettu hyödylliseen liikkumiseen tai työntekoon maataloudessa. Moottoripyörien runsaita nimiä ei siis ole erityisesti kerätty, koska moottoripyörä ei ole samalla tapaa välttämätön esine. Hyötykäytön lisäksi autoja voidaan kuitenkin käyttää huvittelutarkoituksiinkin. Perinteistä nuorten hupia on spatiaalista päämäärää vailla oleva päättymättömän reitin kiertäminen kaupunkien keskustoissa. Jokaisella paikkakunnalla on vakiintunut reitti *pilluralliin* (mm. Oulu) eli *kiesittämiseen* (Riihimäki), ja kiertelemisellä epäilemättä on kyllä omat päämääränsä.

Näitä *rundia ajavia* ja äänteleviä autoja voidaan nimittää *amisautoiksi*. Samaan toimintaan liittyvät myös nimet *Kylä-Escort* 'Ford Escort [mk 3]', *Poppitojota* 'Toyota Corolla DX' ja *Diskodatsun* 'jokin Datsun' sekä appellatiivit *amisrassi* 'auto, jolla ajetaan kylänrinkiä' ja *poppisauto* 'kylillä pyörivät ääntelehtivät autot'. *Disko-* ja *poppis-* nimien nimeämisperustetta on sinänsä hankala rajata. Nimet voidaan yksinkertaisesti tulkita autosta kuuluvaa musiikkia ilmaiseksi ja auditiiviseen havaintoon perustuvaksi. Todennäköisempää kuitenkin on, että nimet viittaavat autojen käyttötarkoitukseen ja nimenantajan kulttuuriseen tietämykseen. Tätä tukisi myös H34:n lausunto, jonka mukaan näiden *Poppitojotoiden* kuljettajia nimitetään *Poppi-Joneiksi* ja *Poppi-Mateiksi* ja niin edelleen heidän etunimensä huomioon ottaen.

Astetta arvostetumpi termi hyödyttömälle autoilulle lienee *kruisailu*. Cruisailuun käytettyä autoa voidaan nimittää esimerkiksi *cruisinkikiesiksi*. Hieman vanhanaikaisempi vastaava nimitys sen sijaan lienee Checker-autojen nimi *Kekkeriauto*. Amerikassa takseina loppuunajetut Checkerit olivat 1950-luvulla varsin edustavia autoja. Edustuskäyttöön viittaa myös erään FSO Polonezin nimittäminen *EdustusPoloneesiksi*. Vain pyhinä käytettävää autoa taas voidaan nimittää *sunnuntaipirssiksi*. Vähäiseen, mutta sitäkin arvokkaampaan liikkumiseen viittaa myös *Museokajakki* 'eräs museorekisteröity Saab 96L vm. 1977'. Hupiajeluun tarkoitettua autoa nimitetään mobilistipiireissä usein *lauluautoksi*. Ilmauksella on varsin negatiivinen sävy, sillä *lauluauto* tarkoittaa autosta sanottuna samaa kuin *kesäkissa* muissa yhteyksissä. *Lauluautoksi* nimitetään kuitenkin myös Tampereen VPK:n miehistönkuljetusajoneuvoa. Miehistönkuljetusajoneuvolla ei toki sammuteta tulipaloa eikä tehdä suuria sankaritekoja, mutta informantin mukaan se pitää tarvittaessa huomattavan kovaa ääntä. *Lauluauto* viittaa siis konkreettiseen käyttötarkoitukseen. Tuunattuja autoja taas nimitetään *höpöhöpöautoiksi*. Nimitystä käyttänevät ainakin ne, joiden mielestä kulkine tulisi säilyttää alkuperäisessä asussaan. Kulkineen muokkaaminen omaa persoonallisuutta vastaavaksi kuitenkin tuottanee ainakin muokkaajalleen henkilökohtaista huvitusta.

Erikoisempiin huvittelutarkoituksiin viittaavat nimet *valtion taksi* 'poliisipakettiauto', *torvitaksi* 'pelastusajoneuvo tai poliisiauto' ja *Poliisibussi* 'Ford Transit'. Ajatus lienee, että nämä taksit ja bussit tarjoavat tilanteen tullen kyydityksen sitä haluavalle – ja ainakin näennäisesti aivan ilmaiseksi. *Torvitaksi*-nimi voi viitata sekä kulkineen käyttäjien pitämiseen "torvina" että kulkineen katolla oleviin sireeneihin. Erikoiseen huvitukseen viittaavana voidaan myös pitää pienten mopojen *mummontappaja*-nimitystä. Käyttötarkoitukseen viittavat myös jonkin 1980-luvun avoauton nimitys *Rantakirppu* ja avoautoksi muutetun Kuplavolkkarin nimitys *Hiekkakirppu*.

Huvituksesta käy matkailukin. H14:n tuttavahan autoa nimitetään *Folkeksi* eli *Folke Westiksi*, koska pojat ovat matkailleet sillä lähes yhtä laajasti kuin Folke Westerlund matkailuaiheisessa TV-ohjelmassaan. Eräs ladanomistaja taas on nimennyt autonsa *Kotiloksi*, koska hän itse on etana ja matkaillessaan ympäri Suomea ja Eurooppaa hän toisinaan myös nukkuu Ladassaan. Lähimatkailuun viittaa sen sijaan erään Citroën ax11 -auton (vm. 1990) yksilönimi *Siideri*. Nimilipun mukaan tämä lisämerkityksinen sekundäärinimi tulee siitä, että autoa käytetään usein, kun lähdetään "baanalle", siiderinottoon.

Hyvin tyypillistä auton turhaa käyttöä on myös autourheilu. Aroundheilu voidaan toki puolustaa esimerkiksi auton ominaisuuksien testaamisella ja kehittämisellä, mutta aidosti hyötyliikettä se ei siitä silti tee. Ralli- tai rata-autoiluun viittaavia nimiä ovat *jokkisauto* 'jokamiesluokan ralliauto', *Kilpakortsu* 'Renault 8 Gordini', *Kilpasämpylä* 'eräs Saab 96', *Syöksysämpylä* ja jopa *Rynnäkkösämpylä*, *Ratakaksseiska* 'Fiat 127', *Ratakakslaiska* 'Fiat 127', *Ratakakslaiska* 'Fiat 127 kolhittuna', *kilpuri* 'kilpa-auto' ja yksilönimi *Kilpuri* 'eräs Saab 900 vm. 1986'. *Jokkis* tarkoittaa jokamiesluokkaa tai jokamiesautoa eri tilanteissa; voidaan puhua vaikkapa *jokkisralleista*. Renault 8 Gordini, Saab 96 ja Fiat 127 ovat kaikki olleet aikanaan suosittuja ralliautoja. *Ratakaks*-nimet varioivat virallisen nimen *satakaksseiska*-ainesta.

E:6.7.3.2 Kulkineen käyttö liikkumiseen, tavarankuljetukseen tai erikoistöihin

Edellä todettiin, että koska kulkineet ovat luonnostaan kulkevaisia, niitä harvemmin nimetään sen mukaan, että ne on tarkoitettu liikkumiseen. Liikkumista ilmaiseksi voidaan kuitenkin pitää nimiä, jotka ovat syntyneet, kun hevoskulkupelin nimitys on alkanut tarkoittaa myös autoa. Tällaisia ovat mm. appellatiivit *kiesi* ~ *kiessi* 'henkilöauto', *kärri* ~ *kärry* 'henkilöauto' ja *rattaat* 'linja-auto'. *Rattaat*-nimitystä käytetään useiten tammelalaisen Linjaliikenne Kivistön autoista (*Kivistön rattaat*), mutta

toisinaan muidenkin yhtiöiden busseista vastaavissa konnektioissa. Äitini esimerkiksi saattaa kysyä minulta "*Olekko rattaasa?*" tarkoittaen, olenko ehtinyt linja-autoon vai kenties myöhästynyt siitä. Autoilun alkuaikoinahan autoja nimitettiin *hevosettomiksi rattaiksi*.

Vanhaa kirkkoreki-termiä taas parodioinee erään punkaharjulaisen Peugeot-auton yksilönimi *Kirkkopösö*. Nimilipun mukaan nimi tulee siitä, että auton omistaja on seurakunnalla töissä. Vanhan appellatiivin merkitysalueen laajentamista on myös henkilöauton nimittäminen *pirssiksi*. Pirssi on venäläinen lainasana, joka tarkoitti alun perin asemapaikkaa, sittemmin taksiautoa (Sivula 1989a: 184).

Vastaavalla tavalla kulkineen käyttötarkoitusta ilmaiseviksi voitaisiin myös tulkita kaikki appellatiivisesti käytetyt kulkineennimet, esimerkiksi *mersu* 'auto'. Kulkuneuvon käyttötarkoitukseen viittaavat myös yksilönimet *Auto* 'eräs Lada' ja *Kulkuväline* 'eräs Volkswagen Transporter'. Molemmat nimet ovat yleisemminkin käytössä kuulohavaintojeni mukaan, ne lausutaan eri tavalla kuin vastaavat appellatiivit ja niiden sävy on hyvin ironinen. Ajatus on, että elämänsä ehtoopuolella olevaa Volkswagen Transporteria ei voi kutsua autoksi, koska se ei ole tarpeeksi hyvä ollakseen sosiaalista arvostusta nauttiva auto. Näinpä sitä nimitetään *kulkuvälineeksi*, jollainen se eittämättä on niin kauan kuin se liikkuu. Toisinaan taas tällaista heikkotasoistakin kulkinetta nimitetään myös *autoksi*.

Tavarankuljetukseen viittaavat kuorma-autojen nimet *Suurten kuormien suruton vetäjä* 'Ford Trader' ja *Keskiraskas maansiirtovaunu* 'GAZ 51'. Koska kuitenkin tavarankuljetus on kuorma-auton päätehtävä, kuorma-autoja ei ole tämän käyttötarkoituksen mukaan juuri nimetty. Erityisen tilavia henkilöautoja ovat *Marsu* 'Mercedes-Benz farmarimallit', *Merikontti* 'Volvo 700- ja 900-sarjojen farmarimallit' ja *Sossukontti* 'farmarimallinen Volvo'. Liikkumisen ja muodon lisäksi ison auton yleisnimitystä, *maantielaivaa*, voidaan pitää myös tavarankuljetusmahdollisuutta ilmaisevana, onhan suurin osa maailman aluksista juuri rahtilaivoja. Luontevampaa on kuitenkin ajatella, että *maantielaiva* viittaa sekä liikkumiseen että tavarankuljetukseen, kuten myös nimet *sekajuna* ja *Ylimaanjuna*. *Sekajunalla* tarkoitetaan linja-autoja, joiden sisätila on jaettu kahtia tavarankuljetus- ja matkustajaosastoksi tai joissa katetun matkustamon takana on rahtia varten avolava kuorma-autojen tapaan. *Ylimaanjuna* oli eräs tällainen *sekajuna*-auto, joka liikennöi Pohjois-Pohjanmaalla.

Auton käyttö pienimuotoiseen tavarankuljetukseen asioiden yhteydessä on myös kirjoittanut joitakin samantapaisia nimiä: *kauppa-auto* 'perheen pienempi henkilöauto', *kauppakassi* 'pieni auto' sekä erään Ford Mustangin nimet *Mamman kauppakassi* ja *Pieni punainen torikassi*. Nimeämismalli lienee valtakunnallisesti tunnettu. Tavaroiden liikuttelemiseen viittaavaksi voidaan tulkita myös Mercedes-Benz Vito nimi *Kottikärry*. Vito on kuitenkin selvästi ylösalaisin käännetyn kottikärryn muotoinen, ja nimi on näin ensisijaisesti muotoassosiatiivinen. Samalla Vito on myös tilava pakettiauto, joten nimitys viittaa kahtaalle, t.s. sama metafora ilmentää kahta nimeämisperustetta.

Hevos-teema

Hyötykäyttöön viittaavat myös kaikki ne nimet, joissa kulkine rinnastetaan hevoseen. Hevoseen rinnastaminen on erityisen tyypillistä traktorien nimissä, sillä traktori korvasi maatöissä hevosien. H73:n mukaan traktorista voidaan hyvin käyttää nimiä *hepo* tai *heponen*. Voidaan esimerkiksi sanoa: "*Ei jaksant hepo vettää* [vaikkapa jotakin työkonetta]." Hevosen ja kulkineen rinnastuksesta on kyse myös Keski-Suomen (1989: 14) esittelemän tekstikatkelman nimissä:

Teoksessaan Lapsuuteni Tampere (Tampere-Seura, 1958) Tyko Varto kuvaa ajokin vikuriksi, oikukkaaksi ja pahaääniseksi laitteeksi, jota parhaansa mukaan käytteli Carl von Nottbeck. Kun patruunin poikien korkeista polkupyöristä käytettiin nimitystä "*hulluhevonen*", uusi *moottorihepo* oli Varton mielestä enemmän kuin hullu. Se seisautui milloin parhaaksi näki, ja usein se oli työntäen kuljetettava pois.

Polkupyörän nimiä ovat myös *putkikameli* ja erään polkupyörän yksilönnimi *Mamman tamma*. *Putkikameli* kuvaa osuvasti sekä kulkineen kaksikyttäistä muotoa että sen käyttötarkoitusta. Omassa perheessäni isoisoäitini taas nimitti autoamme *Puna(k)ruunaksi*. Polkupyörän, kamelin ja hevosen rinnastamista auttaa sekin, että niitä kaikkia pidetään jalkojen välissä. Useissa kielissä pyörimiseen ja ratsastamiseen viitataan samalla verbilläkin (esim. engl. *ride*). Hevosen ja moottoroidun kulkineen suhteesta kielii myös se, että autoa pidetään nimenomaan *autotallissa* eikä esimerkiksi **autonavetassa*, **autoliiterissä* tai **autolätissä*. Varsin vakiintunut on myös hevosen leikillinen nimitys *karvaoppeli*, jossa metaforaa on käytetty ikään kuin takaperin.

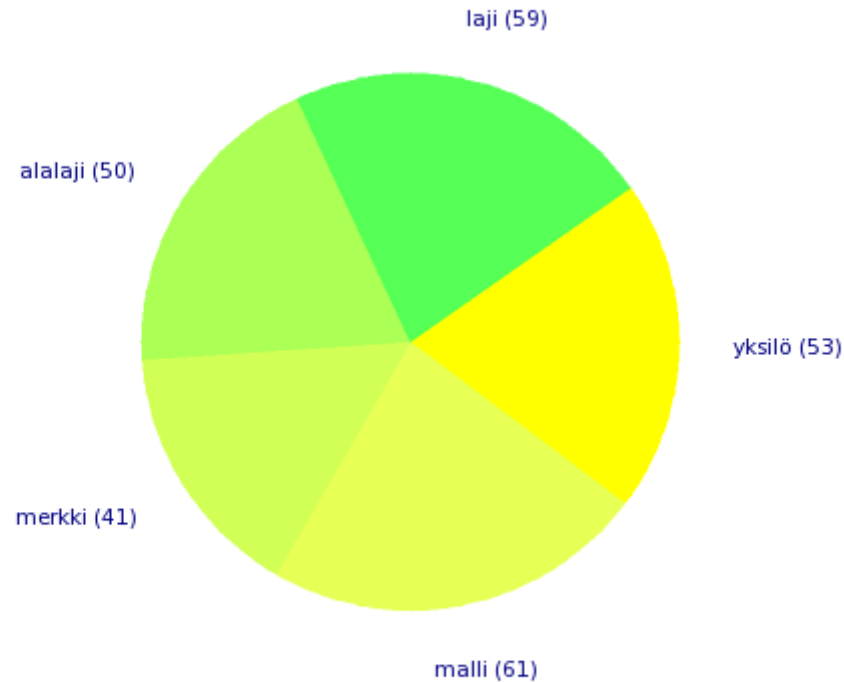
Kulkineen käyttöön hevosen korvaajana voidaan viitata myös tavallisen hevosen yksilönnimen avulla. Vanhoihin nimiin perustuvat *Jalle* 'eräs Massey-Ferguson 135', *Jurkka* 'eräs Ford 5000' ja *Pilkku* 'eräs Massey-Ferguson 35'. *Musta* taas oli erään ylistarolaisen Mercedes-Benzin yksilönnimi. *Musta* oli informantin enon auto, ja nimeämisen esikuva oli mummolassa ollut *Musta*-niminen hevonen.

Liikkumisen ja tavarankuljetuksen lisäksi monilla kulkuneuvoilla on erityistehtäviä, joiden mukaan ne on nimetty. Useamman traktorin taloudessa traktorit voidaan erotella käyttötarkoituksen perusteella. Esimerkiksi H43:lla on traktori, jossa on aina kuormausvälineet kiinni, ja traktoria nimitetään tämän mukaan *kuarmaajaraktoriksi* erotukseksi muista talon traktoreista. Erikoiseen käyttötarkoitukseen viittaavina voidaan myös pitää *piiska*-nimeä. Alun perin tällä tarkoitettiin liikkuvan eli lentävän poliisin autoa, jossa oli antenni eli piiska katolla (H40). Sittemmin nimitys siirtyi tarkoittamaan tavanomaista Saab-poliisiautoa. Nimitys sisältää paitsi kulkineen osan nimityksen myös ajatuksen siitä, että poliisi piiska tavoin ohjaa kansalaisia oikealle tielle ja rankaisee väärille poluille joutumisesta. Poliisiautoa kutsutaan myös *katiskaksi* ja *siimaksi*; nämä viitannevat huonosti käyttäytyvien kansalaisten pyydystämiseen ja säilyttämiseen. Eräs mies taas kutsuu Ford Taunus -autoja nimellä *Taksi Ankara*, koska hänen Ankarassa oleillessaan kaikki sikäläiset taksit olivat Taunuksia. Huonoillakin poluilla etenemiseen viittaavat *Maasturi* 'eräs Lada', *metsäauto* 'maastoajoneuvo' ja *Aroryssän takoma kolhoosijeeppi* 'Lada Samara'. Harvinaiseen käyttötarkoitukseen taas liittyy erään Ladan yksilönnimi *Sieniauto* – autolla käydään siis sienessä. Käyttötarkoitukseen viittaa myös erään Toyota Hiluxin yksilönnimi *Työkalu*; Autoa käytetään vain työajossa ja tavarankuljetuksessa. Lähinnä potentiaaliseen käyttötarkoitukseen sen sijaan viittaa Chevrolet Vanin ja muiden takaikkunattomien "vanien" nimitys *Pakoauto*.

E:6.7.4 Koonti käyttötarkoitukseen viittaavista nimistä

Kulkineen käyttötarkoitukseen viittaa 267 aineiston nimeä, mikä vastaa 6,5 %:a aineiston nimistä ja 7,7 %:a nimeämisperuste-esiintymistä. Käyttötarkoitukseen viittaavat nimet jakautuvat melko tasaisesti kulkineiden hyöty- ja huvikäytön suhteen. Edustus- ja huvittelukäyttöön viittaavia nimiä on 80 (30 %) ja liikkumiseen ja työkonikäyttöön viittaavia 136 (50,9 %). Kulkineen käyttötarkoitukseen viittaavia nimiä on aineistossa kuitenkin varsin vähän. Tämä selittyy siitä, että kulkineen käyttötarkoitusta ilmennetään usein virallisella appellatiivilla (esimerkiksi *tila-auto*), jos kyseistä ominaisuutta on edes tarve mitenkään erityisesti ilmentää. Traktoreita ja autoja ei juuri käytetä poikkeaviin käyttötarkoituksiin, minkä vuoksi käyttötarkoitusta ilmentäviä nimiäkään ei ole. Jakauma hivi- ja hyötykäyttöön viittaavien nimien kesken on varsin uskottava ja pitänee suunnilleen pintansa, vaikka aineistoa kasvatettaisiinkin. Jako ei kuitenkaan ole erityisen mielekäs, eikä sille ole ollut muuta tarkoitusta kuin nimien sujuvan käsittelyjärjestyksen aikaan saaminen.

Seuraava graafi esittää käyttötarkoitukseen viittaavien nimien tasaisen jakautumisen nimen tason mukaan:



E:6.8 Väri

E:6.8.1 Väri nimeämisperusteena

Kohteen väri on vakiintunut ja tavanomainen nimeämisperuste nimilajista riippumatta: *Musta Rudolf* voi seilata *Keltaisellamerellä* ja syödä *Punaposki*-juustoa tai *Hinnonmäen keltainen* -karviaisia. Yritysnimissä väriä ei yleensä ilmaista samalla tavoin, mutta yrityksen nimeen liittyvää metaforisuutta voidaan kuitenkin hyödyntää yrityksen ilmeessä, esimerkiksi turkulainen Kauneushoitola Mandarinine hyödyntää ilmeessään mandariinin oranssia väriä. Myös kulkineitten väriä kuvattaessa sekä suorasanaisempi (*Keltu* 'eräs keltainen avoauto') että metaforisempi tapa (*Kanarianlintu* 'eräs Lada 1500 SL') ovat käytettävissä.

Kohteen väri ei kuitenkaan ole täysin selvästi rajautuva kategoria, sillä toisinaan kohteen nimessä mainittu väri kuuluukin vain jollekin kulkineen osalle. Vaikka kulkineen osaan perustuvat nimet käsitelläänkin luvussa [E:6.4](#), olen käsitellyt tässä yhteydessä kulkineen osan väriin perustuvat nimet, sillä tässä luvussa tutkin juuri värin

ilmaisemista kulkineen nimessä. En näe asiassa sinänsä mitään ongelmaa, koska esimerkiksi monet *Punakalliot* ovat vain osittain punaisia mäkiä ja niitä onomastiikassa pidetään silti väriin perustuvina niminä.

Lisäksi olen tulkinnut värin käsitteen laajennetusti siten, että olen ottanut mukaan myös muita kulkineille ominaisia ulkonäköön vaikuttavia seikkoja, jotka liittyvät kulkineen pintaan, esimerkiksi ruosteisuuden ja kiillon. Vakiintuneesti esimerkiksi toponomastiikassa *ruoste*-nimiä onkin pidetty väriä ilmaisevina, vaikka ruosteisuus on ollut tiettyinä aikoina myös indikaattori järvimalmin olemassaolosta ja järveen liittyvistä taloudellisista mahdollisuuksista.

Nimistöntutkimuksen kulttuurisesta näkökulmasta kiinnostavaa on, mitkä värit ovat kirvoittaneet nimiä tai mitä värejä nimissä ilmennetään. Nimistöntutkimuksen lingvistisemmästä näkökulmasta taas on kiinnostavaa, miten tämä värinilmaiseminen on toteutettu. Kulkineennimistön monitasoisuuden vuoksi on tarpeen myös arvioida, miten värin ilmaiseminen toteutuu eri viittaustasojen nimissä ja mistä syistä.

Kulkineen väri on varsin tavallinen nimeämisperuste: osaan viittaavia nimiä on 152 nimeä, mikä vastaa 3,7 % aineiston nimistä ja 4,7 %:a aineiston nimeämisperusteista. Luotettavien tilastollisten päätelmien esittäminen värinimien sisäisestä jakaumasta ei näin pienen otoksen perusteella ole kuitenkaan mahdollista.

E:6.8.2 Värin käyttökelpoisuus nimeämisperusteena kulkineennimistön eri viittaustasoilla

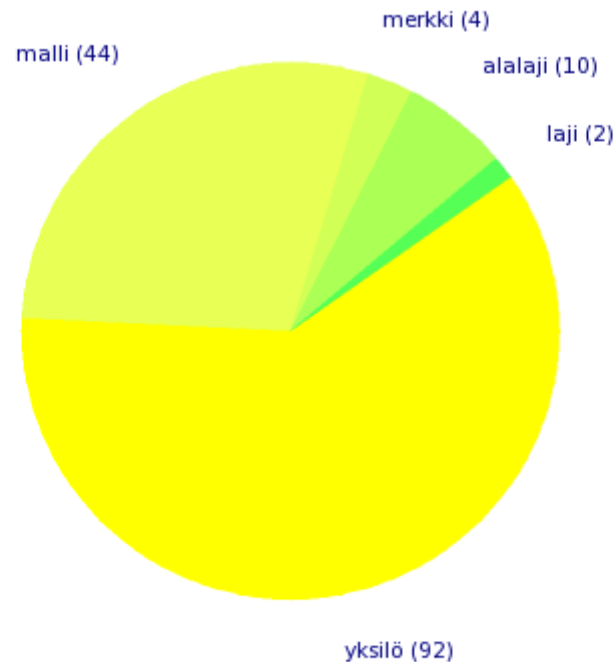
Voitaneen lähteä siitä ajatuksesta, että jonkin lajin tai ryhmän nimeäminen jonkin ominaisuutensa perusteella edellyttää, että tämä ominaisuus on yhteinen ainakin enemmistölle lajin edustajista. (Eräänlainen poikkeus tässä kohtaa ovat sellaiset eläinlajit, joissa eri sukupuolten edustajat saattavat olla hyvinkin eri näköisiä.) Koska kulkineet voidaan tänä päivänä hankkia lähes minkä värinä tahansa ja ne ovat jälkikäteen maalattavissakin, erilaisten kulkineryhmien tai -luokkien (merkkien, mallien, alalajien) nimeäminen värin perusteella on lähes mahdotonta. Väriin perustuvat nimet ovatkin nykyisin lähinnä pienen piirin käytössä olevia yksilönnimiä. Näin ei kuitenkaan aina ole ollut.

1900-luvun alkupuolella oli nykyistä tavanomaisempaa, että esimerkiksi jotain kulkinemallia saatettiin valmistaa vain tietyn värisenä. Forditkin olivat pelkästään mustia pitkään ja musta olikin pitkään ainoa "oikea" auton väri. Vanhoja väriin viittaavia mallinimiä onkin olemassa. Ferguson TE-20 -traktorimalli (1948–1956) tunnetaan värinsä mukaan *Harmaana Ferguna* tai jopa yksinkertaisemmin *Pikkuharmaana* (vrt. myös hevosenimet *Harmo* ym.). Tätä 1950-luvulla seurannut Ferguson 35 -traktori taas tunnetaan värinsä mukaan nimillä *Kultamaha ~ Kultamaha-Fergu*, *Kuparimaha* ja *Ruostemaha-Fergu*, joista *Kultamaha* lienee yleisin. Sama nimi-idea tunnetaan myös esimerkiksi Norjassa (*Gullkalv*). Vastaavanlaista yksivärisyyttä on myös autoissa. 1920-luvun 4/12 PS -mallin Opelit olivat kaikki vihreitä ja tunnetaan Suomessa käännöslainanimellä *Lehtisammakko* (← *Laubfrosch*). Vielä 1962 alkaen valmistettu Renault Gordini (R8) sai nimen *Sinisorsa*, sillä yhdeksän kymmenestä Gordinista myytiin sinisinä. Olisi myös mielenkiintoista tietää, millaisia nimiä on käytetty niistä Renault Gordineista, jotka eivät olleet sinisiä. Oliko tapana puhua vaikkapa **Valkosorsasta* tai **Valkoisesta Sinisorsasta*?

Väri vaihtoehtojen ja nopeutuneen mallikierron vuoksi uusia väriin perustuvia mallinimiä ei luultavasti enää synny, ellei jokin valmistaja päättäisi alkaa valmistaa jotakin mallia pitkään ja vain tietynvärisenä. Vielä nykyisinkin käypä metaforinen ilmaus on *Ruumisauto*, jonka tarkoitteeksi on mainittu Volvon farmarimallit. Epäilen, että valkoisesta farmari-Volvosta nimeä ei voi yhtä hyvin käyttää. Ilmauksen viittaussala onkin hiukan epätarkka.

Väri on siis nimeämisperusteena käytettävissä nykyisin lähinnä yksilönnimissä. Väriä käytetään sekä tilapäisempään kulkineitten erotteluun toisistaan että pitkäaikaisempien yksilönnimien muodostamisessa. Kulkineiden erottelu toisistaan nimillä *Punainen auto* ja *Sininen auto* on hyvin tyyppillinen tapa arkipäiväisessä puheessa useissa perheissä ja työpaikoilla. Koska tällainen nimitys (kuten myös vaikkapa **Punainen Bemari*) on kuitenkin yksiviitteinen vain siihen saakka kun toinen punainen auto on näköpiirissä tai on muuten ilmeistä, että keskustelijat puhuvat samasta kohteesta, nämä ilmaukset eivät kiteydy normaalitapauksissa nimiksi. *Vihreä paholainen*, *Lutikka*, *Möhköfantti*, *Musta surma*, *Verdi* ja *Hopeanuoli* sen sijaan ovat kulkineyksilöitten pysyvämmänluonteisia nimiä ja tuovat kukin esiin kulkineen värin.

Seuraavassa graafi siitä, miten väriin viittaavat nimet jakautuvat kulkineennimistössä eri viittaustason nimiin:



Väriin viittaavat nimet ovat siis käytännön syistä useimmin yksilönnimiä: yksilö on helpointa maalata poikkeavan väriseksi. Myös joitakin malleja on tosiaan myyty lähes kokonaan tietyn värisinä. Ymmärrettävistä syistä merkit, alalajit ja lajit saavat nimen värin mukaan vain äärimmäisen harvoin.

Jotta eri värien käyttöä nimissä voitaisiin paremmin arvioida, tulisi esimerkiksi tietää, minkä värisiä kulkineita kussakin kulkinelajissa on rekisteröity eniten kautta aikojen, jotta voidaan arvioida, kuvaavatko nimet useimmiten tavallisen värisiä kohteita (joita on enemmän) vai harvinaisia, epätyypillisiä värisävyjä. Mikäli tutkimus haluttaisiin

tehdä tarkemmin, tulisi rekisteröintitilastojen lisäksi tarkkailla myös sitä, miten eriväriset kulkineet säilyvät liikenteessä tai poistuvat liikenteestä. Lisäksi voisi huomioida sen, liikkuvatko kaikenväriset kulkineet samassa määrin. Tällaisten tilastojen hankkiminen ei ole tutkimukseni muun laajuuden takia mielekäästä. Lisäksi tulee huomata, että kulkinekannan värisuhteita tulisi arvioida nimenantohetken kannalta, ja että kaikkien tämän tutkimuksen aineiston nimien nimenantohetkeä ei tiedetä. Tutkimustulokseksi tältä osin jää siis vain se, että värin mukaan nimetään jonkin verran kulkineita ja että todennäköisesti mitä tahansa väriä voidaan kulkineennimessä ilmentää.

E:6.8.3 Miten väri tuodaan kulkineennimessä esiin

Kulkineen väriä voidaan siis ilmaista sekä suorasanaisesti että metaforisesti. Kuten muutenkin kielessä, suorasanaisuuden ja metaforisuuden välillä on liukuva skaala metaforan konventionaalistumisasteen mukaisesti. Suorasanaista värinilmaisemista on esimerkiksi erään Volkswagenin yksilönnimessä *Punaruuna ~ Punakruuna*. Suorasanaisuuden kriteerinä olen pitänyt sitä, että kulkineennimi tavalla tai toisella sisältää kulkineen värin nimityksen. Suorasanaiseksi värinilmaisimiksi on luettu myös *helmi-* ja *kerma-* nimet sekä *hopea-* ja muut metallinimet. Suorasanaisesta värinilmaisusta on kyse myös silloin, kun mustaa kulkinetta sanotaan vanhan eläimennimen mukaan *Mustaksi* tai *Mustiksi*, koska näihin tavallaan sisältyy läpinäkyvästi väriä ilmaisessa must-aines. Värinimityksissä skaala suorasanaisuudesta metaforisuuteen on aina liukuva, ja näkemys siitä, mikä on värinimitys ja mikä väriä metaforisesti ilmaiseva termi, vaihtelee jopa kielenpuhujien välillä. Parhaiten tämän kuvaa sanonta, jonka mukaan mies tuntee enintään 16 värisävyä ja persikkakin on hedelmä. Metaforiseksi värinilmaisemiseksi olen lukenut esimerkiksi erään vaaleanvihreän Ladan yksilönnimen *Vauhtisammakko*, sillä *sammakko* ei ole yleisesti tunnettu (suorasanainen) värinimitys. Metaforisessa värinilmaisemisessa väri on usein osana kokonaismetaforaa, joka ilmentää useampaa nimeämisperustetta. Esimerkiksi Sisu SA-150:n nimittäminen *Roskalaatikoksi* perustuu ainakin mallin muotoon ja väriin – roskalaatikat ja sotilasajoneuvot kun ovat molemmat vakiintuneesti likaisenvihreitä.

Väriä kuvaavista nimistä suorasanaisia on 62 nimeä (40,8 % nimistä) ja metaforisesti ilmaistuja 76 (50 %). Suorasanaista nimistä kaksi on vieraskielisiä.

Vaikka väriä kuvaavia kulkineennimiä ei ole kovin paljon, eräs erikoinen tendenssi nimien jakautumisessa toisaalta esiin tuotujen värien ja toisaalta nimien metaforisuuden ja suorasanaisuuden suhteen on havaittavissa. Aineiston perusteella sinistä, punaista ja mustaa väriä kuvataan pääosin suorasanaisesti, keltaista, vihreää ja ruskeaa taas metaforisesti. Harvinaisempia, maanläheisempiä ja kenties viittausalaltaankin epämääräisempiä värejä siis ilmaistaan metaforisemmin.

Metaforia tarvitaan myös erilaisten väriyhdistelmien kuvaamiseen. Suorasanaisesti monivärisyyden kuvaaminen tulisikin huomattavasti raskaammaksi. On helpompaa sanoa *seepra-* kuin *mustavalkoraidallis-*. Kulkineet tosin eivät usein ole monivärisiä.

Monet väriin viittaavista nimistä ovat samalla myös usein muotoassosiatiivisia. Tämä on mahdollista, koska muoto, koko ja väri ovat visuaalisesti aistittavia tekijöitä. Esimerkiksi erästä Ford Fiestaa nimitettiin *Pompannapiksi*, koska auto oli pieni, musta ja pyöreähkö. Tällaisen kokonaismetaforan käyttö on hyvin ekonomista: pompannappi-metaforaa käyttäen useat kulkineen ominaisuudet tulevat kuvatuksi vähimmillä sanoilla. Eräs Mazda 626 taas sai nimen *Helmi* paitsi värinsä mukaan myös siksi, että se oli ostettaessa vähän ajettu, ja informantin mukaan se olikin näin hyvä, *helmi* ostos.

Montaa ominaisuutta ilmentävän kokonaismetaforan lisäksi monimielisyyttä voidaan tuoda nimeen myös kerroksellisten nimirakenteiden avulla (monimotivoidut kompositiot). Esimerkiksi nimet *Musta surma* 'eräs Zetor A-mallin traktori', *Pikkumusta* 'eräs Nissan Hardbody Extended' ja *Hopeanuoli* 'eräs Saab 9-3' eivät mitenkään

ole pelkästään yksiosaisia metaforanimiä, sillä kaikkiin niihin sisältyy kulkineen väriä ilmentävä lekseemi. *Mustalla surmalla* toki viitataan yleensä keskiajalla riehuneeseen ruttoepidemiaan, ja *Pikkumustalla* taas tarkoitetaan vakiintuneesti puhekielessä joko pientä mustaa naisten hametta tai Thaimaasta tai lähialueilta kotoisin olevaa pienikokoista naishenkilöä. *Hopeanuoli* taas on mm. vanha Villiin länteen sijoittuva sarjakuvajulkaisu (70–80-luku), animesarja (90-luku), nimitys Mercedes-Benzin 1930-luvun kilpa-autoille ja nimitys McLarenin F1-autoille vuodesta 2003 alkaen. Vaikuttaisi olevan niin, että värinimitykset pystyvät varsin luontevasti toimimaan monimotivoidun komposition sisällä myös kirjaimellisessa merkityksessään. Tämä johtunee siitä, että värinimityksillä on suhteellisen vähän metaforista käyttöä. Monimotivoidun komposition luomiseen liittyy joskus, että valmis konneksio ikään kuin lainataan kohteen nimeksi. Edellä mainittu Saabin nimi *Hopeanuoli* on saabfoorumaisen mukaan hänen "yksinkertaisen vaimonsa" antama ja perustuu väriin. Luultavaa kuitenkin on, että rouva on jossain elämänvaiheessaan vähintään kuullut konneksion *hopeanuoli*, vaikkei hänellä olisikaan ollut tietoa edellä mainituista *hopeanuolen* monista merkityksistä.

E:6.8.4 Väriyhdistelmät ja väriin rinnastuvat ulkonäköilmiöt

Monivärisiä kulkineita

Edellä mainitussa tilastollisessa tarkastelussa väriin perustuviin nimiin on luettu myös nimiä, jotka viittaavat monivärineisiin kulkineisiin. Erikoisempiin väri-ilmiöihin viittaavat *Kameleontti* 'erään urjalalaisen nuorenmiehen auto', *teiniksauto* 'auto, joka on kirkkaan värinen ja jossa on karvanopat', *Kesänysse* 'eräs TKL:n bussi' ja *Panda* 'eräs vanha lavamallinen Ford Transit'. *Kameleontti* on saanut nimensä siitä, että se näyttää eri suunnista eriväriseltä. *Kesänysse* oli Tampereen kaupungin liikennelaitoksen iloisen väriseksi maalattu bussi, jossa oli kyljissä ranta-aiheisia kuvia ja sen sellaista. *Panda* taas oli levollisella sinisellä maalattu auto, jonka ikkunoiden ympärökset oli maalattu mustiksi; auto näytti näin pandakarhulta. Lähinnä vanhuttaan ja ruostuneisuuttaan kirjavia pakettiautoja taas ovat *Leppäkerttu* 'eräs Mercedes-Benz 206' ja *Leppäkerttu* eli *Kurkkupurkki* 'eräs Toyota LiteAce -85'. Väriyhteyteen ja muotoiluun laajemmin taas viittaa 1950-luvun Ford Taunus 17M -mallien nimi *Barokki-Taunus*. *Barokki-Taunukset* olivat aina kaksivärisiä ja koristeellisesti muotoiltuja. Kauniiseen ulkonäköön yleisesti viitannee kuvassa esiintyvän Ford Prefect 4d:n nimi *Helmi-Orvokki*. Rumuutta ja muutakin huonoutta ilmaisevat Ford Escortin kolmannen sukupolven korimallin nimet *Rumakoppa* ja *Turhakoppa*. Kolaroinnissa syntyviin jälkiin taas viittaavat *Rusina* 'eräs Lada' ja *Ruttu* 'eräs Volvo'.

Ruoste värinä

Ulkonäkötekijänä ruosteisuus on värin vertainen. Ruosteisuuteen viittaavalla nimellä voidaan kuitenkin tuoda esiin paitsi ulkonäköä myös kulkineen käytettävyyttä. Ulkonäköön eivät mielestäni viittaa esimerkiksi nimet *Ranskan rapea* 'Renault ym.' ja *Paikkaa Ensin Uutta Gallialaistas, Ennenkuin Ojitat Tienpenkat* 'Peugeot'. Tämäntapaisissa nimissä kulkineen viallisuus ja heikko käytettävyyys ovat ensisijaisia, ja ne onkin käsitelty luvussa [E:6.2.2.2](#). Myös ulkonäköön viittaavina sen sijaan voidaan pitää nimityksiä *ruusteläjä* 'huonokuntoinen, vanha auto', *Ruosteen kemiallinen merkki* 'Lada', *Ruosteen raiskaama kanisteri* 'vanha amerikanrauta' ja *Ruustekasa* 'Lada'. Väriä ilmaisevana voidaan pitää myös ullavalaislapsen tokaisusta elämään jäänyt David Brown 880:n yksilönnimeä *Deivid Ruskea*, sillä traktori oli hiukan ruosteinen. Ulkonäöllistä ruosteisuutta ilmaiseviksi nimiksi voidaan lukea lisämerkityksiset sekundäärinimet *Vesirokko* 'Volkswagen Scirocco' ja *Rokolla* 'Toyota Corolla'.

E:6.9 Ikä

E:6.9.1 Ikä nimeämisperusteena nimistössä yleensä

Ikä on kaikissa nimilajeissa käytetty ja sekä metaforisesti että suorasanaisesti ilmaistavissa oleva nimeämisperuste. Kulkineennimistössä ikä sellaisenaan ei kuitenkaan ole kovin yleinen nimeämisperuste, mikä lienee seurausta siitä, että kulkineen ikä usein vaikuttaa kulkineen kuntoon ja näin sen käytettävyyteen, mitä ilmentäviä nimiä taas on runsaastikin.

Suorasanaisesti ikää ilmaistaan kaikissa nimistönlajeissa *vanha-*, *nuori-* ja *uusi-*sanueilla. Henkilönnimistössä tällaisia voivat olla vaikkapa *Vanha-Jussi* ja *Tulokas*, paikannimistössä *Vanha-Pomppu* (tn., Torro, Tammela) ja *Nuori-Lemola* (tn., Luolaja, Vanaja). Kaupallisessa nimistössä ehkä yleisin *vanha-*nimi taas on yleinen ravintolannimi *Vanha Mestari*. Metaforisesti ikää voidaan ilmaista kaikissa nimistönlajeissa esimerkiksi iäkkään tai historiallisen henkilön nimen avulla tai tuomalla nimeen muuta sellaista ainesta, joka viittaa menneisiin aikoihin (esimerkiksi *Aleksanterinkatu* 'katu mm. Helsingissä ja Oulussa', *Kaarlenholvi* 'ravintola Oulussa', *Salaneuvos* 'eräs juusto', *Helmi-Orvokki* 'useiden autojen yksilönnimi'). Paikannimistössä vanhuuden tunnetta tuovat opaakit nimet ja arkaaisia johtimia sisältävät nimet, esimerkiksi *Naamanka*, *Kluuvi* ja *Lepsämä*. Nimistönsuunnittelussa näitä voisikin hyödyntää runsaammin, mikäli halutaan luoda alueelle eksoottisuuden tuntua. Tietyntyyppisillä vanhuudella vaikuttaa olevan jonkinlainen prestiisiarvo asuntomarkkinoilla, ovathan taloyhtiöt ja kaupunginosat olleet jo pitkään *-hoveja* ja *-linnoja*.

E:6.9.2 Miten kulkineennimistössä ikää on ilmennetty

Kulkineennimistössä ikään viittaavat nimet ovat hyvin harvinaisia, mutta koska ne ovat kaikessa nimistössä esiintyvä nimityyppi, ne esitellään siksi omana ryhmänään. Kulkineitakin nimetään iän mukaan sekä metaforisesti (*Nestori* 'eräs Zetor-traktori') että suorasanaisesti (*Vanha Vaari* 'eräs Fahr-leikkuupuimuri') On myös oletettavaa, että kulkineista käytetään paljon samantapaisia sanaliittoja, jotka eivät kuitenkaan kiteydy nimiksi (*Naapurin mies ajoi sillä vanhemmalla Valmetillaan* jne.), vaan joita käytetään ja muodostetaan tarpeen mukaan. Lisäksi kulkineiden i'istä puhutaan usein vuosimallin mukaan, mikä poistaa tarpeen sitä yleisluonteisemmalle ikään perustuvalla nimittelyllä. Seuraavassa esitellään aineistossa olevat ikään viittaavat nimet.

E:6.9.2.1 Ikään suorasanaisesti viittaavat nimet

Suorasanaisesti suomenkielisellä sanalla ikään viittaa joitakin nimiä, *Vanha Rouva* 'eräs Honda Accort -93', *Vanharouva Agneta* 'eräs Volvo Amazon', *Vanha uskollinen* 'eräs Saab 900' ja *Vanha Vaari* 'eräs Fahr-leikkuupuimuri'. Lisäksi ikään viittaavina voidaan pitää ilmeisesti amerikanenglannista lainattuja nimiä *Earlymusse* 'Ford Mustang vm. 1964–66' ja *Eerliböördi* 'Ford Thunderbird vm. 1955–57'. T17 taas nimittää kolmannen korimallin Ford Escortia yleensä *Kasivitoseksi* ensimmäisen vuosimallin mukaan. Vuosimallin käyttäminen onkin yleinen käytäntö auton iästä puhuttaessa – tämänkään vuoksi ikään viittaavia nimiä ei erityisesti tarvita.

Suomen kielen *vanha-* ja *uusi-*sanueet ovat kuitenkin ongelmallisia sikäli, että niillä voidaan kuvata sekä absoluuttista että relatiivista ikää. Eilispäivän sanomalehteä voidaan sanoa vanhaksi, kun uusi on tänä aamuna tullut, vaikka vuodenkin vanhaa autoa voisi hyvin pitää vielä uutena. Pelkän kielenilmauksen avulla ei voida aina

päätellä, kummasta on kyse. Absoluuttista vanhuutta eli ikää tuskin kuvaa *Uus kupla* 'Volkswagen New Beetle'. Relatiivista ikää kuvaavina tällaiset nimet on käsitelty luvussa [E:6.13](#), kulkineitten keskinäisiin suhteisiin viittaavat nimet.

E:6.9.2.2 Ikään metaforisesti viittaavat nimet

Metaforisesti kulkineen ikään voidaan viitata monin tavoin. Ikääntyneeseen kulkineeseen voidaan viitata henkilönnimellä, joka tiedetään ikääntyneen henkilön nimeksi. Tästä esimerkkinä on Fiat 127:n yksilönnimi *Helmi-Orvokki*. Erään Zetor-traktorin yksilönnimi on tai oli *Nestori*. Monilla eri aloilla joukon vanhinta nimitetään *Nestoriksi*. Käsite on peräisin muinaisesta Kreikasta, jossa Nestor oli pyloslainen päällikkö, joka osallistui Troijan sotaan vielä huomattavassa iässä ([Vilkuna 1993 s.v. Nestori](#)).

Monissa tapauksissa kulkineen ikääntyminen heikentää kulkineen käytettävyyttä. Esimerkiksi erään kuusi vuotta vanhan Saabin nimi on *Pommi*. Aina näin kuitenkin ei käy, vaan hankittu tuote on ollut laadukas ja toisaalta riittävä tarpeisiin nähden. Naapurit ovat ristineet T9:n perheen käytössä olevan vuosimallia 1977 olevan Massey-Ferguson 165 -traktorin *Ikiliikkuja-se-on*-nimiseksi. *Ikiliikkuja-se-on* lienee ollut nimeäjälle tuttu eräästä lastenlaulusta. Iän myötä heikenneeseen käytettävyyteen viittaavat nimen käsiteltiin edellä luvussa [E:6.2](#). Tästä seuraa se, että monet tässä esitellyistä ikään viittaavaksi luokitelluista nimistä ovat sävyltään positiivisia.

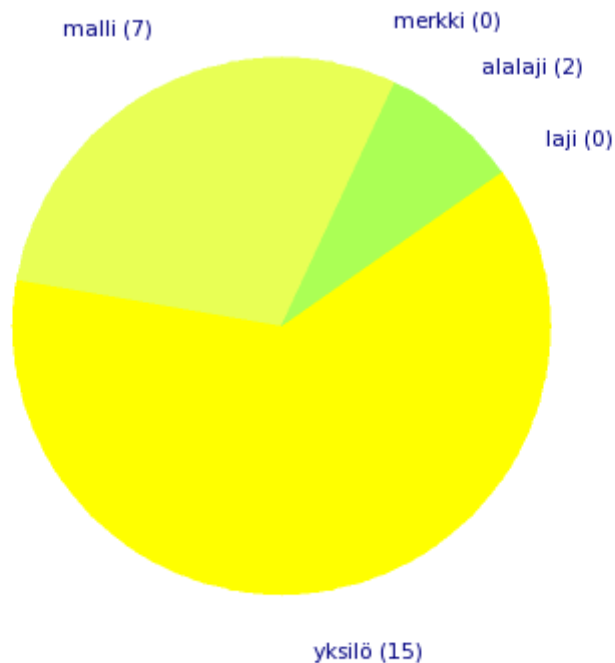
Metaforisena voidaan pitää myös kulkineen nimittämistä klassikoksi, kun oletetaan, että klassikoksi kehittyminen vaatii aikaa. Amerikassa *Chevy Classic* -nimellä tunnettu vuosina 1955–57 valmistettu Chevrolet-malli tuntee Suomessa nimen *Klässiks-Sevi*.

Kulkineen ikään voidaan myös viitata käyttämällä "vanhanaikaista" appellatiivia, jonka merkitys on käynyt kielessä jo hämäräksi. Tällaista hyödyntävät esimerkiksi *kottero* 'vanha auto' tai *Ronttomi*.

Äidinkielenopettajahuumoria taas on erään lähes viisikymmenvuotiaan Perfect-polkupyörän nimi *Pluskvamperfekti*. Pyörän vanhettua omistajansa mukana sen nimittäminen **Perfektiksi* ei enää ollut kaikin puolin luontevaa, joten nimeä piti täydentää paremmin kulkineen huomattavaa ikää korostavaksi. (Käyttökuntoinenhan pyörä edelleen oli, ja käytössä, joten sitä ei ollut siis tarvetta nimittää vaikkapa **Vanhaksi rakkineeksi*).

E:6.9.3 Koonti ikään viittaavista nimistä

Tässä luvussa kulkineen ikään viittaaviksi on luettu 24 nimeä, mikä on 0,6 % aineiston nimistä ja 0,7 % nimeämisperuste-esiintymistä. Nimiä on kuitenkin niin vähän, että niiden perusteella voidaan lähinnä sanoa vain, että ensisijaisesti ikään viittaavia kulkineennimiä on äärettömän vähän. Koska käytettävyys on kulkinemaailmassa keskeistä, pelkästään kulkineen ikään viittaavat nimet ovat yleensä sävyiltään positiivisia. Seuraava kuvio esittää vielä vähien nimien jakautumisen nimen viittaustason mukaan:



Suurin osa ikään viittaavista nimistä on siis yksilönnimiä ja loput ovat mallinimiä.

E:6.10 Luonne

E:6.10.1 Onko luonne nimeämisperuste?

Henkilön nimeäminen luonteen ja käytöksen perusteella on luontevaa. Ihmistä voidaan nimittää *tuittupääksi*, *pikkuhitleriksi* tai vaikkapa *Pikku Myyksi*. Paikkojen luonne on hankalampi hahmottaa. Arkipuheessa luonnehdimme toki paikkoja, mutta luonteen rajaaminen selvärajaiseksi kategoriaksi on vaikeaa. Esimerkiksi *Karu-* ja *Jylhä-* nimet voisivat hyvin kuvata paikan luonnetta, vaikka niitä pidetäänkin nykyisin maaperän laatua ilmaisevina.

Toisaalta nimen kuulijan tai lukijan vilkas mielikuviutus tuottaa merkityssisältöä esimerkiksi Suonenjoen *Ärjänsaaren* tapaisiin nimiin, vaikka nimi ei paikan luonnetta kuvaakaan. Voimakkaita mielikuvia liitetään tavallisempiinkin nimiin, mistä Kaupungin nimet (2005) -kirjassa esitetty Yli-Kojolan tutkimus kouvolaisten nimistöasenteista kertoo. Jos nimeämisperusteelta odotetaan eksaktiutta ja selkeää määritelmää, luonnetta ei voi pitää ainakaan elottomien olioiden ja alueiden nimeämisessä käytettävänä nimeämisperusteena. Toisaalta elottoman elollistaminen kielessä on ikivanha tapa.

E:6.10.2 Kulkieneen luonnetta valottavat nimet

Kulkieneen luonteen olemassaolo riippuu siitä, pidämmekö kulkinetta elollisina olioina vai emme. Edellä (B:1) kulkieneiden nimeämiseen liittyviä asenteita ja funktioita käsittelevässä luvussa esiteltiin useita näkemyksiä, joiden mukaan sinänsä elottomalla kulkieneella mielletään olevaksi luonne. Kulkinetta voidaan pitää esimerkiksi raisuna, itsepäisenä, hellyyttävänä, arvokkaana, tyylikkäänä tai lempeänä, siis ilman että kulkieneen käytettävyyssominaisuuksissa olisi mitään tiettyä yksittäistä ominaisuutta, jota nimi ilmentäisi. Kulkieneen nimeää luonteen mukaan tietysti vain sellainen henkilö, jonka mielestä kulkieneella luonne on.

Seuraavassa esitellään laatikkomuodossa aineiston sisältämät luonteeseen mahdollisesti perustuvat suomenkieliset nimet. Nimet, joiden taustalla piilevät merkitysyhteydet eivät lukijalle auenne, käsitellään luettelon jäljessä.

Kulkieneen sisätilan osia ilmaisevat nimet:

Agnes = (maastoauto) eräs Volkswagen Transporter
Aku Anka = (maastoauto) eräs Toyota HJ
Automaailman kuningatar = (henkilöauto) eräs Fiat Punto
Barokkienkeli = (henkilöauto) BMW 502 tai 501
Black Diamond = (henkilöauto) eräs Lada
Bliz = (henkilöauto) eräs Fiat Punto
Bomber = (henkilöauto) eräs Opel Astra Sport vm. -99
Dempsey = (henkilöauto) eräs Mazda 626
elukas = (maastoauto) suuri lavamaasturi
Gunnel = (henkilöauto) eräs Volvo 240 vm. 1985
Helmi-Orvokki = (henkilöauto) eräs Ford Prefect 4d (kuvan [lähdeviite](#))
Helvetinkone = (henkilöauto)
Herbie = (henkilöauto) eräs Opel Kadett vm. 1988 tai 1989
Herra Rättinen = (henkilöauto) eräs Citroen 2CV
Hiski Salome = (farmariauto) eräs Renault 12
Hobusehirmutaja = (maastoauto) LuAZ
Hän = (henkilöauto) eräs Renault
Ida = (henkilöauto) eräs Volvo PV
Idän tyttö = (henkilöauto) eräs Lada
Iso Paha Susi = (henkilöauto) eräs Lada
Jouko = (henkilöauto) eräs Nissan Sunny vm. 1991
Jysky = (kuorma-auto) Sisu Jyry (kuvan [lähdeviite](#))
Kaapo = (henkilöauto) eräs Citroen Xantia vm. 1994
Kaarina = (henkilöauto) eräs Toyota Carina II

Kaveri = (henkilöauto) eräs Lada
Kilpuri = (henkilöauto) eräs Volkswagen Vento vm. 1995
Kiu = (henkilöauto) eräs Volkswagen Passat Variant
Kreivitär = (henkilöauto) eräs Fiat 500 vm. 1972
Krista = (henkilöauto) eräs Porsche
Kuumaverikkö = (henkilöauto) eräs
Larbiatch = (henkilöauto) eräs Lada
Leidi = (henkilöauto) eräs Hyundai Getz
Lempi = (henkilöauto) eräs Lada
Lempi II = (henkilöauto) eräs Lada 21013
Leo = (henkilöauto) eräs
Liisa = (henkilöauto) eräs
Likka Annikki Koljonen = (henkilöauto) eräs Volkswagen "Kupla"
Lissu = (henkilöauto) eräs Lada
Lissu = (polkupyörä) eräs naisten polkupyörä
Lyyti = (henkilöauto) eräs Lada ns. nappisilmäinen malli
Makepeace = (henkilöauto) eräs Renault Megane coupe
Masa = (henkilöauto) eräs Mazda pick-up
Mr. Miyagi = (henkilöauto) eräs Nissan Sunny vm. -88
Mummo = (henkilöauto) eräs Lada 110STW
Mummo Ankka = (henkilöauto) eräs Nissan Micra
Musta pantteri = (henkilöauto) eräs Fiat Punto
Musta surma = (traktori) eräs Zetor 25 A
Muumio = (matkailuauto) eräs Mercedes-Benz vm. 1971
Nalle = (farmariauto) eräs Toyota Avensis vaaleanruskea
Nassukka = (matkailuauto) eräs
Nasu = (henkilöauto) eräs Toyota Starlet vm. 1998
Nosseauto = (kuorma-auto) nosturilla varustettu
Nupukka = (henkilöauto) eräs Honda noin vuosimallia -88
P*rnötähti = (henkilöauto) eräs Honda Civic
Parpara = (henkilöauto) eräs Volkswagen "Kupla" 1300 vjm. 1972
PataRouva = (henkilöauto) eräs Lada Samara 1500i 3D
peltilehmä = (henkilöauto)
Peto = (henkilöauto) eräs Fiat
Pietturi = (henkilöauto) Morris Mini
Poju = (henkilöauto) eräs Nissan Micra
Puuma = (henkilöauto) eräs Mercedes-Benz SLK
Päkä = (traktori) Valmet 15 tai 20 (äänen [lähdeviite](#))
Päkä = (traktori) Valmet 361 tai 500 tai 565
Raisu = (kuorma-auto) Sisu RA-140
Raisu = (henkilöauto) Chrysler
Red Devil = (henkilöauto) eräs Lada
Reksa = (polkupyörä) eräs miesten polkupyörä
Romeo = (henkilöauto) eräs

Rontti = (henkilöauto) eräs Lada Samara
Rusty Rocket = (henkilöauto) eräs Lada
Rysky = (kuorma-auto) eräs Mercedes-Benz
Röhnö = (maastoauto) eräs Nissan Terrano vm. 1995
Saapas = (henkilöauto) Saab
Sauli = (henkilöauto) eräs Datsun 100A
Sauli 100a = (henkilöauto) eräs Datsun 100A
Selma = (pakettiauto) eräs Volkswagen
Sepe = (henkilöauto) eräs Lada
Seppo Hovi = (henkilöauto) Volvo 240
SikalinttaLada = (henkilöauto) eräs Lada 1500 Combi -83
Sinikka = (henkilöauto) eräs Saab
Suolahden **terrieri** = (traktori) eräs Valmet 361
Söpö = (henkilöauto) Peugeot
The Lintta = (henkilöauto) eräs Lada 1500 Combi -83
Tiltu = (henkilöauto) eräs Citroen C3 pieni ja punainen
Tirppa = (henkilöauto) eräs Volkswagen Golf
Titanic = (henkilöauto) Ford
Tompan **Mörkö** = (traktori) eräs Valtra 8400
Tumman Valkoinen = (henkilöauto) eräs Dodge Dart 1966-
Typy = (henkilöauto) eräs
Urjalan Ritari Ässä = (henkilöauto) eräs Toyota Corolla
Vanha rouva = (henkilöauto) eräs Ford jokin pieni ja vanha
Vanha Rouva = (henkilöauto) eräs Nissan Bluebird vm. 1987
Vekku = (henkilöauto) Opel Vectra
Very Important Bitch = (henkilöauto) eräs Renault vm. 1999
Vihreä **Mörkö** = (henkilöauto) eräs Lada 1200 L
Vihtori = (henkilöauto) eräs Volkswagen Kleinbus vm. 1972
Vosuli = (henkilöauto) eräs Volkswagen "Kupla"
Wanha uskollinen = (henkilöauto) eräs Saab 900
Yön kuningatar = (henkilöauto) eräs Fiat Punto
Zorro = (henkilöauto) eräs Toyota Yaris kirkkaanpunainen
Örkki = (henkilöauto) Oldsmobile
Esitettyjen nimien lukumäärä: 101

Bliz ei ole onomatopoeettinen läiskähdyistä matkiva ääni; nimi pyrkii lähinnä kuulostamaan tyylikkäältä ja eurooppalaiselta. *Autopolo* on sekundäärinimi, mutta Polomallin asema Volkswagenin pienimpänä automallina voi myös herättää sympatiaa. *Black Diamond* on tunnettu musiikkikappale sekä Stratovarius- että Kiss-yhtyeiden tuotannossa. *Kaveri*-nimi voidaan Ladan nimenä tulkita myös neuvostoaikana yleisestä *toveri*-appellatiivista varioiduksi. *Helmi-Orvokki* taas on vaalea, tyylikkääksi entisöity auto. *Helvetinkone* lienee ollut autoistumisen alkuaikoina yleinenkin auton (ja muidenkin moottoroitujen kulkineiden) nimitys. Kaskuja ja vitsejä sisältävässä Nauru autolle -kirjassa (1964) ilmauksen sävy on kuitenkin jo arkaistinen ja humoristinen:

- Mikäs tämä tällainen vekotin oikein on?
- Helvetinkone!
- Suokaa anteeksi, mutta kuinka kaukaa piru on tänään ajanut?

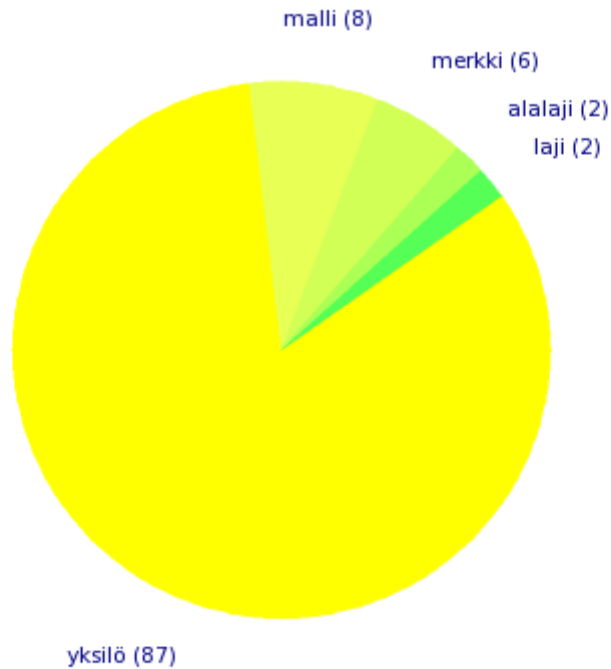
Herbie taas viittaa kuudessa Riemukupla-elokuvassa esiintyneeseen tunnettuun fiktiiviseen autoon ja sen omaperäiseen luonteeseen:

Herbie – – is a fictional car character, a Volkswagen Beetle, which "stars" in several Disney motion pictures from 1969 onwards. The car has a mind of his own and is capable of driving himself. His driving abilities far exceed those of other cars, making him a serious contender in auto racing competition. – –. The car is given its name by an enlightened mechanic named Tennessee Steinmetz (Buddy Hackett) in *The Love Bug* after his uncle "Herb", who was a middleweight boxer. His uncle had a perpetually broken nose which resembled the front of a Volkswagen Beetle. (WP (en) s.v. [Herbie](#).)

Larbiatch-yksilönnimi on kontaminaatio Ladan sekundäärinimestä *Larpa* ~ *Larppa* ja engl. kielen slangisanasta *biatch* 'narttu'. *Nassukka*- ja *Rassukka*-nimistä *Nassukka* on informantin isän antama ja *Rassukka* informantin itsensä tästä edelleen varioima. Militäärikalustoon kuuluvat *Nasu* ja *Raisu* lienevät kontaminaatioitse syntyneitä muotoja kuten *Pasi* ja *Masikin*. *Nasu* kuitenkin tuonee monille mieleen tunnetun piirroshahmo Nalle Puhin Nasu-ystävän tai ainakin sianporsaan. Kotkalaisen Lada Samaran yksilönnimi *PataRouva* viittaa mahdollisesti kulkineen synkkämieliseen luonteeseen tunnetun oopperan ja novellin avulla. *Pikku Vihtori* on lähinnä hellittelevä nimi pitkään työn alla olleelle custom-autolle. T23:n lausuma kommentti *Päkä*-nimestä pätee muihinkin aineiston *päkä*-nimiin: *Jos traktorilla on luonne niin tässä tapauksessa se on pässi*. Myös T23:n oman traktorin nimitys *Suolahden terrieri* perustuu (Valmetin tehtaiden sijaintipaikkakunnan lisäksi) kulkineen itsepäiseen luonteeseen: *hinasin talvella serkkupojan nelivedon pois hangesta ja kommentti oli että valmetti on ihan kun terrieri, luonne on isompi kun koko*. (T23). Nimen voisi kirjoittaa yhteenkin, sillä nimenantaja lienee ollut tietoinen terrierien nimille tyypillisestä rakenteesta paikkakunta + gen. + terrieri (esim. *airedalenterrieri*). Volvon 240-mallin nimi *Seppohovi* on erittäin mielenkiintoinen. Oletettavaa on, että sekä Volvo että televisiossa vuosia esiintynyt Seppo Hovi huokuvat samaa herrasmiesmäistä charmia ja hillittyttä. Pitkän uransa ja tyyliensä ansiosta Seppo Hovi on samanlainen kansallinen instituutio kuin Hannu Karpo tai Lenita Airisto. *Sinikka*-auton nimi taas perustuu siihen, että kirjoittajan vaimosta käytetään hänen tuotuessaan hänen toista nimeään Sinikka. Näin nimi sopii kuvaamaan myös temperamenttista autoa. *Söpö* on syntynyt sekundäärästi Peugeot'n *Pösö*-nimestä tavujen paikkaa vaihtamalla, ja sen merkitys, sävy ja suhde referenttiinsä syntyvät lähinnä keskustelutilanteessa ja ennen kaikkea vastaanottajan mielessä.

E:6.10.3 Koonti luonteeseen viittaavista nimistä

Kaikkiaan luonteeseen viittaavaksi on luettu 105 nimeä. Luonnetta korostaa siis 2,5 % aineiston nimistä ja 2,3 % nimeämisperuste-esiintymistä. Luonteen käsite voitaisiin toki tulkita laajemminkin, jolloin nimimäärä kasvaisi. Tämä ei kuitenkaan ole tarpeen. Seuraava graafi osoittaa vielä luonteeseen perustuvien nimien jakautumisen nimen viittaustason mukaan; yksilönnimet ovat selvänä enemmistönä:



E:6.11 Lentävä lause

E:6.11.1 Onko mainoslause nimeämisperuste?

Tokaisujen ja väärinymmärrysten tavoin mainoslauseetkaan eivät sellaisenaan ole nimeämisperusteita. Kukin mainoslause tähdentää jotakin auton ominaisuutta. Fiatin tunnettu slogan *Fiat – Petojen sukua* pyrkii luomaan kuvan kulkineesta, jolla on aggressiivinen luonto. Fiatin nimittäminen *Pedoksi* 'eräs Fiat' viittaa siis nimeämisperusteiden tulkinnasta riippuen käytettävyyteen tai luonteeseen. *Tipparenun* tai *-rellun* 'Renault 2DL tai R4' taustalla taas on niin informanttien kuin Helsingin Sanomienkin mukaan vanha mainoslause:

Suomalaisen lempinimensä R4 sai mainoslauseesta "Ei rasvaa, ei vettä, vain tippa bensaa." Mainos viittaa tekniikkaan. Maahantuoja Oy Autorex Ab väitti, että Renault 4 on huoleton auto. Se ei tarvitse rasvausta eikä huolenpitoa jäähdytysnesteestä (suljettu järjestelmä). Vain tippa polttoainetta riittää. (HS 24.3.2007.)

Vaikka mainoslause onkin vain kvasinimeämisperuste, se lähenee osin myös kulkineen osaa nimeämisperusteena. Usein nimittäin kulkineen slogan on ollut autoon teipattuna (*Datsun kestää; Lujaa laatua, Lada; Fiat – Petojen sukua*) ja näin samalla tapaa autosta silmämääräisesti luettava teksti kuten vaikkapa rekisteritunnuksetkin. Mainoslauseita on varioitukin; esimerkiksi T16-tekstikokoelma sisältää merkinimen *Petojen sukua, susi jo syntyessään'Fiat'*. Mainoslauseen myötä on saatu myös nimitys Mercedes-Benzin keulalla komeilevalle keulamerkille ja sitä kautta koko autolle. T22:n mukaan Mercedesen slogan olisi ollut *Johtotähti kaikilla teillä*, H51:n mukaan taas *Maailma tarvitsee esikuvia. Johtotähti*. Aggressiivisesta markkinoinnistaan tuli tunnetuksi aikoinaan *Timangi-Toyota 'Toyota (Publica) 100 Pick-Up'*. Tästä lienee johdettu erään *Timangi-Toyotan* yksilön nimi *Timantti*. Aikoinaan suuria tunteita herättänyttä *Timangi-Toyotaa* muistellaan Toyota Plus -lehden numerossa 3/2004:

Timangi tapaus

Kesällä 1976 tuotiin kansan tietoon suurella ryminällä Toyota Pickup 1000, joka muistetaan paremmin nimellä "Timangi". Se oli markkinoittemme halvin auto (12 850 mk), eikä se vaatinut henkilöauton käyttömaksua. – –. Timangeja ehdittiin myydä 2 104 kappaletta ennen kuin valtiovalta puuttui asiaan säätämällä "Lex Timangi"-lain. Siinä määritettiin avolavaisen pakettiauton lavan vähimmäispituus 185 sentiksi, jolloin Timangi 152 cm:n lavoineen muuttui verolliseksi. Timangin tuonti tyssäsi luonnollisesti siihen. Timangin lehdistöesittelyn kutsukortissa luki: "Nyt se tuli! TIMANGI TOYOTA TONNI!"

Timantit hukassa

Kun pientä avolava-autoa, Toyota Timangia, alettiin tuoda Suomeen, sille haluttiin hurjasti julkisuutta. Helsingin Jäähallissa järjestettiin Toyota Timangi Show, joka oli yleisölle ilmainen. Lehdistölle lähetettiin esittelykutsut, joissa oli kuva esittelypaikasta – Suomenlinnasta – ja sen majakan valolähteeksi oli liitetty rintaneula, jossa oli aito timantti. Aitous myös mainittiin kutsussa. Yksi lehtimies lähetti rintaneulan takaisin tiedotusosastolle, koska piti sitä lahjontana. Toinen taas kertoi myöhemmin pitäneensä hauskaa: timantti oli irronnut neulastaan, ja sen etsimiseksi tarvittiin lähettityttöä. Vanha toimittaja nautti lähetin pylyilystä pitkin huonetta. – –.

Mittava "Timangi Toyota Show" järjestettiin Helsingin Jäähallissa 26.8.76. Esiintyjinä olivat mm. Danny, Vicky, Lojax, Seikkailijat, Vesku Loiri ja Miss Suomi Suvi Lukkarinen. Jäähalli tuli täyteen (13 000 ihmistä), ja muutamat tuhat jäi vielä ulos.

E:6.11.2 Muita tapoja hyödyntää jo ihmisten mielissä olevia fraaseja

Ihmisten tietoisuudessa jo olevan konneksion antaminen kulkineen nimeksi edistää nimen leviämistä ja säilymistä. Vaikka ilmaus on muodostettu aikoinaan nimeksi täysin toiselle asialle, tuttu konneksio ei joudu hyväksyttämiskierroksella yhtä kriittisen tarkastelun kohteeksi kuin täysin uusi nimi. Selityskin on yksinkertainen: Yleensä hyväksyttämiskierroksella arvioidaan sekä nimen rakennetta että sen sopivuutta kohteelleen. Kun kulkineen nimeksi on vakiintunut jo tuttu konneksio, sen rakennetta ei enää tarvitse arvioida uudelleen.

Tyypillisiä tuttuja fraaseja hyödyntäviä nimiä ovat lastenlauluun viittaava *Ikiliikkuja-se-on 'eräs Massey-Ferguson 165'* ja *Uralin pihlaja 'Lada'*. Konneksioita on voitu myös varioida, esimerkiksi Jussi Raittisen Tummanpunainen-kappaleesta on väännetty erään Dodge Dartin nimeksi *Tumman Valkoinen* (ortografia alkuperäinen). Yksittäiseen musiikkikappaleeseen viittaavalla nimellä saadaan parhaimmillaan aikaan hyvin tiivis nimi. Parissa sanassa koko tummanpunaisesta autosta ja onnettomasta rakkaudesta kertovan kappaleen traaginen tarina ja 1960-luvun amerikanrauta kohtaavat. Joskus kappaleen tarina jopa muuttuu todeksi myöhemmin, kuten kävi Rovaniemen maalaiskunnasta olleelle ladafoorumilaiselle: "[Pariskunnan Lada] Samara oli *Kultapallosemme*. Nimi tuli Kalevi Ahon Hyönteisoopperan mukaan – siinähan pillerinpyörittäjä lausuu 'Viis muijasta, mutta missä on Kultapallosemme!' Ja sama se oli kohtalokin."

Lauluun liittyy myös erään Lada 2105:n ostokokemukseen viittaava yksilön nimi *Odessa*: "*Oi Odessa, sä hurmasit mun niin*– –." Todennäköisesti laulun sanoista ammentaa voimansa myös Anu Jantusen nimestämä *Rakastella*, erään reisjärveläisen Fiat 128 Stellan (vm. 1982) yksilön nimi. Nimilipun mukaan autonomistaja on autosta puhuessaan usein käyttänyt ilmausta "rakas Stella". Ajan myötä tämä ilmaus on kiteytynyt muotoon "rakastella". Ei ole sinänsä syytä epäillä, ettei nimestäjä

vuonna 2001 olisi tehnyt työtään hyvin. Nimi on kuitenkin huomattavassa määrin velkaa Frederikin vuonna 1980 levyttämälle aikansa hittikappaleelle Rakas Stella, jossa samalla kaksimielisyydellä leikitellään esimerkiksi sanoin *Stella, Stella, rakas Stella, olit niin ihana ja ihmeellinen* ja *Stella, Stella, rakas Stella, minä muistan sen yön*.

Toisinaan laulun ja nimen suhteen ymmärtäminen vaatii hiukan kulttuurista tietoa tai informanttien apua. Kuplavolkkarin mallinimi *Katri-Helena* viittaa kulkineen kiikkeryyteen tuulisella säällä. Katri Helenan tunnetuimpia kappaleita on nimittäin hänen 1965 esittämänsä *Minne tuuli kuljettaa*. Datsun-autojen nimi *Diskodatsun* pohjautuu toki myös Datsun-mallien suosioon nuorten kuljettajien keskuudessa 1980–90-luvuilla. Nimen taustalla on kuitenkin myös saman ajan diskohenkisen Hausmylly-yhtyeen kappale *Datsuni on mun ratsuni*.

Kulttuuritaustaa on todennäköisesti myös nimillä *Lentävä Hollantilainen* 'Volvo 300-sarja', *PataRouva* 'eräs Lada Samara 1500i 3D', *Black Diamond* ja mahdollisesti myös Škodan nimellä *Svoboda*. Lentävä hollantilainen ja Patarouva ovat tunnettuja oopperoita. Svoboda, joka merkitsee useilla slaavilaisilla kielillä vapautta, on myös Pobeda-yhtyeen tunnettu levy. Black Diamond taas on tunnettu musiikkikappale sekä Stratovarius- että Kiss-yhtyeen tuotannossa.

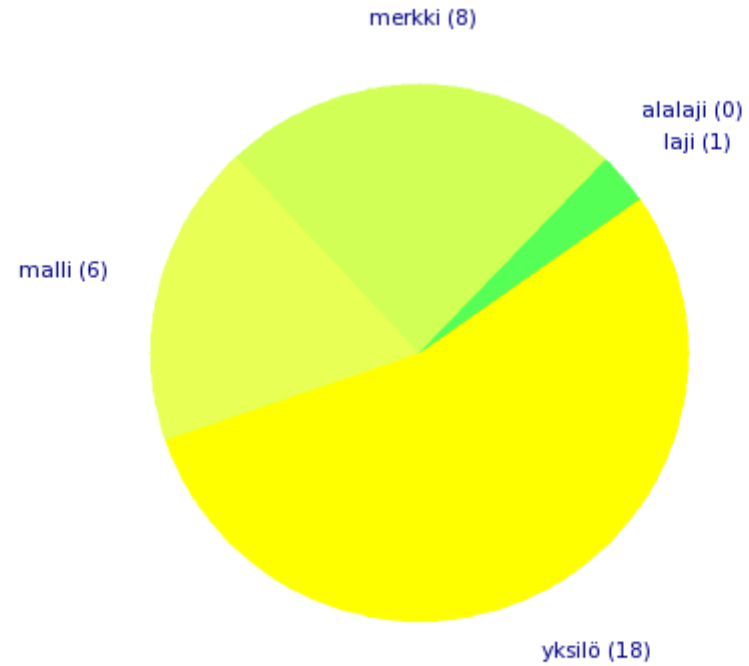
Helmi-Orvokin arvoitus

Aineiston erikoisin ilmiö epäilemättä on neljän eri auton nimeäminen *Helmi-Orvokiksi*. Lisäksi informantit ovat vieläpä esittäneet näille nimille eri nimeämisperusteita. H55:n mukaan hänen tuttavansa auton (-74) nimi tulee auton perässä olleesta "Helmi"-tarrasta. Samaan aikaan televisiossa pyöri sarja, jossa talonmiehen rouvan nimi oli Helmi Orvokki. YLE:n työntekijöiden avulla sain selville, että mainittu sarja oli MTV:n Hanski, jossa talonmiehen rouvana esiintyi Marita Nordberg. Sarjaa lähetettiin ainakin 1970-luvulla ([De Rybel 2007](#)). Itse uskoisin, että televisiosarja saattaa olla muidenkin *Helmi-Orvokkien* taustalla erilaisista selityksistä huolimatta: Riihimäkeläisen H58:n mukaan hänen työkaverinsa Fiat 127 -autoa nimitettiin *Helmi-Orvokiksi*. Auto oli työkaverin vaimon isoäidin auto, jonka tämä antoi "vävyille" tullessaan vanhaksi. Auto oli tullessaan hyvässä kunnossa, ja työkaveri sai auton ilmaiseksi. Kauniiseen ulkonäköön ja hyvään kuntoon viitannee myös Helsingin seudun automobiiliklubin sivustolla esillä olevan Ford Prefect 4d:n yksilönnimi *Helmi-Orvokki*. Kalvolalaisen H51:n mukaan *Helmi-Orvokki* olisi myös virallinen rekistereissä oleva auton merkinimi. Eräästä *Mossesta* (Moskvič Elite) tehtiin ST-ralliauto suunnistuskilpailuihin. Runsaiden muutosten vuoksi ajoneuvo ei enää kelvannut katsastuksessa Moskvičiksi. Näin autolle kehitettiin täysin uusi virallinen merkinimi *Helmi-Orvokki*, joka syntyi niin, että lempääläläinen otti molempien kummitätiensä etunimet. Neljän samankaltaisen mutta eri nimen osuminen tämänlaajuiseen aineistoon on perin merkillistä. *Helmi-Orvokki* tunnetaneen lisäksi erään kiihdytysautonkin nimenä. Sattuman mahdollisuutta ei toki voida sulkea pois, ja nimiin *Helmi* ja *Orvokki* liitetyt konnotaatiot ovat ehkä suomalaisilla varsin samat. Ilmauksen syntyminen kolmesti tai neljästi spontaanina muodosteena ilman esikuvia on kuitenkin epätodennäköistä.

Kulttuurista tietoa vaatii myös tamperelaiseksi väitetyn *Nysse*-nimen ymmärtäminen. *Nysse*-nimi on abstrahoitu "tampereenkiälisestä" *Nysse tulee* -ilmauksesta, joka siis kirjakielellä merkitsee "nyt se tulee". Bussin näköpiiriin ilmaantumisen kirvoittamasta huudahduksesta syntyneenä nimeä en tosin itse ole koskaan kuullut käytettävän kuin leukailumielessä. Peltolan ([1998: 275](#)) Onnikoita ja rollikoita -teoksessa kuitenkin esitellään Tampereen kaupungin liikennelaitoksen *Kesänysse*-niminen linja-auto. Auton kylkeen on maalattu mm. hai ja surfaaja sekä teksti "hot". Pirteä maalaus liittyy Peltolan mukaan 1980–90-lukujen vaihteen kampanjaan. TKL markkinoi liikennettään "tampereenkiälisillä" sutkauksilla *Nysse tulee* ja *Onko sulla lippuja myyrä* sekä maalaamalla autojaan ulkoapäin aiempaa houkuttelevammiksi.

E:6.11.3 Koonti lentävän lauseen mukaan nimeämisestä

Lentävän lauseen mukaan on nimetty 33 aineiston nimeä, mikä vastaa 0,8 % osuutta nimistä ja 1 % nimeämisperuste-esiintymistä. Luonteeseen viittaavien nimien jakauma nimen viittaustason mukaan käy ilmi seuraavasta graafista:



E:6.12 Tapahtuma

E:6.12.1 Tapahtuma nimeämisperusteena

Kiviniemen-Zilliacuksen syntaktissemanttisessa luokittelumallissa tapahtumaan viittaavat nimet on sijoitettu luokkaan 43. Tapahtuma nimeämisperusteena ei kuitenkaan edellytä nimeltä mitään tiettyä syntaktissemanttista rakennetta. Toponomastiikassa tapahtumaan viittaaviksi nimiksi on luettu mm. *Murha-*, *Surma-* ja *Riita-*nimet. Rajanveto esimerkiksi morfologisesti samanlaisten *Surma-* ja *Syömä-*nimien välillä perustunee lähinnä siihen todellisuutta koskevaan tietoon, että surma on usein kerrallinen tapahtuma ja syöminen usein toistuva tapahtuma. Tapahtumaan viittaavia nimiä on myös muissa nimistönlajeissa. Esimerkiksi Pudasjärveltä 1913 kerättyä epävirallista henkilönnimeä *Terviisipoika* voidaan pitää tapahtumaan liittyvänä. *Terviisipoika* oli omalaatuinen pikku mies, joka toi tullessaan aina taloon terveisiä. (Vento 1972: 167.) Muutamit turkulaiset opettajat taas saivat aikoinaan nimen jonkin poikkeavan repliikkinsä mukaan (*Noomini, Tanapaiva*) (Koski 2004: 73).

E:6.12.2 Tapahtumat kulkineennimistössä

Kuten edellinen *Syömä*-esimerkki osoitti, tapahtuman ymmärtäminen mahdollisimman laajana käsitteenä tuottaa jälleen suuren nimiluokan – tapahtumaan viittaaviksi voidaan tulkita esimerkiksi useat käytettävyyttä ja luonnetta ilmaisevat nimet. Niinpä *Kuplavolkkarin* nimittäminen *Hitlerin kostoksi* vaatii jonkinlaisen negatiivisen kokemuksen kyseisestä kulkineesta, siis ikävän tapahtuman. Kolaroidun auton nimittäminen *korkkiruuviksi* tai *Rusinaksi* taas vaatii kolarin. Vastaavasti tapahtumaan perustuu myös A-sarjan Mercedes-Benz -autojen mallinimi *Kaatumatautinen* ja vieläkin painokkaampi *Se kaatumatautinen*. Automalli kaatui ruotsalaisen autolehden testeissä 1997. Ilman Tsernobylin ydinvoimaonnettomuutta Ladaakaan tuskin nimitettäisiin *Tsernobiilliksi*. Tapahtumat ovat siis monienkin erilaisten nimien taustalla.

Edellä esitetyistä syistä tapahtumaan viittaaviin nimiin voidaan lukea vain kolme nimeä, joissa on kyse kerrallisesta tapahtumasta ja joissa kulkine on itse ollut tapahtumassa läsnä. Näissäkin kyse on toissijaisesta nimeämisperusteesta. Nimeämisperusteen luonteen vuoksi nimet ovat lähinnä yksilönnimiä. Tapahtumaan viittaavia kulkineennimiä ovat *Hurrikaani* 'eräs Tunturi Hurricane', *Lattarauta* 'Lada' ja *Eijapäivi* 'eräs polkupyörä'. Vammalalainen Tunturi Hurricane -polkupyörä sai nimensä H34:n isän poljettua sillä keskustan halki hurrikaaninomaisella nopeudella pelastamaan palavaksi luultua autoaan. H35 taas kertoo Ladaa nimitetyn perheessä *Lattaraudaksi* vasta vuodesta 2002 alkaen, jolloin perhe ajoi kolarin Ladan kanssa. *Lattarauta*-nimeähän käytetään laajaltikin Ladasta. Käyttäjiensä yhteisen retken mukaan on saanut *Eijapäivi*-nimen eräs tyrväälinen Helkama Kaunotar -polkupyörä. H34:n mukaan hänen kummitätinsä Eija ja tämän sisko Päivi olivat viitisentoista vuotta sitten ajelleet kyseisellä pyörällä ympäri Lousajan kylää etsimässä tilapäisesti kadoksissa olevia puolisoitaan. Nimet ovat siis kiteytyneet ja jääneet käyttöön tunteisiin vaikuttaneen tapahtuman jälkeen.

E:6.12.3 Onko tokaisu tapahtuma?

Edellä esitettyjen tapahtumaan viittaavien nimien lisäksi monet nimet ovat peräisin tokaisuista, jotka nekin sinänsä ovat kerrallisia tapahtuma-akteja. Erityisesti lasten tokaisuista on otettu käyttöön monia nimiä, jotka ovat tosin usein jääneet perhepiirin tai oman kylän väen käyttöön. Itse olen käyttänyt traktorista pienenä nimeä

kinnikampa. T5:n tytär taas seurasi vuoden ikäisenä äitinsä sylistä Claas-puimurin liikkeitä ja tuumasi informantin mukaan silmät pyöreinä: "Hökö." Tapahtumasta lähtien puimuria on T5:n perheessä nimitetty *Hököksi*.

Tällaiset tokaisut ovat toki nimen syntytilanteita tai tilanteita, joissa uusi nimi lausutaan ensimmäistä kertaa ääneen. Ne eivät kuitenkaan käy nimeämisperusteeksi. Tokaistullakin nimellä on aina jokin peruste, vaikka lasten antamisessa nimissä tunnistaminen ei ole aina mahdollista. Onnistuneella tokaisutilanteella on kuitenkin keskeinen vaikutus nimen hyväksymiseen. Sekä tokaisija että kuulija vakuuttuvat yhtäaikaisesti ääneen lausutun ilmauksen hyvydestä samalla, kun ilmauksen synnyttäneet ominaisuudet ovat keksijän ja kuulijan kanssa läsnä samassa hetkessä. Samalla itse tokaisutilanne taltioituu osaksi ajoneuvon nimeä (ainakin nimen etymologian tunteville). Tokaisuista elämään jääneitä nimiä ovat esimerkiksi *Matosalmen lossi* 'eräs Chrysler Newport Custom', *Ristomatti* 'eräs skootteri' ja *Suolahden terrieri* 'eräs Valtra 8400 -traktori'. *Matosalmen lossi* -nimi syntyi, kun informantin siskon mies sanoi: "Se on suuri ku *Matosalmen lossi*." *Ristomatti*-nimi taas syntyi, kun vakuutusvirkaileija soitti H34:n äidin serkulle ja tiedusteli: "Mitenkäs tän *Ristomatin vakuutusasiat*?" *Ristomatti*-skootterin rekisteritunnus oli siis *RM*-. *Suolahden terrieri* sen sijaan sai nimensä informantin serkun todettua "*Valmetti on ihan kun terrieri, luonne on isompi kun koko*." *Suolahden terrieri* -nimikään ei olisi syntynyt koskaan ilman tapahtumaa, mutta se silti ilmaisee kohteen ominaisuutta, joka tässä tapahtumassa tuli ilmi (ks. edeltä [E:6.10 Luonne](#)).

Tokaisun tuloksena syntynyt nimi vakiintuu pienen piirin käyttöön helposti pelkästään tokaisutilanteessa syntyneen energian voimalla. Nimet eivät kuitenkaan leviä laajalle, elleivät ne ole erityisen hyvin kohdettaan kuvaavia. Nimen leviämistä edistää sattuvuuden lisäksi myös mahdollinen pääsy mediaan. Median välityksellä informanttien mukaan olisi levinnyt esimerkiksi Fiat 600 -auton yleinen *Pompannappi*-nimi. Ensio Itkosen kerrotaan käyttäneen nimeä televisiossa tai radiossa, ehkä jopa keksineen sen. Aku Ankka -lehti taas lienee vaikuttanut keskeisesti *hullujussi*-nimen tunnettuuteen.

E:6.12.4 Sekaannuksia

Myös väärin kuullusta tokaisusta voi syntyä nimi kulkineelle, jos kuuleman ja kulkineen välillä on jokin sellainen yhteys, jonka kuulija ymmärtää. Lisäksi nimen täytyy tulla hyväksytyksi hyväksymiskierroksella myöhemmin. Näin on syntynyt esimerkiksi erään vihreän Opel Omegan yksilönnimi *Omena*. Nuorehkon urjalalaisen naishenkilön poikaystävä ajoi kyseistä autoa Turunmaalla, jossa matkapuhelimen kuuluvuus ei ole aina ollut huipputasoa. Nuorimies oli lausunut naiselleen "*Omegalla tässä ajelen*", joka oli tyttöystävän korvassa kääntynyt Omenaksi. Nimi jäi kuitenkin käyttöön, sillä kulkine oli vihreä ja näin kelpo *Omena*-nimen kantajaksi. Vastaavanlaisesta ilmiöstä on kyse myös oikeastaan *Hököjen* ja *kinnikampojen* suhteen – tokaisijan alkuperäiset intentiot jäävät selvittämättä, mutta nimi hyväksytään. Nimen osuvuus ratkaisee myöhemmin, miten laajalle nimi on leviävä.

Joskus taas kielenkäyttäjät ei muista jonkin tietyn auton nimeä ja tekaisee päästään version, joka tavoittelee oikeaa nimeä tai kulkineen luonnetta siihen kuitenkaan ylettymättä. H72:n mukaan eräs hänen ystävänsä oli nimittänyt informantin perheen käytössä olevaa Saab 96:ta *Batmobiiliksi* (← ilmeisesti kontaminoitunut *batman* + *mobiili*). Perheessä oli tuohon aikaan useampiakin Saab 96 -autoja, mutta yhden nimi oli Muumi-kuvioisten penkinpäällisten vuoksi *Muumimobiili*. Informantin ystävä siis luultavasti yritti tapailla *Muumimobiili*-nimeä, mutta kytki mielessään auton väärään fiktiiviseen hahmoon. Tällaiset vailla todellista pohjaa olevat nimet äärimmäisen harvoin yleistyvät, mutta voivat silti jäädä elämään sisäpiirivitsinä.

E:6.12.5 Koonti tapahtuman mukaan nimeämisestä

Tapahtuma on varsin harvinainen nimeämisperuste: siihen viittaavia nimiä on 13 (0,3 % nimistä ja 0,4 % nimeämisperuste-esiintymistä). Tällaisten numeroarvojen antaminen on harhaanjohtavaa, sillä kuten edellä sanotusta käy ilmi, tapahtumat ja lausahdukset ovat monien nimien taustalla, mutta vain harvoin ainoana nimeämisperusteena. Usein on myös mahdotontakin sanoa, milloin tapahtuma on nimeämisperuste tai milloin se ei sitä varmasti ole.

E:6.13 Suhde toiseen kulkineeseen

E:6.13.1 Keskinäinen suhde nimeämisperusteena

Kohteiden keskinäinen suhde tai fyysinen asema toisiinsa nähden on paikannimistön nimeämisperusteluokittelussa pitkään käytetty ryhmä. Keskinäiseen suhteeseen viittaavia paikannimiä ovat esimerkiksi *Puoliväli* (talo Kärkölässä) tai *Yli-* ja *Ali-Pomppu* (taloja Tammelan Torrolla). Myös ikänimet viittaavat talojen keskinäisiin suhteisiin (vrt. *Vanhatalo* ja *Uusitalo*).

Henkilöiden keskisiä suhteita ovat omistus- ja ihmissuhteet, joista jo luvun [E:6.6](#) johdannossa mainitsin. Kiinteiden liikkeiden nimissä nimeäminen on samantapaista kuin paikannimistössä, esimerkkinä jyvaskyläläinen ravintola *Ylä-Ruth* tai parturi-kampaamot *Venus I* ja *II*. Tuotteiden nimeämisessä keskinäistä suhdetta ilmaistaan liittämällä erilaisia tuotteita samaan tuoteperheeseen (esim. *Sunnuntai*-tuotteet) ja luomalla keskenään samantapaisia nimiä, esimerkiksi *Vaasan Vimpulat* ja *Jumpulat*, jotka olivat aikoinaan kaksi hieman erilaista sämpylätyyppiä.

E:6.13.2 Kulkineen suhde käyttäjään

Kulkineisiin liittyvät suhteet ovat ryhmä, jonka laajuus riippuu suhteen käsitteen rajauksesta. Periaatteessa suurin osa tässä työssä esiintyvistä nimistä kuvaa jollakin tavalla joko kulkineen suhdetta omistajaansa tai toisiin kulkineisiin. Siksi tässä luvussa esiteltävät nimet ovat eräänlainen jäännöserä – nimet, joita muissa luvuissa ei vielä ole käsitelty. Muutama nimi viittaa auton asemaan suhteessa omistajaansa ja valtaosa kulkineiden suhdetta toisiinsa.

Etupäässä naimattomien nuorten keskuudessa entistä omaa ajokkia on tapana nimittää *eksäksi*. Muita internetin keskustelupalstoilla yleisiä kirjoitusasuja ovat *ex* ja *exä*. Usein *eksän* jälkeen omistaja on hankkinut *uuden kärryn*, jolloin nimi kuvaa tavallaan myös autojen keskinäistä järjestystä. Ainakaan vielä en ole havainnut puhekielen *nyksän* 'nykyinen tyttö- tai poikaystävä' vallanneen alaa kulkineennimenä.

Vakiintunut käytäntö on myös perheen toisen, pienemmän auton nimittäminen *kakkosautoksi*, joskin epävirallisempiakin termejä käytetään (esim. *kauppakassi*). *Kakkosautoa* näkee kuitenkin käytettävän yleisesti lehdissäkin. Samaa tematiikkaa on myös presidentin Citroën-merkkisten virka-autojen nimissä *Kissa ykkönen*, *Kissa*

kakkonen ja *Kissa kolmonen*. H51 kertoi, että presidentti Koiviston aikaan ja vielä jonkin verran 1990-luvun puolelle saakka katsastusmiehet nimittivät presidentin autoja näillä nimillä. *Kissa ykkönen* oli presidentin virka-auto ja muut vara-autoja.

E:6.13.3 Kulkineitten keskinäiset suhteet

Muut tässä luvussa esitetyt kulkineennimet kuvaavat juuri kulkineiden suhteita toisiinsa. Tyypillisesti kulkinetta voidaan verrata toiseen saman kulkinetehtaan valmistamaan kulkinemalliin tai toiseen mallikertaan eli korimalliin. Kulkineiden nimeämisen kannalta on haasteellista, että monet autoyhtiöt kierrättävät käyttämiään mallinimiä. Esimerkiksi Ford Escort -nimellä on valmistettu 1955–97 jo ainakin kuutta korimallia, joilla on yhteistä lähinnä nimi ja asema alemman keskiluokan Ford-automallina. Alempi keskiluokka viittaa tässä yhteydessä auton kokoon ja ominaisuuksiin, eikä sillä ole välitöntä yhteyttä autonomistajien sosiaaliluokkaan, välillinen toki. Eri Ford Escortien nimiä aineistossa ovat *Vanhakoppa* 'Ford Escort mk1', *Vanhakotelo* 'mk1', *Ykköskoppa* 'mk1', *Välikoppa* 'mk2', *Välikotelo* 'mk2', *Kakkoskoppa* 'Ford Escort mk2', *Kolmoskoppa* 'mk3', *Neloskoppa* 'mk4', *Vitoskoppa* ja *Kutoskoppa* 'mk6'. *Väli*-nimet tuovat esiin ensimmäisen ja kolmannen Escort-korimallin suosion suomalaisilla automarkkinoilla. Näitä nimiä käytetään puheessa myös virallisen mallinimen kanssa; voidaan siis puhua *Välimallin Escortista* tai *Vitoskoppasesta Escortista*. Monet edellä esitetyt nimet on saatu Escort Club Finlandilta (T17), mikä selittää eksaktin nimeämisen tarpeen. Autoharrastajien keskuudessa vastaavan tyyppisiä nimiä käytetään muidenkin automallien eri korimalleista. On varsin selvää, että ainoastaan puhdas sekundäärinimi voidaan siirtää mallin korimallilta toiselle sellaisenaan. Monesti korimallin vaihdon tai lievemmän faceliftin yhteydessä malli muuttuu siinä määrin, että mallin vanha lempinimi ei enää erityisen hyvin sovellu uudelleen kohteelleen. Tämä käynnistää nimenkäyttäjien mielessä prosessin, jossa mietitään, onko olemassa oleva nimi edelleen käypä kohteelleen – prosessia olen nimittänyt johdantoluvussa mikrohyväksymiskierrokseksi. Joissakin tapauksissa nimi muuttuu, joissakin tapauksissa vanha nimi yleistetään koskemaan myös uutta korimallia, etenkin, jos uudessa korimallissa on joitakin samoja piirteitä kuin vanhemmassa. On myös mahdollista, että vanhan automallin nimi alkaa tarkoittaa ihmisten mielessä ensisijaisesti vanhaa korimallia ja toissijaisesti myös uutta. Tällaisen painottuneen nimenkäytön tutkimiseen onomastiikassa ei toistaiseksi ole juuri paneuduttu.

Korimallien lisäksi variaatiota nimen tarkoitteisiin tuovat myös automallien farmari-, coupé- ym. korimallit. Varsinaisen perusmallin lisäksi samalla mallinimellä voidaan myydä hyvinkin erilaisia autoja. Eri valmistajat erottelevat nämä eri varustelutason ja koon autot eri tavoin, yleisimmin lähinnä käyttämällä mallinimen jäljessä erilaisia kirjainyhdistelmiä. Aina kulkineiden nimeäjät eivät erottele kulkineita toisistaan näin tarkasti. Toisinaan taas jokin tietty mallin tyyppi saattaa olla siinä määrin yleinen, että kulkineen epävirallinen mallinimi kuvaa vain tätä; muut tyypit taas saavat puhuttaessa nimeensä tarkenteita. Edellä kuvattujen syiden vuoksi tässä tutkimuksessa nimien tarkoitteiden ilmaisemisessa on jonkin verran epätarkkuutta. Joissakin tapauksissa olen päätellyt korimallin informantien antamien muiden tietojen, lähinnä aikakauden ja muodon perusteella.

Jonkin kulkinemallin ja sen alaisuudessa olevien korimallien keskinäistä asemaa vertailevien nimien lisäksi joukko nimiä kuvaa automerkin ja sen alaisuudessa olevien automallien suhdetta toisiinsa. Monet nimet sisältävät ajatuksen, että automerkkiä tai -mallia olisi suurennettu, pienennetty tai muotoiltu uudelleen. Tällaisia on käsitelty mm. luvussa [E:6.1](#), esimerkkinä mainittakoon *Kutistettu Cädi* 'Cadillac 1961-1962'.

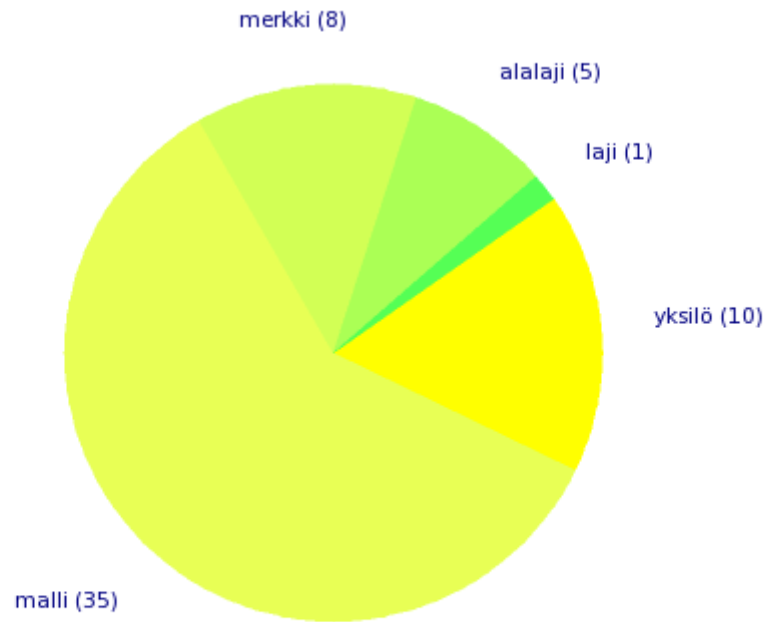
Saman valmistajan mallien keskinäisiin suhteisiin viittaavaat myös esimerkiksi nimet *Kuopus* 'Fiat 126' ja *Proto ~ Proto-Sisu* 'Sisu KB-45 tai A-45 tai AH-45'. Fiat 126 taas oli Suomessa erittäin suosittujen Fiat 500- ja 600-mallien pienikokoinen seuraaja, joka korvattiin uudella mallilla vasta 1990-luvulla. Mobilisti-lehteä 1981 kirjoitettaessa Fiat 126 on siis todella ollut nuorin pikku Fiat. Proto-Sisu taas oli ensimmäinen (1964) Sisu-Auton valmistama nelivetoinen maastokuorma-auto. Puolustusvoimissa mallin

sekä sen eri versioiden, A-45:n ja AH-45:n, kutsumanimeksi vakiintui *Proto-Sisu* tai lyhyemmin *Proto*. Mallien keskinäiseen suhteeseen viittaavat myös Volkswagen New Beetlen epäviralliset mallinimet *Kupla Kakkonen* ja *Uus Kupla*.

Varsin erikoiseen rinnastukseen taas pohjaa Mercedes-Benzin epävirallinen merkinimi *McLaren*. Formula 1 -tallin McLarenin autojen käyttämät moottorit on nimittäin vuodesta 1995 valmistanut Mercedes-Benz. Tästä suhteesta on sitten takaperoisesti johdettu, että Mercedes-Benziä voi kutsua *McLareniksi*. Jonkinasteista suhdetta kuvaa myös ajoneuvoyhdistelmän vetoauton nimitys *nuppi*. Pienehkö ja hyiltään kapea ja korkea *nuppi* vetää perässään pitkää perävaunua.

E:6.13.4 Koonti suhteisiin viittaavista nimistä

Kulkinesuhteisiin viittaavista nimiksi on luokiteltu 59 (1,4 % aineiston nimistä ja 1,8 % nimeämisperuste-esiintymistä). Vähäisyys on seurausta siitä, että monet kulkineiden keskinäistä suhdetta ilmaisevat nimet on jo käsitelty toisaalla eikä niitä sen vuoksi ole ollut tarpeen enää tarkastella tässä uudelleen. Monet kulkineennimet nimittäin juuri vertailevat kulkineita toisiinsa, muun muassa koon, muodon ja alkuperän perusteella. Nimeäminen perustuu useinkin jonkinlaiseen kohteiden keskinäisten suhteiden analyysiin. *Korkeamäkeä* ei ole olemassa ilman alavampia seutuja tai matalampia mäkiä eikä *Jussiloita* ja *Mattiloita* ilman muita *-la*-johtimisia talonnimiä. Lopuksi vielä graafi, joka osoittaa suhdetta ilmaisevien nimien jakaumaa nimen viittaustason mukaan:



E:6.14 Nimeämisperuste tuntematon

Yhteensä 132 aineiston nimistä (3,2 % aineiston nimistä ja 4,2 % nimeämisperuste-esiintymistä) on sellaisia, joiden nimeämisperuste on jäänyt syystä tai toisesta epäselväksi. Epäselvien nimien määrä on osin seurausta aineiston keruumetodeista. Osa aineistosta on kerätty internetin keskustelupalstoilta, joissa keskustelleita ihmisiä en ole yleensä käynyt jäljittämään nimien taustojen selvittämiseksi. Muutamissa tapauksissa olen toki etsinyt lisävihjeitä käyttäjien henkilökohtaisilta kotisivuilta, nimimerkistä ja muiden käyttäjien viesteistä, mutta henkilökohtaisia yhteydenottoja keskustelijoihin olen välttänyt. Täten monien nimien tausta on jäänyt hämäräksi, ja niistä voi esittää vain arvauksia. Perusoletus on, että nämä hämäräksi jääneet nimet ovat primäärejä nimiä. Joistakin nimistä ei kuitenkaan tiedetä varmaa tarkoitettakaan, joten muutama sekundäärikin nimi on saattanut eksyä selvittämättömien nimien joukkoon. Edellisistä alaluvuista tuttua esitystä nimeämisperusteen yleisyydestä eri viittaustasoilla on myös turha sisällyttää tähän lukuun, sillä nimeämisperusteen epäselvyyteen liittyy monesti sekin, ettei nimen viittaustasostakaan oikein tahdo olla selvyyttä.

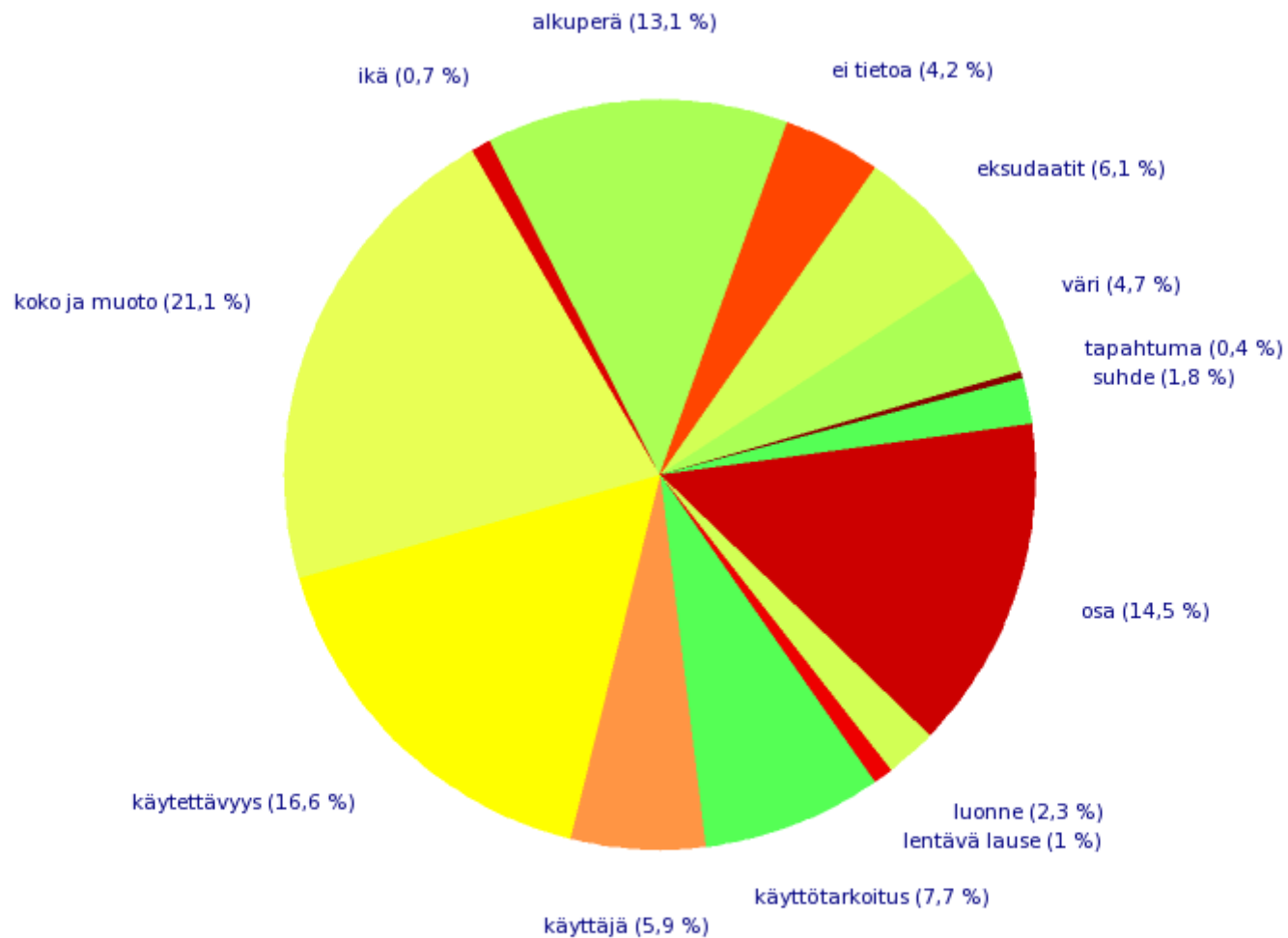
Olen käynyt tutkimusaineiston selvittämättömiä nimiä läpi lisensiaatintutkielmassani noin kymmenen sivun verran (2009: 254–265); osa näistä on myöhemmin tosin tullut selvitettyiksi. Vastaavasti aineiston kartunta on tuonut lisää selvittämättömiä nimiä. Näiden läpikäynti tässä ei ole tarpeen, mutta otan muutamia esimerkkejä selvittämättä jääneistä nimistä ennen koontiin siirtymistä: *Tötterö* 'eräs Saab 900', *Supikoira* 'eräs FSO Polonez', *Pupu-Scania* 'Scania 36 tai 50 -ka.' ja *Volvo Ahti* 'Volvo 240'.
Selvittämättömien tai hyvin hatarasti selvitettyjen nimien listan saa selattavakseen [tieteellisellä hakulomakkeella 1](#) ja tekemällä sieltä valinnan nimeämisperuste: ei tietoa.

E:7 Koonti nimeämisperusteista ja niiden ilmaisemisesta

Tässä osiossa tutkittiin siis sellaisia nimiä, joilla on jokin nimeämisperuste. Nimeämisperusteella tarkoitetaan jotain kohteen ominaisuutta, kun ominaisuus ymmärretään laajasti (esim. väri, alkuperä). Virallista nimeä ei kuitenkaan ole pidetty kohteen ominaisuutena, vaikka näinkin olisi voitu toimia. Virallisiin nimiin perustuvat nimet on kuitenkin käsitelty osiossa [D](#) (ja [C](#)) eikä niiden kaksinkertaiseen käsittelyyn liene tarvetta. Nimien yksityiskohtaiset tulkinnat ovat tietokannassa ja ne ilmenevät hakutuloksissa kunkin nimen kohdalla.

Aiemmasta tutkimuksesta poiketen nimeämisperustetta ei ole sidottu nimen rakenteeseen, vaan on tutkittu, mihin kulkineitten piirteisiin nimet ottavat kantaa riippumatta siitä, missä osassa nimeä tämä tehdään. Nimeämisperustetta voidaan ilmaista niin suorasanaisesti kuin metaforisesti ja niin määrite- kuin perusosassakin. Olen päätellyt, että kunkin suorasanaisten nimien semanttinen volyymi on 1, kun taas metaforisten nimien semanttinen volyymi on teoriassa ääretön (semanttisesta volyymistä ks. [C:1.3.3](#)). Käytännössä kuitenkin metaforisessa nimien osassa voidaan tuoda esiin yleensä 1–3 nimeämisperustetta, joskin tämä määrä riippuu tietysti käytössä olevan nimeämisperusteluokittelun yksityiskohtaisuudesta. Esimerkiksi Ford Ka:n metaforinen yksiosainen ja primääri nimitys *Pölynimuri* kuvaa sekä auton kokoa ja muotoa että sen pehmeä-äänistä, hurisevaa käyntiä. Esimerkkinä kaksiosaisesta nimestä, jonka molemmilla nimenosilla on oma nimeämisperuste, käy taas *Hitlerin silitysrauta* "Volkswagen "Kupla"". Viittaus Hitleriin tuo esille kulkineen alkuperämaan Saksan ja oikeastaan enemmänkin yksityiskohtia kulkineen valmistuksellisesta alkuperästä. Metaforinen edusosa taas kuvaa ensisijaisesti kulkineen muotoa. Nimeämisperusteet on tulkittu nimen käyttäjän tai tulkitsijan perspektiivistä, mutta niitä on siitä huolimatta nimitetty nimeämisperusteiksi (ks. perustelut luvusta [E:2](#)). Nimeämisperusteita on määritetty myös appellatiivisille ilmauksille eli alalaji- ja lajinimille.

Vaikka yhdellä nimellä voi siis olla useitakin nimeämisperusteita, useimmin aineiston nimillä on silti 0 (sekundäärinimet) tai 1 nimeämisperustetta, mikä käy ilmi tilastollisesta tarkastelusta luvussa [E:4.1](#). Tämä johtuu siitä, että suuri osa aineiston nimistä on yksiosaisia (ks. [C:5](#)). Samoista tilastoista käy kuitenkin myös ilmi, että kahta ja kolmeakin nimeämisperustetta ilmentävien nimien määrä ei ole aivan vähäinen. Eri nimeämisperusteiden yleisyys aineistossa esiteltiin luvussa [E:4.2](#), josta seuraava graafi on lainattu:



Kulkineennimistön yleisin nimeämisperuste runsaan 20 % osuudellaan on siis kulkineen koko ja muoto. Tämän jälkeen yleisimpinä ja varsin tasavahvoina nimeämisperusteina ovat käytettävyys, jokin kulkineen osa ja alkuperä. Muita vielä varsin yleisiä nimeämisperusteita ovat eksudaatit (lähinnä ääni), kulkineen käyttötarkoitus, käyttäjä ja väri. Muut luokituksen nimeämisperusteet (suhde, luonne, lentävä lause, tapahtuma ja ikä) ovat lähinnä marginaalisia.

Kulkineen kokoa ja muotoa kuvataan yleensä samanaikaisesti metaforan avulla (esim. *Lahna*). Kulkineen pyöreämuotoisuutta ilmaisevia nimiä on enemmän kuin kulkineen kulmikkautta ilmaisevia, mikä kertoo siitä, että autot (ym.) ovat pitkällä aikavälillä tarkasteltuna olleet prototyypillisesti kulmikkaita olentoja, huolimatta siitä, että auton muotoilu on vuosi vuodelta kehittynyt aerodynaamisempaan ja näin pyöreämuotoisempaan suuntaan. Jos pelkästään kulkineen kokoa ilmaistaan, ilmauksen kohteena on usein pieni kulmine. Tämä johtuu siitä, että suuruutta ilmaisevat metaforat ilmaisevat yleensä myös kulkineen muodon, siis sen, onko kulmine pitkänomaisesti suuri vai laveasti suuri. Koko ja muoto tulevat luultavasti säilyttämään asemansa nimeämisperusteina, joskin muotojen samankaltaistuminen tulee vähentämään niiden merkitystä.

Kulkineen käytettävyydessä keskeistä nimien määrän perusteella ovat kulkineen luotettavuus, hallittavuus, nopeus, vääntö, hinta ja sisätilan viihtyisyys. Perinteiset *romut* ja *paskat* tulevat pitämään vakiintuneet asemansa tottelemattomien kulkineitten niminä tai tilapäisempinä nimityksinä, mutta on myös mahdollista, että kulkineitten laadun paraneminen ja laatuerojen tasoittuminen tulevat vähentämään nimeämisperusteen painoarvoa. Autoja ei myöskään enää hankita ikuisiksi ajoiksi tai edes vuosikymmeniksi, joten niihin kohdistuvat laatuodotuksetkaan eivät enää ole niin suuria eikä komponenteilta vaadita samanlaista laatua ja kestävyyttä kuin 1900-luvulla.

Kulkineen osa on nimeämisperusteena moninainen ja sisältää kaikkea konepellin alla piilevistä virityksistä keulamerkkeihin ja ikkunoista penkinpäällisiin. (Esimerkkiniminä mainittakoon mm. *Johtotähti* ja *Matkalaukku-Sisu*.) Lisäksi aineistossa on kymmeniä rekisteritunnuksen perusteella annettuja yksilönnimiä, joita on luultavasti olemassa paljon enemmänkin. Kulkineen erilaisiin osiin liittyvät nimet säilyttänevät asemansa kulkineennimistössä, sillä kulkineitten samankaltaistuessa yhä pienempiin yksityiskohtiin joudutaan kiinnittämään huomiota, jos primäärinimiä edelleen halutaan antaa. Koska kulkineitten muodot ovat pitkälti vakiintuneita ja etenkin autojen osalta tuulitunnelissa testattuja, eri merkkien muotoilijoitten on saatava pienin koristeellisin yksityiskohdin ne eroamaan toisistaan.

Alkuperä on myös yleisimpiä nimeämisperusteita. Suurin osa alkuperään viittaavista nimistä on metaforisia, mikä viittaa siihen, ettei alkuperämaan nimeä haluta sanoa ääneen. Erityisesti Neuvostoliiton elinaikana käytetyissä nimissä (mm. *Hapankaalihakkuri*) voidaan nähdä pientä tabu-vaikutustakin, eräänlaista sanankieltoa. Globalisaation myötä on todennäköistä, että alkuperämaa nimeämisperusteena menettää merkitystään. Aineistossa näkyvät kuitenkin vielä selvästi kylmän sodan vastakkainasettelu ja Euroopan eri maiden voimakkaat, lähes topeliaanisotat kansalaisstereotyyppit (*Makaroni*, *Tulppaanipuimuri*). Kun kulkineita valmistavat yritykset nykyisin yhdistävät voimiaan, auton valmistusmaa saattaa olla aivan toinen kuin brändin kotimaa. Tämä hankaloittaa alkuperän mukaan nimeämistä, kun kulmine ei ole kotoisin juuri mistään. Eräänlainen esimerkki tästä on amerikkalaisen Chevrolet-brändin alla Aasiassa valmistettu automalli Chevrolet Evanda, joka on sekä tämän tarinan että virallisen nimensä pohjalta saanut nimekseen *Huitsin Nevada*.

Eksudaatteihin viittaavista nimistä valtaosa viittaa ääneen ja vain vähemmistö savuun ja hajuun. Eksudaatteja pidetään nimistä päätellen usein häiriöinä, sillä nimet liittyvät yleensä auton savuisuuteen, pahaan hajuun ja kovaan ääneen. Poikkeus tästä ovat kuitenkin *Pölynimuri*-tyyppiset nimet, jotka kertovat auton käyntiäänen olevan niin vaimea, että se ei enää vastaa prototyypistä auton käyntiääntä vaan soveltuu nimeämisperusteeksi. Onkin mahdollista, että tulevaisuudessa autojen nimitelemisen **huristiksi* yleistyy.

Käyttäjään viittaavat nimet jakautuvat aineistossa käytännössä kahteen eri ryhmään, kulkineen generististä käyttäjäryhmää ilmentäviin ja konkreettista käyttäjää ilmentäviin nimiin. Tällaisia yleisluontoisia käyttäjäryhmiä ovat esimerkiksi nuoret, vanhukset, hipit, romanit, homoseksuaalit ja yleensä "b-luokan kansalaiset", tahot, jotka edustavat sosiaalista toiseutta. Merkille pantavaa kuitenkin on, että aineiston nimet vielä toistaiseksi liittyvät perinnäisiin suomalaisiin vähemmistöryhmiin. Vaikkapa maahanmuuttajien tai venäläisturistien kulkineille ei ole toistaiseksi vielä keksitty erityisiä ryhmä- tai yksilönnimiä. Konkreettista käyttäjää ilmaisevat nimet yleensä

viittaavat joko todellisiin, konkreettisiin käyttäjiin, julkisuuden henkilöihin käyttäjinä tai liikenteenharjoittajiin. Tämän lisäksi arkipuheessa kulkineita, erityisesti polkupyöriä ja traktoreita, toki puhutellaan usein niitten omistajan nimen kautta (*Markulan Valmetti; Sinin pyörä* jne.), mutta näitä ilmauksia ei usein mielletä nimiksi. Usein ne ilmeisesti muodostetaankin kerta toisensa jälkeen uudelleen niitä tarvittaessa, toisin sanoen ne eivät ole kokonaisina mentaaliseen leksikkoon varastoituneita yksiköitä.

Käyttötarkoitus nimeämisperusteena tarkoittaa sitä, että kulkineennimessä tuodaan joko suoraan tai metaforisesti esiin jokin käyttötarkoitus, johon kulkinetta käytetään (esim. poliisiauton nimittäminen *katiskaksi* tai *kala-autoksi* ilmentää sen käyttämistä eräänlaiseen pyydystystoimintaan). Liikkumisen ja tavarankuljetuksen lisäksi kulkinetta voidaan käyttää esimerkiksi edustamiseen ja naisten houkutteluun, ja onpa joillakuilla erityinen vanhempi ja huonompi auto vaikkapa sienimetsällä käyntiä varten. Kulkineen käyttöä juhtana ja liikkumisvälineenä korostavat erilaiset vanhaan agraarikulttuuriin liittyvät metaforat, esimerkiksi metaforiset rinnastukset KULKINE ON HEVOSKAUDEN KULKUVÄLINE (kuten *kärry*) ja KULKINE ON HEVONEN (lisää aiheesta [E:3.1.5](#)).

Väriin viittaa enää muutama prosentti kulkineennimistä. Monet väriä ilmaisevista nimistä ovat yksilönnimiä (mm. *Hopeahulmu* ja *Kanarianlintu*), sillä suurinta osaa kulkineista myydään nykyisin eri värisinä (merkin mukainen värityys on tosin edelleen tyypillistä traktoreille). Kaukana ovat siis ne ajat, jolloin Fordia myytiin vain mustana. Arkipuheessa autoja erotellaan värin mukaan useinkin, mutta näitä nimityksiä ei hahmoteta erisnimiksi eivätkä ne sellaisia tavallisesti olekaan. Autoille tyypillisiä värejä (musta, punainen, harmaa) ilmaistaan usein suorasanaisesti, erikoisempia värejä (keltainen, vihreä, ruskea) taas metaforisesti niitten erikoisuuden tähden. Lisäksi metaforat sopivat hyvin kuvaamaan erikoismaalausten tuloksina olevia väriyhdistelmiä.

Ikä on varsin harvinainen nimeämisperuste. Tämä on seurausta siitä, että ikä ei ilmeisesti ole kulkineen ensisijainen ominaisuus suhteessa käytettävyyteen. Kulkine saa siis olla vanhakin, kunhan se on luotettava ja sen ajettavuus on hyvä. Ikääntyminen ja kunnan heikkeneminen kuitenkin kulkevat monesti käsi kädessä, ja niinpä monet käytettävyyteen viittaavat nimet ilmaisevat ainakin implisiittisesti myös ikää. Toisaalta yksittäisen automallin elinkaariakaan ei ole kovin pitkä.

Luonne, lentävät lauseet, kerrallinen tapahtuma ja suhde ovat harvinaisia nimeämisperusteita. Osittain kysymys on yksilönnimistä, osittain pienryhmän käyttämistä nimistä ja osittain taas yksinkertaisesti harvinaisuudesta. Parhaan kuvan näitten nimeämisperusteitten dynamiikasta saa tutustumalla kyseistä nimeämisperustetta esittelevään lukuun [E:6.10 Luonne](#), [E:6.11 Lentävä lause](#), [E:6.12 Tapahtuma](#) ja [E:6.13 Suhde toiseen kulkineeseen](#).

Primäärin nimenannon keskeisin tendenssi on, että sellaiset kohteet saavat herkimmin nimiä, jotka eroavat eniten keskimääräisestä lajinsa kohteesta. Kohde saa sitä enemmän nimiä kunkin nimeämisperusteen mukaisesti, mitä enemmän se eroaa keskimääräisestä lajinsa kohteesta (tarkoitteesta) tämän ominaisuuden suhteen. Ilmiö tunnetaan myös paikannimistössä.

Nimeämisperusteiden tarkastelu paljastaa proposition: kaikilla primääreillä nimillä on nimeämisperuste. Filosofista pohdintaa ansaitsisi myös kysymys siitä, voidaanko hyväksymiskierroksella muuntelun kohteeksi joutuneen eli siis sekundäärin nimen nimeämisperusteena pitää mahdollisesti nimessä edelleen näkyvillä olevien muiden nimeämisperusteiden lisäksi kulkineen edellistä nimeä. Voiko nimi siis olla kohteen ominaisuus? Joka tapauksessa voitaneen olla yhtä mieltä siitä, että nimeämisperusteetta syntynyttä nimeä ei ole olemassa. Erilaisten vaiheiden jälkeen nimen nimeämisperuste on voinut hämärtyä, mikä on lähinnä nimistöntutkijoiden haaste. Nimistöä käytettäessä läpinäkyvämpiinkin nimiin liitetään merkitystä, konnotaatioita ja jopa nimistöntutkijan näkökulmasta virheellisiä denotaatioita.

Nimiä voitaisiin nimeämisperusteiden mukaan luokitella pidemmällekin kuin neljääntoista, kuten nyt on tehty. Enemmän luokkia sisältävä jaottelu tuskin on kuitenkaan tarpeen, sillä aineisto ja sen ilmiöt tulevat näinkin kuvatuksi. Ainiala ja Pitkänenkin toteavat (2002) yleisesityksessään Paikannimistöntutkimus Suomessa, että kaikkiin malleihin, joilla nimistöä pyritään kuvaamaan, liittyy se ongelma, että nimeämisperusteiden määrä on käytännössä rajaton. Katson, että mahdolliset nimeämisperusteet muodostavat avaruuden, jonka keskellä ovat selvät nimistöä luokiteltaessa usein käytetyt kategoriat. Tästä voidaan "zoomata" toisaalta yhä eksaktimpiin kategorioihin ja pienempiin luokkiin, joissa on yhä vähemmän nimiä – voidaan esimerkiksi erotella nimet, jotka on annettu auto-onnettomuuden tai moottoririkon perusteella. Vastakkaiseen suuntaan "etäännyttäessä" nimeämisperustekategoriat käyvät yhä laveammiksi ja epämääräisemmiksi. Jo tässä tutkimuksessa olevien luonne-, suhde- ja käyttötarkoitus-luokkien rajautuvuus on heikohko, ja tutkimustulosten tulkinnassa tulee niiden lukujen osalta olla varovainen.

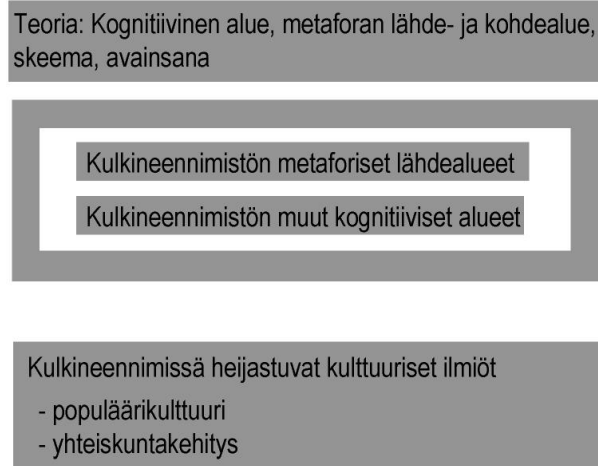
Seuraavassa osiossa F tutkitaan, miten kulkineennimet kuvaavat kulttuuria. Tässä tarkastelussa tuodaan esille mm. metaforisten kulkineennimien lähdealueita ja kulkineennimistöön liittyviä kognitiivisia alueita, joten yhtymäkohtia tähän osioon riittää. Lisäksi esitetään, miten populäärikulttuuri ja historia peilautuvat kulkineennimistössä.

F. Kulkineennimet kulttuurin kuvaajina

Jannis Androutsopoulos (2000: 1): "Nimeämismallit ovat kriittisen tärkeitä populäärikulttuurisen tiedon jäsentämisessä."

Tässä osiossa kerrotaan siitä, mitä kulkineennimet kertovat kulttuurista ja kulkineitten kokemisesta. Osioita E ja F yhdistää merkitykseen keskittyvä näkökulma. Osiossa E lähtökohtana olivat kuitenkin nimeämisperusteet eli nimessä esiin tuodut kohteen ominaisuudet, osiossa F sitä vastoin katsotaan ominaisuuksien sijaan itse nimiä – ja sitä, mitä kaikkea muuta niihin liittyykään. Epäviralliset kulkineennimet kertovat kulttuurin jäsentymisestä ja ilmentävät, miten kulttuuri ja nimistö ovat vuorovaikutuksessa.

Nimien muokkaamista toisista nimistä esittelevän osion F rakenne ilmenee seuraavasta piirroksesta:



Osion johdannon jälkeen täydennetään ja kerrataan kognitiiviseen nimistöntutkimukseen ja semantiikkaan liittyvää teoriaa lyhyesti. Metaforaa on käsitelty jo osiossa E ([E:3](#)). Aiemmin sanotun lisäksi pohditaan hiukan kognitiivisen alueen ja skeeman käsitteitä sekä lainataan nimistöntutkimukseen intertekstuaalisen vihjeen käsite. Teorian jälkeen siirrytään aineiston pariin. Aluksi analysoidaan aineiston perusteella nimiin sisältyvien metaforien lähdealueita ja tämän jälkeen muita kognitiivisia alueita. Lopuksi katsotaan, mitä kulttuurisia ilmiöitä nimien kautta on tuotu esiin tai mitä menneen vuosisadan muistoja niihin on tallennettu.

Osion E nimeämisperuste-analyysin jälkeen osiossa F syvennyttään nimien merkityksiin kognitiivisen nimistöntutkimuksen keinoin ja tutkitaan, mitä nimet kertovat kulttuurista ja miten kulttuuriset ilmiöt nimissä ilmenevät.

- Teoreettinen tausta: kognitiivinen nimistöntutkimus
- Tutkittava aineistofragmentti: koko nimiaineisto, lähinnä nimet, joihin sisältyy tunnistettavia sanoja
- Menetelmä: yleistysten etsiminen analysoitujen nimien merkityksen perusteella ja nimien peilaaminen nykykulttuuriin ja viime vuosisadan historiaan eli relevanttiin maailmantietoon
- Tutkimuskysymykset:
 - Mitä metaforisia lähdealueita kulkineennimi aktivoi ja mitä skeemoja kulkineennimistössä on? → [E:3](#)

- Mitä muita kognitiivisia alueita kulkineennimistö tuo esiin? → [F:4](#)
- Mitä kulttuurisia ilmiöitä kulkineennimistössä heijastuu? → [F:5](#)
- Lyhyt vastaus tutkimuskysymyksiin:
 - Kulkineennimistön keskeiset metaforiset skeemat ovat KULKINE ON ELOLLINEN OLENTO, KULKINE ON VÄLINE ja KULKINE ON SÄILIÖ. Näihin sisältyviä metaforisia lähdealueita ovat mm. henkilönnimet, eläinten nimitykset, appellatiiviset henkilönnimitykset, astiat, laatikot ja rakennelmat ja kodinkoneet.
 - Kulkineisiin liittyvät muut kognitiiviset alueet ovat tiivistetysti kulkineen ulkonäkö ja olemus, kulkineen käyttö ja kulkineen tausta ja historia.
 - Kulkineennimissä tuodaan esiin moniakin kulttuurisia ilmiöitä. Nimet sisältävät viittauksia muun muassa politiikkaan ja populäärikulttuurin tuotteisiin. Nimien avulla osoitellaan myös sormella vähemmistöjä. Monien kulkineennimien tunteminen edellyttää sekä kulkineitten että kansankulttuurin tuntemusta.

F:1 Johdanto

F:1.1 Tutkimuksen kohde

Tässä osiossa kerrotaan siitä, mitä kulkineennimet kertovat kulttuurista ja kulkineitten kokemisesta. Epäviralliset kulkineennimet kertovat kulttuurin jäsentymisestä ja ilmentävät miten kulttuuri ja nimistö ovat vuorovaikutuksesta. Tutkimuskohteena on siis nimien merkitys ja sellaiset yhteydet muualle, jotka liittyvät erityisesti merkin semanttiseen napaan eli semeemiin. Tässä nimen merkityksellä ei tarkoiteta viittaussuhdetta tarkoitteeseen, vaan kaikkia muita mahdollisia nimeen sisältyviä merkityksiä. Lähtökohtana on, että nimeen aineksina sisältyvät sanat ja nimet ovat merkityksellisiä ja että niiden kautta avautuu yhteyksiä.

F:1.2 Tutkimusaineisto: kaikki aineiston nimet, mutta ei juuri puhtaita sekundäärinimiä

Osion F tutkimusaineistona ovat kaikki aineiston nimet. Koska tutkimuskohteena on merkitys, puhtaissa sekundäärinimissä ei vähämerkityksisyydessään juuri tutkittavaa ole. Puhtaat sekundäärinimethän eivät sisällä merkitystä juuri sen enempää kuin samantarkoitteiset aiemmat nimet (jotka usein ovat virallisia). Sen sijaan tutkitaan aineiston primäärinimiä sekä lisämerkityksisiä sekundäärinimiä. Luvussa [F:3.4](#) on kuitenkin käytetty myös puhtaisiin sekundäärinimiin sisältyviä muotinloppuisia suffikseja, johtimia tai sananloppuja eräänlaisena lisätodisteena ja katsottu, että näilläkin voi olla merkitys(tä).

F:1.3 Tutkimusmenetelmä

Tutkimusmenetelmän tarkka määrittäminen on hankalaa. Kaiken pohjana on ollut yksittäisten nimien analyysi, jota tehtäessä nimen merkitys on pyritty mahdollisimman hyvin selvittämään. Näitten analyysien pohjalta nimet on ryhmitelty, ja ryhmien pohjalta on abstrahoitu korkeamman tason skeemoja niin metaforisia lähdealueita kuin muitakin kognitiivisia alueita koskien. Nimiin sisältyvien intertekstuaalisten vihjeitten ja kulttuuria koskevien päätelmien osalta on hyödynnetty yksittäisten nimien analyysijä tehdessä syntyneitä kokonaiskuvaa suomalaisesta 1900-luvun kansankulttuurista niin kulkineitten ympärillä kuin muutenkin.

F:1.4 Motivointi

Belgialaisten oluiden tuotenimiä selvittelyt Geeraerts on todennut olutnimistön rikkauden heijastelevan olutkulttuurin rikkautta. Jos ja kun kielitieteen avulla pyritään analysoimaan kulttuuria, on hänen mukaansa erityisen tärkeää etsiä metodeja, joilla salienssia voidaan ilmiönä tutkia niin metaforisissa kuin suorasanaissakin ilmauksissa. Geeraertsin mukaan nimet, erityisesti kaupalliset nimet, soveltuvat hyvin kognitiivisen analyysin kohteeksi metaforisuuden ja assosiaatioiden osalta. (Geeraerts 1999: 53–54.) Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että on pidetty merkittävänä selvittää, mistä kulttuurisista aiheista nimet tyypillisimmin kertovat, ja toki myös sitä, miten tämä kertominen tehdään. Vastaavasti myös yhtyeennimissä käytettyjen nimeämismallien on katsottu kuvaavan populaarikulttuurisen tiedon jäsentymistä (Androutopoulos 2000: 1). Lisensiaatintutkielmani tarkastuslausunnossa työtäni kritisoitiin siitä, että siinä oli tiukan lingvistisen näkemyksen lisäksi huomattava määrä "autoihin liittyvää modernia kerrontaperinnettä". Olin sisällyttänyt kulkineita kuvailevaa tietoa tutkielmaan selventääkseni, miten nimet pitäisi tulkita, ja pidän ratkaisuani

edelleen hyvänä. Muun muassa Geeraertsin ja Androutsopouloksen näkemykset osoittavat, että kulttuurisella tiedolla on merkitystä ja että kulttuurisen tiedon irrottaminen kielitieteestä ei välttämättä ole mahdollista tai mielekäästäkään. Kulkineennimet ovat itsessään kulttuurinmuoto, joka ilmentää aikojen kuluessa ihmisten ajoneuvoihin peilaamia kaikenlaisia suhteita (ei siis vain suhteita itse ajoneuvoihin). Yksittäisten nimien osalta tämä kulttuurinen, ei-niin-kielitieteellinen mutta nimianalyysyjä selventävä, tieto on nyt saatavissa tietokannasta hakutoimintoja käyttäen. Suurempina linjoina sitä sen sijaan tarjoillaan tässä osiossa.

F:1.5 Teorettinen tausta

Osion teorettinen tausta kuvataan luvussa [F:2](#). Teoriakatsauksen aluksi muistutetaan, että kyseessä on kielellistä merkkiä koskevasta semanttisesta tutkimuksesta. Tämän jälkeen esitellään kognitiivisen alueen käsite ja lähennetään sitä nimeämisperusteen käsitteeseen. Seuraavaksi otetaan esiin metafora ja siihen kuuluvat lähdealue, kohdealue, skeema ja avainsana, ja päädytään siihen, että metaforien lähdealueetkin ovat kognitiivisia alueita. Lopuksi todetaan, että kulttuuristen ilmiöiden heijastumiseen nimistössä ei liene valmista teoreettista taustaa, mitä esitellä.

F:1.6 Tutkimuskysymykset ja rakenne

Osioon sisältyvät kolme eksaktimpaa tutkimuskysymystä esiteltiin jo osion aloitussivulla. Tässä osiossa siis kerrotaan, mitä metaforisia lähdealueita kulkineennimi aktivoi ja mitä skeemoja kulkineennimistössä on → [F:3](#), mitä muita kognitiivisia alueita kulkineennimistö tuo esiin → [F:4](#) ja mitä kulttuurisia ilmiöitä kulkineennimistössä heijastuu → [F:5](#). Metaforien tutkiminen paljastaa siis sen, millaisiin kohteisiin kulkineet metaforisesti vertautuvat eli millaisina kulkineet koetaan. Analyysi muista kognitiivisista alueista taas pyrkii kertomaan, mikä kulkineissa on olennaista. Kolmannessa kysymyksessä (luvussa 5) ollaan enemmänkin jo kulttuurihistoriallisissa tunnelmissa. Nimistön avulla pyritään kuvaamaan 1900-luvun kulttuuria ja etsitään nimistöstä intertekstuaalisia vihjeitä ja kulttuurisia muistijälkiä. Osion lopussa on luonnollisesti koonti ([F:6](#)).

F:2 Teoria

Kognitiivinen semantiikka

Kognitivistisesti virittäytyneen nimistöntutkimuksen perinne on Suomessa vielä nuori ja ohuehko. Lisäksi myös suuri osa kognitivistisesti virittäytyneestä suomalaisesta kielentutkimuksesta ylipäättäänkin liittyy erilaisiin verbimuotoihin (kuten vaikkapa Jaakko Leinon tutkimus suomen kielen permissiivirakenteesta), eikä niistä ole sanottavaa hyötyä sana- tai nimisemanttiselle tutkimukselle. Kognitiivisen semantiikan perusajatuksista ja suomen tilanteesta on kirjoitettu lyhyesti tutkimuksen lähtökohtia esittelevässä luvussa [A:3.2](#). Alan suomenkielinen terminologia ei ole vielä täysin kehittynyttä eivätkä käsitteiden rajat aina ole vakiintuneet tai selvät. Toisin kuin esimerkiksi edellä nimeämisperusteen käsitteestä esitetty katsaus, tämä teorialuku ei pohjaudu laajoihin selvityksiin, vaan on lähinnä lyhyt kuvaus siitä, miten tarpeellisia käsitteitä alkavassa osiossa tullaan käyttämään.

Merkki

Merkitystä tutkivan osion teoreettisen katsauksen tulisi alkaa kielellisen merkin kuvauksesta. Lyhyt tällainen on luvussa [A:1.2](#). Tässä osiossa näkökulma on siis semanttinen eli tutkitaan kielellisten merkkien semanttisia napoja ja oikeammin vielä niiden kytköksiä eri suuntiin.

Kognitiiviset alueet ja merkin suhde niihin

Kognitiiviseen kielentutkimukseen kuuluu ensyklopedinen merkitysnäkemyks, jonka mukaan on mahdotonta erottaa kielellistä merkitystä maailmantiedosta: ilmauksen merkitykseen kuuluu siis kaikki sitä koskeva tieto. ([Langacker 1987: 154–158](#), [Leino 1994: 11–12](#), taustatiedoista mm. [Onikki 1994: 109](#).) Taustatiedon merkityksestä on jopa todettu, että kognitiivisen kielitieteen konferensseissa tulisi kielen lisäksi perehtyä myös kulttuuriin ([Geeraerts 1999: 35](#)).

Yleiset tietorakenteet toimivat merkityskehyksessä **kognitiivisina alueina** (domain), ja jokainen kielenilmaus on suhteessa yhteen tai useampaan alueeseen. Näistä alueista tilanteessa koostuvaa kokonaisuutta nimitetään **matriisiksi** (matrix). ([Onikki 1994: 120–121, 137](#).) Taustan kognitiivisia alueita voidaan kuvata myös erilaisina tietokehyksinä ja kulttuurisina ajattelumalleina, mutta taustan kuvaamiseen ei ole mitään erityisen selvää tapaa. Ilmausten ymmärtäminen ja luokittelu edellyttää kuitenkin kulttuuriseen tietoon nojaavia tietokehityksiä. Näin merkityksen tarkastelu on väistämättä luonteeltaan ensyklopedista. ([Onikki-Rantajääskö 2001: 31, 70](#).) Kognitiiviset alueet ovat semanttisen avaruuden osa-alueita. Osa kognitiivisista alueista on esikäsitteellisiä primitiivejä perusalueita (mm. spatiaalinen avaruus, aika, visuaaliset aistimukset, haju, maku, lämpötilan tunteminen, paine ja kipu), osa taas abstrakteja alueita, eräänlaisia mielikuvamalleja, kansanteorioita maailmasta. Symbolisen yksikön (ilmauksen) suhde kognitiivisiin alueisiin voi olla suora tai epäsuora, yksinkertainen tai kompleksinen. Sjöblom jakaa yritysnimien merkityssuhteet kognitiivisiin alueisiin tämän pohjalta **suoriin** (kuvaileva, informatiivinen), **epäsuoriin** (metafora, metonymia, symbolinen), **pakattuihin** tai **katkaistuihin**, mutta näiden skeemojen [yleistysten] rajat eivät ole selvät, sillä nimien tulkinta perustuu kielenpuhujan subjektiivisiin taustatietoihin, osaamiseen ja tiedoistaan. ([Langacker 1987: 148–150](#), [Onikki 1994: 121–127](#), [Sjöblom 2004: 84, 86](#) ja [2006: 203–204, 218–219](#).) Esimerkkeinä kognitiivisista alueista voidaan mainita populaarimusiikin esittäjännimien taustalla nähdyt genre, esittäjä, esitettävän materiaalin sanoma ja teemat ([Hongisto 2006: 58](#)), lastenvaatenimissä taas mm. kuosikangas ja käyttötarkoitus ([Ujainen 2007: 32](#)) ja

laivoissa mm. varustaja, kapteenit, omistajayritykset ja lasti ([Schybergson 2009: 212](#)). Merkkien suhteisiin kognitiivisiin alueisiin liittyy myös sanojen ja nimien jakaminen **opaakkeihin** ja **läpikuultaviin**. Läpikuultavien sanojen merkityksestä voidaan tehdä päätelmiä niistä tunnistettavien sanahahmojen perusteella, opaakeista taas ei erotu muita tunnistettavia sanoja ([Kangasniemi 1997: 66–67](#)). Opaakkien nimien suhde kognitiivisiin alueisiin on katkaistu ([Sjöblom 2006: 204](#)).

Nimeämisperuste vs kognitiivinen alue

Edellä kuvatun perusteella kognitiivinen alue saattaa kuulostaa joltain perin epämääräiseltä käsitteeltä, ja toisaalta merkityssuhteiden luokittelu suoriin, epäsuoriin, pakattuihin tai katkaistuihin ehkä terminologisesti vieraalta, vaikka kyse onkin jo joitakin vuosia vanhasta tutkimuksesta ja termivalinnoista yritysnimistöä kuvaavassa väitöskirjassa. Selitän nyt lyhyesti, miten lähes vastaavantapaista tilannetta hahmotettiin edellä E-osiossa, ja mitä eroa siellä käytetyillä termeillä ja tässä mainituilla termeillä käsittääkseni on ja missä määrin nämä voidaan samastaa. E-osiossa määriteltiin termi nimeämisperuste siten, että nimeämisperuste oli kohteen eli nimen tarkoitteen ominaisuus, jota nimessä ilmennetään. Olen lisäksi tulkinnut, että myös kohteen omistajat ym. voivat olla nimeämisperusteita, sillä nimessä voidaan hyvin ilmentää kulkineen, laivan, paikan tai vaikkapa yrityksen omistajaa.

Symbolisen yksikön suhde kognitiivisiin alueisiin taas on likipitään sama asia kuin se, miten tätä nimeämisperustetta nimessä ilmennetään. Näistä suora merkityssuhde ja epäsuora merkityssuhde on edellisessä osiossa korvattu puhumalla nimeämisperusteen ilmentämisestä suorasanaisesti tai metaforisesti. (Metaforisuus kattaa tässä väitöskirjassa monissa yhteyksissä ylesterminä myös muuta kuvallista kielen käyttöä, esimerkiksi metonymioita. Suorasanaisuuden ja metaforisuuden välinen rajapinta on epätarkka kivettyneiden ja nukkuvien metaforien vuoksi.) Pakattu merkityssuhde taas on eräänlainen kontaminaation kaltainen tilanne, jossa nimeen sisällytetään kyllä nimeämisperusteita, mutta nimen rakenteellinen tiivistäminen on tehnyt nimeämisperusteesta tunnistamattoman henkilölle, joka sitä ei vielä tiedä. Katkaistussa suhteessa taas nimi ei näytä ilmentävän mitään nimeämisperustetta ja nimi on siis läpinäkymätön.

Tekemäni rinnastus tai samastus voisi toki ontua sellaisissa tapauksissa, joissa nimet olisivat vanhempia kuin kulkineennimistössä ja nimi olisi vaikkapa muuntunut aikain saatossa (esim. *Kaarnjärvi* → *Kaarnajärvi*). Näissä tapauksissa saatettaisiin tarvita kaksi eri termiä kuvaamaan alkuperäistä nimeämisperustetta ja nykyisin nimestä ilmenevää eräänlaista valenimeämisperustetta. Nimeämisperusteen ja kognitiivisten alueitten ero on kuitenkin nykyimistön tutkimuksessa hiuksenhieno ja lähinnä näkökulmakysymys ja terminologinen valinta, jolla halutaan kiinnittäytyä uudempaan tutkimusperinteeseen ja toki korostaa nimien käyttäjän ja tulkitsijan erillisyyttä nimenantajasta ja tämän alkuperäisistä motiiveista. Näkemykseni mukaan nimeämisperuste ja kognitiivinen alue ovat kuitenkin hyvin läheisiä käsitteitä keskenään, ainakin, kun ajatellaan sitä, että useimmissa nimistöntutkimuksissa nimeämisperuste-termillä on viitattu paitsi yksittäisten nimien nimeämisperusteisiin myös näistä luotuihin yleistyksiin (esim. "muoto"). Kaikki nimeämisperusteista abstrahoidut yleistyksset ovat siis kognitiivisia alueita, mutta kognitiivisia alueita on toki muitakin. Näistä lähtökohdista käsin on kirjoitettu luku [F:4 Kulkineennimistön muut kognitiiviset alueet](#).

Metafora, lähdealue ja kohdealue, skeema ja avainsana

Metaforasta olen kirjoittanut jo edellisen osion luvussa [E:3](#). Metaforassa kohdealuetta (kulkinetta) kuvataan lähdealueen kautta, ja metaforan avulla voidaan tuoda esiin useitakin nimeämisperusteita. Esimerkiksi nimitettäessä tietynlaista sotilasajoneuvoa *Roskalaatikoksi* ilmennetään samalla sekä kulkineen väriä, muotoa että hiukan valmistusmateriaaliakin. Tämä 2–3 nimeämisperusteen eli ominaisuuden kimppu on yhteinen sekä tarkoitteelle että lähdealuetta edustavalle 'roskalaatikolle'. Jos edellä

noteerattiin se, että nimeämisperuste-termillä on viitattu aiemmassa tutkimuksessa paitsi yksittäisen nimen nimeämisperusteisiin myös laajemman aineiston perusteella abstrahoituihin yleisemmän tason luokkiin, voidaan metaforasta terminä sanoa aivan samaa. Yksittäisten metaforien yläpuolelta löydetäänkin usein metaforisia skeemoja, samankaltaisista metaforista koostuvia kimppejä, ja näin metaforat tukevat toisiaan analogian avulla. Metaforan lähdealueet (kulkineennimistössä esimerkiksi eläimet ja astiat) ovat myös ainakin osittain sama asia kuin Sperberin aikaiset ekspansiokeskukset (ks. [B:4.1](#)). Lisäksi voidaan hyvin ajatella, että myös metaforien lähdealueet ovat kognitioon liittyviä ja alueina hahmotettavia eli siis niitäkin voisi hyvin kutsua kognitiivisiksi alueiksi. Tämän vuoksi luku [F:4](#) onkin otsikoitu sanoin muut kognitiiviset alueet.

Skeema on kognitiivisessa kielentutkimuksessa paljon käytetty käsite, jota on käytetty monin eri tavoin eri yhteyksissä ([Onikki 1994](#).) **Skeema** tarkoittaa toteutumien perusteella abstrahoitua yleistystä, kun taas **prototyyppi** viittaa kategorian mallijäseneseen. Kategorian muodosta riippuen nämä voivat myös langeta yhteenkin. Skeeman yläpuolelta voidaan joissain tapauksissa erottaa myös **superskeema**, esimerkiksi [OLIO]. Prototyypit ja skeemat voidaan molemmat nähdä verkon kuvaamisen apuvälineinä: verkon kuvaamisessa voidaan korostaa niin konkreettisempia prototyyppisiä kuin abstraktimpia skeemojakin. ([Onikki 1994: 117–118 ja 2001: 43](#).) Apukäsitteinä eri tason yleistysten kanssa voidaan käyttää mm. termejä **kattoskeema** ja **väliskeema** (näin [Onikki 2001](#)). Termillä skeema voidaan viitata niin merkityksessä kuin rakenteessakin toistuviin ilmiöihin, joten puhun tarvittaessa täsmentämisen vuoksi merkitysskeemoista tai metaforisista skeemoista.

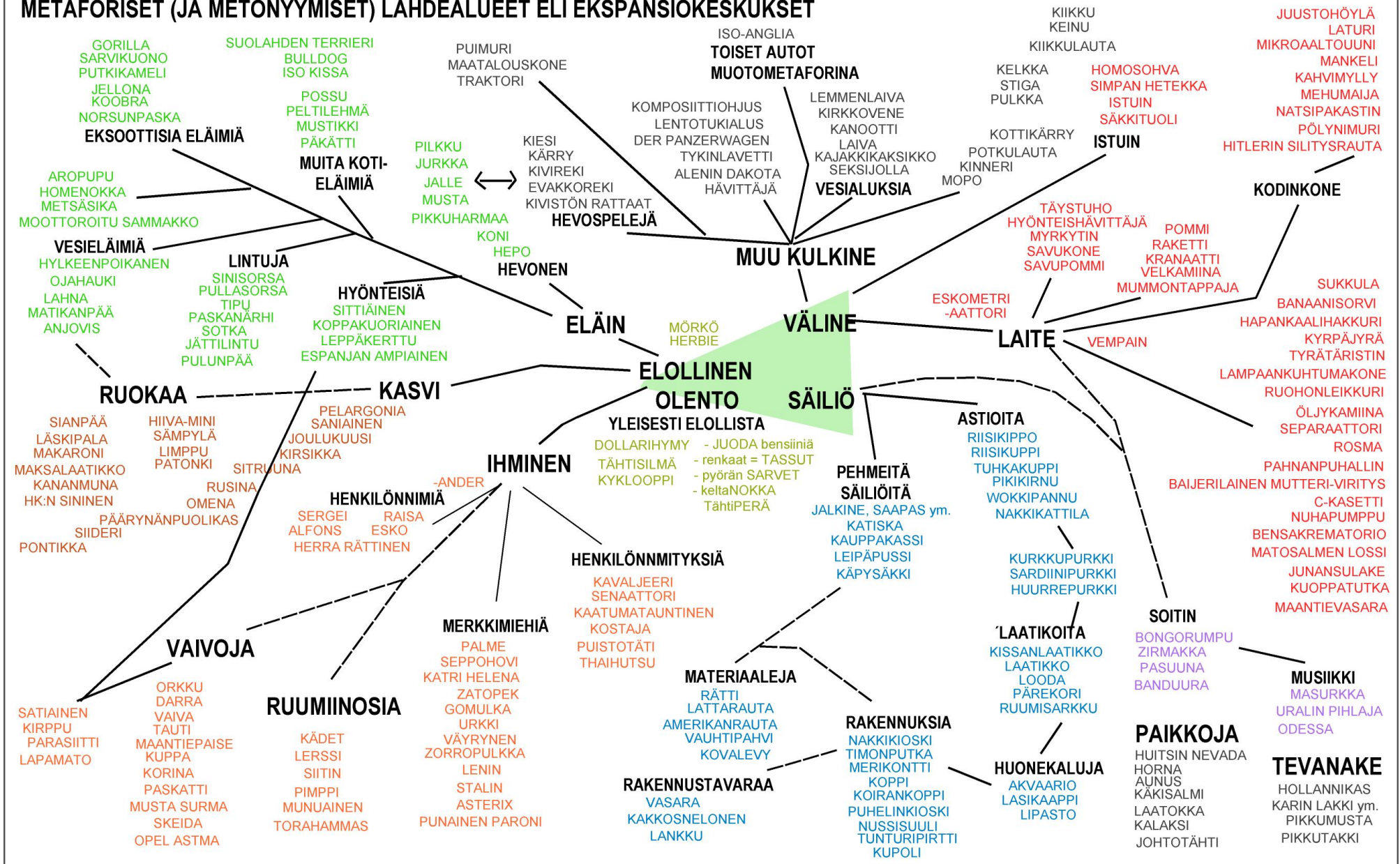
Alaluvussa [F:3](#) analysoin kulkineennimistön sisältämien metaforien lähdealueita ja näistä useimmin toistuvista lähdealue–kohdealue-yhdistelmistä tiivistyviä metaforisia skeemoja. Analyysi on tehty yksittäisten nimien analyysien perusteella ja nimiin sisältyvien sanojen ja nimien pohjalta. Lähdealueiden analysoinnissa voidaan myös käyttää apuna usein toistuvia **avainsanoja**. Esimerkiksi skeema HIP HOP ON UHKA JÄRJESTÄYTYNEELLE YHTEISKUNNALLE näkyy avainsanatasolla sanoina *bad*, *nasty*, *naughty* ja *bastard* ([Androutsopoulos 2000:5](#)).

Tämän osion kolmas tutkimuskysymys, mitä kulttuurisia ilmiöitä kulkineennimistössä heijastuu ([F:5](#)) on hiukan epätyypillistä nimistöntutkimusta eikä siihen liity mitään erityistä taustateoriaa. Luvussa pyritään vain peilaamaan nimistöä tehtyjä poimintoja kulttuurihistoriaan.

F:3 Kulkineennimistön metaforiset lähdealueet

Tässä luvussa esitetään, mitä metaforisia lähdealueita kulkineennimistössä on hyödynnetty. Olen tarkastellut aineistossa olevia metaforisia primäärinimiä sekä luonnostaan metaforisia lisämerkityksisiä sekundäärinimiä. Näiden pohjalta olen piirtänyt kulkineennimistön metaforisista lähdealueista yleispiirteisen skemaattisen kartan, joka on alla. Tämän kartan keskiössä ovat korkeimman tason skemaattiset yleistyksiset, KULKINE ON ELOLLINEN OLENTO, KULKINE ON VÄLINE ja KULKINE ON SÄILIÖ. Niistä etäännyttäessä on aluksi alemman asteen yleistyksiä (mustalla värillä). Hierarkiassa alinna ovat yksittäiset metaforiset nimet, aidot aineistoesimerkit. Ne on ryhmitelty, ja ryhmien yhteenkuuluvuutta on ilmennetty asettelun, värien ja viivojen avulla. Skemaattinen kartta metaforisista lähdealueista näyttää seuraavalta:

METAFORISET (JA METONYMISET) LÄHDEALUEET ELI EKSPANSIOKESKUKSET



Nämä kolme pääskeemaa kuvataan tekstimuodossa vielä yksinkertaisemmin kukin omissa alaluvuissaan. Kulkineesta elollisena olentona kerrotaan luvussa [F:3.1](#), kulkineesta välineenä luvussa [F:3.2](#) ja kulkineesta säiliönä luvussa [F:3.3](#). Lisäksi puhtaiden sekundäärinimien sisältämissä suffikseissa on joitakin viitteitä hiukan samantapaisesta jaosta, mikä todetaan lyhyesti luvussa [F:3.4](#). Skemaattisen kartan ulkopuolelle hajaantuneita lisämerkityksisiä sekundäärinimiä esitellään luvussa [F:3.5](#) ja luvun loppuksi on koonti ([F:3.6](#)).

F:3.1 Kulkinne elollisena olentona

Kuten kulkineisiin liittyviä metaforisia lähdealueita esittävästä (F:3) skemaattisesta kartasta käy ilmi, monet kulkineennimistön metaforat ovat peräisin sellaisilta lähdealueilta, että ne voidaan tiivistää metaforiseksi skeemaksi KULKINE ON ELOLLINEN OLENTO. Seuraavat alaluvut kuvaavat tarkemmin niitä metaforia, joista tämä metaforinen skeema tai kattometafora koostuu.

F:3.1.1 Yleisiä todisteita kulkineitten elollisuudesta

Monet yksityiskohdat kielessä viittaavat siihen, että kulkineita pidetään elollisina olentoina, tai tarkemminkin ottaen, niihin voidaan tietyissä tilanteissa yhdistää elävien olentojen ominaisuuksia. Olennaisimpia tällaisia ovat kulkineen osien metaforinen samastaminen sellaisiin osiin, joita elävilläkin olennoilla on. Kulkineilla voi kansankielessä olla *nokka* ja *perse*, ja kulkineen *mahan alle* voidaan myös kurkistaa. Kulkineen etuosa vastaa yleensä visuaalisesti kasvoja. Kuten luvussa E:6.4.3.1 on todettu, kulkineen valot samastetaan usein silmiin. Esimerkiksi Rover-autoa, jossa on keskellä kolmas ajovalo eli "silmiä", nimitetään *Kykloopiksi*. Pyöreälamppuista Ladaa taas kutsutaan *Nappisilmäksi*. 1960-luvulla käyttöön tulleiden piiloajovalojenkin yhteydessä puhutaan toisinaan silmäluomista; esimerkiksi eräässä Mobilisti-lehden (2/95) myynti-ilmoituksessa puhutaan *läppäsilmä-Mercurystä*, missä *läppäsilmä* viittanee juuri piiloajovaloiseen automalliin. Kasvoutta täydentää myös ilmeisesti amerikkalaisperäinen metafora, missä auton keulasäleikkö samastetaan hymyyn tai virnistykseen (*dollarihymy*, *dollar grin*), ks. E:6.4.3.5. Näitten lisäksi renkaista voidaan puhua *tassuina*, ja autot *juovat bensiniä* ja *syövät kilometrejä* niin Suomessa kuin Virossakin. Elolliseen viittaavana voidaan pitää myös sitä, että kaksipyöräisten yhteydessä puhutaan *pyörän sarvista*. Myös monia kulkineiden oikeutteluja pidetään kovin inhimillisinä.

Seuraavissa alaluvuissa esiteltävien nimien ja aihealueiden lisäksi elollisuutta ilmentävät toki myös "elollisten" henkiolentojen nimitykset *Mörkö* ja fiktiivisten "elollisten" hahmojen nimet, esimerkiksi *Herbie*.

F:3.1.2 Henkilönnimen näköiset kulkineennimet

Etunimen näköiset kulkineennimet ja kulkineitten sukupuoli

Aineistossa on suuri joukko nimiä, jotka ovat henkilönnimen näköisiä. Henkilönnimen näköiseen nimeen on voitu päästä parillakin eri tavalla. Etunimen näköinen nimi on saatettu antaa primäärin nimenannon kautta vaikkapa kulkineen luonteen kuvaimeksi tai jonkin esikuvan mukaan. Usein henkilönnimeä on käytetty myös alkuperämaan ilmentämiseen (*Raisa*, *Sergei*). Näiden, usein yksilönniminä toimivien primäärien epävirallisten nimien lisäksi aineistossa on myös etunimien näköisiä lisämerkityksisiä sekundäärinimiä (siis *Ford Escort* → *Esko*). Etunimen näköisiin lisämerkityksisiin sekundääreihin kulkineennimiin sisältyy niin yleisiä merkki- ja mallinimiä (*Bedford* → *Petteri*) kuin yksilönnimeksi miellettyjä nimiä (*Lada* → *Lauri*). Seuraavissa nimilaatikoissa on juuri vain näitä lisämerkityksisiä sekundäärinimiä. Ensimmäisessä nimilaatikossa on virallisen tai epävirallisen miehennimen näköisiä kulkineennimiä, toisessa taas naisennimen näköisiä. Nimilaatikoihin on luettu tavallisten allakkanimien lisäksi mukaan myös lempinimiä, julkisuuden henkilöiltä tuttuja nimiä ja kuvitteellisten hahmojen nimiä. Näiden perusteella voidaan ehkä arvioida kulkineitten sukupuolisuutta.

Miehennimen näköiset nimet:

Asco = (henkilöauto) Opel Ascona

Eemeli = (kuorma-auto) Sisu ET-sarja

Eero = (kuorma-auto) REO

Elmeri = (henkilöauto) Ford Escort

Esco = (henkilöauto) Ford Escort

Escocossu = (henkilöauto) Ford Escort Cosworth

Esko = (henkilöauto) eräs Ford Escort

Esko = (henkilöauto) Ford Escort

filemoonni = (polkupyörä)

Henkka = (henkilöauto) Vauxhall Prince Henry

livana = (henkilöauto) IFA

Ike = (henkilöauto) eräs Hyundai i40

Iso-**Niilo** = (kuorma-auto) Volvo N88

Jaakko = (henkilöauto) Jaguar

Jagomir = (henkilöauto) Jaguar

Jammu = (moottoripyörä) Yamaha

Jarska = (henkilöauto) eräs Toyota Yaris

Joni = (traktori) John Deere

Joni = (polkupyörä) Jopo

Kallis Jalmari = (traktori) Allis Chalmers

Kallu = (henkilöauto) Mitsubishi Galant

Karin lakki = (henkilöauto) Cadillac

Kasirellu = (henkilöauto) Renault 8 Gordini

Kauko = (henkilöauto) Cadillac

Kossuesko = (henkilöauto) Ford Escort Cosworth

Lalli = (henkilöauto) eräs Lada

Lapa-**Valtteri** = (henkilöauto) Plymouth Valiant 1960-62

Larppa = (henkilöauto) Lada

Lars = (henkilöauto) Lada

Larssi = (henkilöauto) Lada

Lartsa = (henkilöauto) Lada

Lasse = (henkilöauto) eräs Lada

Lasse = (henkilöauto) Lada

Late = (henkilöauto) eräs Lada

Lauri = (henkilöauto) eräs Lada

Masa = (henkilöauto) Mazda

Masa = (henkilöauto) eräs Mazda 2 vm. 2009

Masa = (henkilöauto) eräs Mazda pick-up

Masa = (henkilöauto) eräs Mazda 121

Masi = (kuorma-auto) Sisu SA-150

Mati = (henkilöauto) Daewoo Matiz

Nasse = (henkilöauto) Nash

Nisse = (henkilöauto) Nissan Sunny 1.6 SLX "Sportwagon" vm -92

Osmo = (henkilöauto) Oldsmobile
Paksu-**Petteri** = (pakettiauto) eräs Bedford vm. 1968
Pasi = (sotilasajoneuvo) Sisu XA-180 ja muita malleja
Peetu = (kuorma-auto) Bedford
Peko = (kuorma-auto) Bedford
Peku = (kuorma-auto) Bedford
Pena = (henkilöauto) eräs Peugeot 1007 vm. 2005
Pete = (kuorma-auto) Peterbilt
Petter = (pakettiauto) Bedford
Petteri = (kuorma-auto) Bedford
Petu = (kuorma-auto) Bedford
Petukka = (pakettiauto) Bedford
Pietro = (kuorma-auto) Bedford
Pikku **Vihtori** = (henkilöauto) eräs Vauxhall Victor F1
Pikku-**Niilo** = (kuorma-auto) Volvo N86
Pikku-**Sampo** = (leikkuupuimuri)
Pikku-**Vallu** = (traktori) Valmet 15/20
Pontus = (henkilöauto) Pontiac
Puldokki**petteri** = (kuorma-auto) Bedford bulldog-tyyppinen
Rami = (henkilöauto) Dodge Ramcharger
Ransu = (henkilöauto) Pontiac Trans Am
Ransu = (henkilöauto) Ford Transit vanha,lavamallinen
Ransu = (henkilöauto) Ford Transit
Reijo = (henkilöauto) Rambler
Reino = (henkilöauto) Renault
Reiska = (henkilöauto) Opel Rekord
Reiska = (henkilöauto) Rambler Rebel
Rellu = (henkilöauto) eräs Renault Laguna vm. 1997
Revontuli-**Rellu** = (henkilöauto) eräs Renault 5
RistoSakari = (henkilöauto) Audi RS-mallit
RistoSakke = (henkilöauto) Audi RS-mallit
Romeo = (henkilöauto) eräs Alfa Romeo
Sale = (henkilöauto) Dodge Challenger
Sammy = (henkilöauto) Lada Samara
Sammy Samara = (henkilöauto) eräs Lada Samara 1500i
Sask'a = (traktori) T-16M
Sassa = (henkilöauto) T-16M
Sauli = (henkilöauto) eräs Datsun 100A
Sauli 100a = (henkilöauto) eräs Datsun 100A
Sepe = (henkilöauto) Fiat 127
Shampoo-**Jammu** = (moottoripyörä) Yamaha XZ 550
Taavetti = (traktori) David Brown
Taavi = (traktori) David Brown
Taavit**Rauno** = (traktori) David Brown

Tane = (henkilöauto) Ford Taunus
Taneli = (henkilöauto) Ford Taunus
TeDi = (henkilöauto) eräs Seat Cordoba TDi
Tipparellu = (henkilöauto) Renault R4
Tomppa = (henkilöauto) eräs Toyota Land Cruiser vm. 1989
Touko Jaakoppi = (henkilöauto) eräs Citroen 2CV
Uuno = (henkilöauto) Fiat Uno
Uuno = (henkilöauto) eräs Fiat Uno
Vallu = (henkilöauto) Plymouth Valiant
Valtsu = (traktori) Valmet
Valtteri = (henkilöauto) Plymouth Valiant
Valtteri = (traktori) Valtra
Veksi = (henkilöauto) Vauxhall VX
Veli-Matti = (traktori) Valmet
Vicce = (henkilöauto) Vauxhall Victor
Volli = (henkilöauto) Volvo
Volmari = (henkilöauto) eräs Volvo
Vova = (henkilöauto) Volvo
Vovka = (henkilöauto) Volvo
Waldo = (henkilöauto) Plymouth Valiant
Yammu = (moottoripyörä) Yamaha
Zetor **Antti** = (traktori) Zetor 25 A
Zetor **Kalle** = (traktori) Zetor 25 K
Esitettyjen nimien lukumäärä: 110

Naisennimen näköiset nimet:

Amalia = (henkilöauto) Volvo Amazon
Anselika = (henkilöauto) Ford Anglia
Armi = (henkilöauto) Armstrong-Siddeley
Bii-Mari = (henkilöauto) BMW
Emma = (henkilöauto) EMW
Ensu = (henkilöauto) NSU
Essi = (henkilöauto) Ford Escort
lida = (kuorma-auto) KAZ 608 tai 4540, "Kolhida"
lidu = (henkilöauto) Citroen ID19 tai DS19
Irmeli = (henkilöauto) Chevrolet Impala
Jatta = (henkilöauto) Volkswagen
Kaarina = (henkilöauto) Toyota Carina
Kaarina = (henkilöauto) eräs Toyota Carina II
Kaarina = (henkilöauto) eräs Toyota Carina
Kaisa = (henkilöauto) Opel Kadett
Kata = (traktori) KD-35 (tai KT-35) tai ehkä KT-7-traktori
Katin lakki = (henkilöauto) Cadillac
Katja = (henkilöauto) Opel Kadett

Kerttu = (henkilöauto) eräs Hyundai Getz
Lara = (henkilöauto) Lada
Lara Lada = (henkilöauto) eräs Lada
Laura = (henkilöauto) eräs Lada
Leena = (henkilöauto) Chevrolet
Lenu = (henkilöauto) eräs Renault
Lillis = (henkilöauto) eräs Volkswagen
Lusja = (maastoauto) LuAZ
maikki = (poliisiauto) pakettiautomallinen
Matadooris = (henkilöauto) AMC Matador
Matilda = (henkilöauto) eräs Mazda 323
Matleena = (moottoripyörä) Matchless
Minttu = (henkilöauto) Austin Mini
Mirkku = (henkilöauto) Fiat 131 Mirafiori
Oksana = (henkilöauto) Opel Ascona
Olga = (poliisiauto) Volga PSK:1960-luku
Petukka = (pakettiauto) Bedford
Piritta = (henkilöauto) eräs Lada Niva
Rauni = (traktori) David Brown
Saara = (henkilöauto) Citroen Xsara
Saara = (henkilöauto) eräs Ford Sierra
Saima = (henkilöauto) eräs Saab vm. 1979
Samantha = (henkilöauto) Lada Samara
Sanni = (henkilöauto) Nissan Sunny
Sirje = (henkilöauto) Ford Sierra
Sirtsu = (henkilöauto) Ford Sierra
Suzie = (henkilöauto) Suzuki
Tamara = (henkilöauto) Lada Samara
Tellervo = (henkilöauto) Volkswagen 1600 TL
Tiina = (henkilöauto) Citroen Dyane
Veera = (henkilöauto) eräs Volkswagen Golf VR6
Vicky = (henkilöauto) eräs Ford Crown Victoria
Viivi = (henkilöauto) Vauxhall Viva

Esitettyjen nimien lukumäärä: 51

Vaikka primäärinimet eivät laatikoissa mukana olekaan, niiden perusteella voitaneen silti päätellä, että kulkineella voi olla niin miehennimen kuin naisennimenkin kaltainen nimi; kumpiakkin on aineistossa siinä määrin paljon. Auton sukupuoli on askarruttanut myös Ladaforumin keskustelijoita. Erään FSO Polonezin omistajan mukaan hänen autonsa on varmaankin poika, koska se pitää niin matalaa ääntä, etenkin jos pakoputki on rikki. Parikkalalaisen naishenkilön mielestä hänen Ladansa taas on metroseksuaali, sillä vaikka sen nimi on *Vanja-eno*, se tarvitsee tasaisin väliajoin "lilaa luomeen ja punaa poskeen". Molempien sukupuolten nimiä on käytetty myös laivojen nimeämiseen, joskin ainakin joissakin aineistoissa naisennimet ovat yleisempiä. Henkilönnimen antamisen on mm. nähty korostavan laivojen yksilöllisyyttä ja personifioivan ne. (Schybergson 2009: 65–66, 81–82, 91–95.) Laivat ovat siis olleet naisia ja niiden omistajat ja väki enimmäkseen miehiä. Myös kulkineet ovat joskus

olleet miesten maailmaa, mutta nimistön perusteella voitaneen päätellä, että kulkine voi ilmeisesti olla miehelle sekä nelipyöräinen tunne-elämän kohde että toveri ja näin se voi olla kumpaa sukupuolta hyvänsä.

Primääriä yksilönimeä annettaessa on todennäköistä, että yksilönimen antamisella kulkineelle on kyse personifioinnista ja kulkineen infimillistamisesta (katso tästä lisää lukua [B:1.3.1](#)). Autojen nimeäminen ikään kuin ihmisiksi liittyy siihen, että kulkinetta voidaan luonnehtia peräti perheenjäseneksi. Pohjoispohjalainen ladafoorumilainen on todennut: "Kaippa ne mystiset hajoamiset ja oikuttelut ovat enempi inhimillisiä luonteenpiirteitä, kuin teknisiä ominaisuuksia." Lisämerkityksisissä sekundäärinimissä tilanne ei ole näin selvä. Jos lisämerkityksinen sekundäärinimi on yksilönimi, personifikaatiotulkinta vaikuttaa luontevalta (*Lada* → *Lasse*, *Samara* → *Sammy* tai *Nissan* → *Nisse*). Kun sitä vastoin Yamahasta puhutaan vakiintuneesti *Jammuna* tai David Brownista *Taavettina*, personifikaatiotulkinta ei ole yhtä selvä. Voidaan myös ajatella, että lisämerkityksisiä sekundäärinimityksiä lekseemihakuisen muuntelun kautta tuotettaessa olennaisinta olisi harhalekseemin merkityksen sijasta harhalekseemin saatavuus ja yleisyys. En varmasti voi tietää, missä määrin henkilönimen näköisissä lisämerkityksisissä sekundäärinimissä on kyse personifikaatiosta; asiaa voitaisiin ehkä selvittää psykolingvistisin tutkimuksin. Joka tapauksessa henkilönimen näköiset nimet toimivat lähes aina paitsi inhimillistäjinä myös linkkinä viralliseen nimeen tai nimeämisperusteen ilmentäjinä, ja tämä kaksiviitteisyys erällä tavalla häiritsee mahdollisen personifikaation välittymistä.

Sukunimen näköiset kulkineennimet

Tutkimusaineistoon sisältyy myös sukunimen kaltaisia lisämerkityksisiä sekundäärinimiä. Tällaisista mainittakoon esimerkkeinä vaikkapa lisämerkityksiset sekundäärinimet *Coskinen* 'Ford Cosworth' ja *Laapotti*. Sukunimen näköiset muodosteet voivat myös olla sikäli fiktiivisiä, että sukunimen ei tarvitse todellisuudessa olla olemassa (esim. *Herra Rättinen* 'eräs Citroen 2CV eli Rättisitikka'). Sukunimen näköiset nimet voivat olla myös vieraskielisen sukunimen (*Larsen*) näköisiä tai vain sisältää vieraskieliselle sukunimelle tyypillistä ainesta (*Katsikohvi* 'GAZ-ka.', *Webberi* 'Suzuki pv5 -mopo', *Ladukievitsh* 'Lada', *Slobodova* 'Skoda'). Näkemykseni mukaan sukunimen kaltaiset kulkineennimet eivät metafysiikaltaan juuri eroa etunimen näköisistä; viitataanhan erityisesti miehiin puhuteltaessa useinkin pelkällä sukunimellä.

Kokonaiset nimiyhdistelmät

Toisinaan kulkineennimet saattavat myös olla kokonaisen etu- ja sukunimiyhdistelmän muotoisia. Tällöin joko "etunimi" tai "sukunimi" on kulkineennimeen nähden sekundääri ja toinen on sitten vapaan assosiaation tulosta. Kokonaisia nimiyhdistelmiä ovat *Lara Lada* 'eräs Lada', *Sammy Samara* 'eräs Lada', *Lauri Olavi Ruplahymy* 'eräs Lada' ja *Linta Ladanius* 'eräs Lada 1500 Combi vm. 1983'. Postiluukkujen nimiyhdistelmiä taas matkii *O Sorsa* 'Opel Corsa'. Tällaisia voitaneen pitää voimakkaastikin personifioivina.

Julkisuuden henkilön henkilönimen näköiset kulkineennimet

Epäviralliseen kulkineennimistöön sisältyy myös joukko nimiä, jotka ovat erilaisten julkisuuden henkilöitten nimien näköisiä. Osittain näillä lisämerkityksisillä sekundäärinimillä on jokin nimeämisperuste, osittain kysymys on lekseemihakuisesta muuntelusta ilman mitään erityistä pyrkimystä minkään tunnistettavan ja selvän nimeämisperusteen esiin tuomiseen. Nimeämisperusteen ilmentämisestä (ja siis kaksoismotivaatiosta) on kyse, kun Ford Escortin nimitys *Esko* on tarkennettu *Mikkolan Eskoksi* Hannu Mikkolan ajettua rallia kyseisellä mallilla ja kun matkailuohjelmistaan tunnetun Folke Westerlundin mukaan erään retkeileväisen nuoren miehen

Volkswagenia alettiin nimittää *Folke Westiksi* tai vain *Folkeksi*. Vähemmän kaksoismotivoituja "väännöksiä" sitä vastoin ovat Talbotin nimitys *Pol Pot* ja Pontiacin nimitys *Pontias Pilatus* (vrt. engl. *Pontias Pilate*). Tällaisten merkkihenkilöitten nimien personifioiva vaikutus on varmasti erityyppinen kuin esimerkiksi tavallisilla etunimillä saavutettaisiin. Useimmat etunimethän ovat sinänsä merkityksettömiä ja saavat sävyjä korkeintaan lähipiirin tai julkisuuden kantajistaan, kun taas tällaiset julkisuudesta tuttujen suurmiesten ja mediapersoonien nimet sisältävät paljon enemmän erilaisia sävyjä, viittauksia eri suuntiin ja kenties affektiakin. Voidaan teoriassa ajatella, että metaforisesti näihin kulkineisiin liittyy silloin julkisuuden henkilön ominaisuuksia.

F:3.1.3 Henkilönnimityksen näköiset kulkineennimet

Henkilönnimen lisäksi henkilöihin viitataan huomattavan usein myös appellatiivisilla henkilönnimityksillä (esim. *täti*, *presidentti* tai *ääliö*). Aineistossa on kymmeniä tällaisen appellatiivisen henkilönnimityksen kaltaisia lisämerkityksisiä sekundäärinimiä. Morfofonologisin operaatioin tuotettuja ovat esimerkiksi *Napero* 'Mitsubishi Pajero' ja *Piltti* 'Plymouth', leksikaalisen korvaamisen tai kääntämisen kautta taas vaikkapa *Kostaja* 'Sunbeam Avenger' ja *Varakreivi* 'Vauxhall Viscount'. Henkilönnimitysten gallerian laajuutta voi tarkastella seuraavasta nimilaatikosta:

Henkilönnimityksen näköiset nimet:

Amazooni = (henkilöauto) Volvo Amazon
Amerikaano = (henkilöauto) Rambler American
Autopolo = (henkilöauto) Volkswagen Polo
Ford Transvestit = (pakettiauto) Ford Transit
Haikala-Letukka = (kuorma-auto) Chevrolet 1946-47 (kuvan [lähdeviite](#))
Inkkari = (moottoripyörä) Indian
Iso Vaari = (leikkuupuimuri) eräs Fahr
Issika = (moottoripyörä) IC
Jumalanna = (henkilöauto) Citroen DS
Kadetti = (henkilöauto) Opel Kadett
Kavaljeeri = (henkilöauto) Chevrolet Cavalier
Kavaljeeri = (henkilöauto) Vauxhall Cavalier
Kessu = (kaivinkone) Vammass Kersantti
Kippari = (henkilöauto) Opel Kapitän
Kollivolski = (henkilöauto) Volkswagen Golf
Koltainen = (henkilöauto) Mitsubishi Colt
Kommari = (henkilöauto) Opel Commodore
Kostaja = (henkilöauto) Chrysler Avenger
Kostaja = (henkilöauto) Sunbeam Avenger
Letukka = (henkilöauto) Chevrolet
Letukka = (kuorma-auto) Chevrolet
Majuri = (traktori) Fordson Major tai Power Major tai Super Major
Matadooris = (henkilöauto) AMC Matador
Munakadetti = (henkilöauto) Opel Kadett 1980-1990-luvun taite (kuvan [lähdeviite](#))
Mörkö-Majuri = (traktori) Fordson Major (kuvan [lähdeviite](#))

Napero = (maastoauto) Mitsubishi Pajero lyhyempi malli
Neekeri = (maastoauto) Jeep Wagoneer
Paheero = (henkilöauto) Mitsubishi Pajero
Pallero = (pakettiauto) Mitsubishi Pajero
Parooni = (henkilöauto) Chrysler LeBaron
Perverssisuzuki = (mopo) Suzuki PV
Piikkipyörä**majuri** = (traktori) Fordson Major (kuvan [lähdeviite](#))
Piltti = (henkilöauto) Plymouth
Polonen = (henkilöauto) Volkswagen Polo
Pomo = (henkilöauto) Pontiac
Pomomusse = (henkilöauto) Ford Mustang Boss
Porvari = (kuorma-auto) Borgward
Pressasubaru = (henkilöauto) Subaru Impreza
Puistotäti = (henkilöauto) Buick Park Avenue
Raataja = (kuorma-auto) Ford Trader
Rassukka = (matkailuauto) eräs
Romuenkeli = (moottoripyörä) Royal Enfield
Ryöväri = (henkilöauto) Rover
Senaattori = (henkilöauto) Opel Senator
Separi = (henkilöauto) Chevrolet Sebring
Sohlo = (mopo) Solifer
Sussu = (henkilöauto) Suzuki
Söhläri = (mopo) Solifer
Taavitin poika = (moottoripyörä) Harley-Davidson
Tarpoja = (maastoauto) eräs Land Rover Range Rover
Teiniäkskorolla = (henkilöauto) Toyota Corolla DX
Thaihutsu = (henkilöauto) Daihatsu
Tirppana = (henkilöauto) eräs Ford Thunderbird
Transsu = (pakettiauto) Ford Transit
Transu = (pakettiauto) eräs Volkswagen Transporter
Transu = (pakettiauto) Ford Transit
Transu = (henkilöauto) Pontiac Firebird Trans Am vm. 1989
Transvestiitti = (pakettiauto) Ford Transit
Transvestiitti = (pakettiauto) Volkswagen Transporter
Vaari = (henkilöauto) Deutz-Fahr
Vaari = (leikkuupuimuri) Fahr
Vajaa luti = (henkilöauto) Opel Kadett
Vanha **Vaari** = (leikkuupuimuri) eräs Fahr
Varakreivi = (henkilöauto) Vauxhall Viscount
Vauva-Mersu = (henkilöauto) Mercedes-Benz 170 VA
Vekkuli = (henkilöauto) Opel Vectra
Veli sika = (henkilöauto) Skoda Felicia
Ämmä = (henkilöauto) Rambler American
Äpu = (henkilöauto) Volkswagen Polo

Nimitysten näennäiset aihepiirit liikkuvat sotilasmaailmasta huonoihin naisiin ja vauvoista vanhuksiin. Vaikka kulkinetta ei voida aivan inhimillisenä pitääkään, morfofonologisen variaation kautta syntyneet nimitykset antavat kulkineille lisäväriä (esim. *Pontiac* > *Pomo*) ja joskus jopa kuvaavat niiden olennaisia piirteitä. Esimerkiksi Daihatsun nimitys *Thaihutsu* kuvaa monimielisesti kulkineen itäistä alkuperää, edullista hintaa ja kulkineeseen liittyviä arvostuksia.

Virolaisia henkilöä tarkoittavan sanan kaltaisia lisämerkityksisiä sekundäärinimiä on vain yksi, *Jumalanna* 'Citroën DS', ja sekin on lainaperäinen. Mallin nimitys *Déesse* ('jumalatar') tunnetaan nimittäin jo ranskassa. Tämä on linjassa sen kanssa, ettei virolaisen henkilönimen kaltaisia kulkineennimiäkään juuri ole. Pohjimmainen syy tähän suomen ja viron väliseen eroon lienee se, että Suomessa kulkineet ovat olleet yksityisomistuksessa, Virossa eivät. Näin kulkineeseen ei ole syntynyt samalla tavalla henkilökohtaista suhdetta kuin Suomessa ([Hyvönen 1993: 58–59, 107](#)).

F:3.1.4 Ruumiinosten ja tautien näköiset kulkineennimet

Edellä on käsitelty henkilöviitteisten eris- ja yleisnimien kaltaisia kulkineennimiä. Tämän ryhmän eräänlaisena metonymyisenä jatkona aineistossa kuitenkin on myös kulkineennimiä, jotka muistuttavat ruumiinisiin ja tauteihin liittyvää sanastoa. Kuten seuraavasta nimilaatikosta käy ilmi, aiheita on monia ja seksuaali- ja anaaliteema ovat "slangille" odotuksenmukaisesti edustettuna.

Ruumiinosten näköiset nimet:

Aisa = (moottoripyörä) AJS

aisa = (moottoripyörä) moottoripyörä yleensä

Anus = (henkilöauto) Ford Taunus

kroppavaunu = (ruumisauto)

Kädet = (henkilöauto) Opel Kadett

Lerssi = (henkilöauto) Lada

Leukasubaru = (henkilöauto) Subaru Legacy (kuvan [lähdeviite](#))

Masu = (henkilöauto) Mazda

Merseedes**peenis** = (henkilöauto) eräs Mercedes-Benz

Mitsusiitin = (henkilöauto) Mitsubishi

Molo = (henkilöauto) GAZ 1930-l., ilmeisesti GAZ AA-malli

Nassu = (henkilöauto) Nash

Nassu = (moottoripyörä) NSU

Piippeli = (henkilöauto) eräs Opel viallinen

Pillu = (henkilöauto) Renault

Pimppi = (henkilöauto) Sunbeam IMP

Remmiveto-**Vulva** = (henkilöauto) Volvo ainakin 300-sarja

Saparo = (henkilöauto) Subaru

Sierain = (henkilöauto) Ford Sierra

Siitin = (henkilöauto) Seat

Tolusiitin = (henkilöauto) Seat Toledo

Ääspenis = (henkilöauto) Dodge Aspen

Esitettyjen nimien lukumäärä: 22

Muihin ruumiillisiin asioihin liittyvät nimet:

Agoonia = (henkilöauto) Opel Ascona

Baazka = (henkilöauto) eräs Lada

Darra = (henkilöauto) Dodge Dart

Ford **Kakka** = (henkilöauto) Ford Ka

irvistys = (henkilöauto) länsimainen loistoauto

Kakkafiiatti = (henkilöauto) Fiat 850

Kilpakortsu = (henkilöauto) Renault 8 Gordini

Korina = (henkilöauto) Toyota Carina

Kortsu = (henkilöauto) Toyota Corolla

Kortsu = (henkilöauto) Ford Cortina

Kuppa = (henkilöauto) Cadillac Coupé de Ville

Lapamato = (henkilöauto) Plymouth Valiant

Lepo = (henkilöauto) Opel

Lepo Astma = (henkilöauto) Opel Astra

Magu = (henkilöauto) Vauxhall Magnum

Niskahiki = (polkupyörä) Nishiki

Opel **Astma** = (henkilöauto) Opel Astra

Orkku = (henkilöauto) Ford Orion

Parasiitti = (pakettiauto) Ford Transit

Paskatti = (henkilöauto) Volkswagen Passat

Paskona = (henkilöauto) eräs Opel Ascona 2,0 i vm.-88

Poru = (henkilöauto) Volkswagen Bora

Raato = (henkilöauto) Cadillac Eldorado

Rokolla = (henkilöauto) Toyota Corolla

rupl**airvistys** = (henkilöauto) itäeurooppalainen, varsinkin venäläinen auto, erityisesti ZIM

Saparo = (henkilöauto) eräs Subaru Leon

Shampoo-Jammu = (moottoripyörä) Yamaha XZ 550

Skeida = (henkilöauto) Skoda

Skorbuut = (henkilöauto) Ford Scorpio

Tauti = (henkilöauto) Audi

Tein**kortsu** = (henkilöauto) Toyota Corolla DX

Vainaja = (kuorma-auto) Vanaja

Vaiva = (henkilöauto) Vauxhall Viva

Vesirokko = (henkilöauto) Volkswagen Scirocco

Esitettyjen nimien lukumäärä: 34

Kulkineen ja vaivan metaforinen yhdistäminen tarkoittaa sitä, että kulkine on vaiva. Esimerkiksi Vauxhall Vivaa onkin informanttien mukaan pidetty varsin vaivaisena autonä. On tosin kyseenalaista, missä määrin nimi on annettu mielikuvan perusteella tai missä määrin nimi on muovannut mielikuvaa. Samoin myös monet

ulostetemaattiset nimet saattavat arvottaa kulkineen käyttöominaisuuksia. Kulkinetta ei kuitenkaan voi semanttisesti järkevällä tavalla yhdistää kaikkiin ruumiinosiin tai vaivoihin. Yhdistäväksi tekijäksi jää kuitenkin eräänlainen elollisuus ja inhimillisuus, kosketuspinta ihmiseen. Sama pätee esimerkiksi tuoteproprin näköisiin lisämerkityksiin sekundäärinimiin *Nivea* 'Lada Niva', *SukiSuki* 'Suzuki' ja *Serla* 'Ford Sierra'.

F:3.1.5 Eläimennimen- tai nimityksen näköiset kulkineennimet

Kuten semanttisessa kartassa edellä esitettiin, elollisen olennon skeemaan kuuluu myös monia nimiä, jotka ilmentävät kulkineen eläimellisyyttä. Osa näistä on primäärinimiä eli vain kulkineen ominaisuuksia kuvaavia (*Aropupu*, *Putkikameli*, *Iso Kissa* ja *Espanjan ampiainen*), osa taas sekundäärejä (*Possu*, *Paskanärhi*, *Anjovis* ja *Gorilla*). Niin primääri- kuin sekundäärinimistä on toki mahdotonta aukottomasti sanoa, miten laajalti metaforista yhteyttä hyödynnetään. Nimen *Iso Kissa* on todettu kuvaavan Citroënin kissamaista tapaa liikkua, siis jousitusta. Polkupyörää tarkoittava *putkikameli* lienee muotometamorfinen ja viittaa polkupyörän kapeuteen, korkeuteen ja kaksikyttäisyyteen sekä tietysti käyttöön kulkuvälineenä. Lisäksi voidaan niin haluttaessa nähdä myös yhteys *kamelin* ja *putkikamelin* tavassa liikkua. Kolmas nimi, joka voitaisiin yhdistää liikkumistapaan, on Toyota Corollasta morfofonologisten operaatioiden kautta saatu *Gorilla*. Lekseemihakuisen muuntelun kautta tuotetuissa lisämerkityksissä sekundäärinimissä on kuitenkin, kuten jo henkilönnimien näköisiä kulkineennimiä äsken käsitellessäni totesin, kysymys kaksiviitteisen nimen tuottamisesta lähtölekseemin pohjalta ja saatavilla olevien ja hyvien harhalekseemien saatavuuden rajoissa. Näin ollen *Gorillan* metaforisuus on eräällä tavalla toissijaista ja sen aktivoitumista eräällä tapaa häiritsee viittaus nimeen *Corolla*. Näin ollen on oikeastaan mahdotonta sanoa, missä määrin nimi *Gorilla* tekee Toyota Corollasta eläimellisen.

Kuten semanttisesta kartasta edelleen ilmenee, metaforien lähteinä toimineitten eläinten valikoima on varsin laaja kattaen monia yleisesti tunnettuja eläimiä. Tuttujen kotieläinten lisäksi metaforiin on päätyneet lintuja, hyönteisiä, vesieläimiä ja joukko yleisesti mm. luonto- ja lastenohjelmista tutuksi tulleita lämpimämmän ilmanalan eläimiä. Kaiken kaikkiaan kyse on usein sellaisista eläimistä, jotka ovat sosiaalisessa todellisuudessamme tavallisia (leijona, sarvikuono, pullasorsa, kissa jne.). Sosiaalisella todellisuudella viittaan tässä siihen, että elävän eläimen ei ole välttämätöntä olla osa arkipäivää; riittää, että eläin näkyy esimerkiksi kirjoissa, elokuvissa, lehdissä tai verkossa ja on sitä kautta läsnä arkipäiväisessä elämässä.

Eläimiltä lainatut tai lainattavaksi ajateltavat ominaisuudet ovat useimmiten ulkonäkö (esim. sammakko), muoto (kirppu) ja tapa liikkua (kissa). Eläinaiheen alla on kuitenkin eräs hyvin olennainen alaskeema, KULKINE ON HEVONEN. Suomen kulkineistuksessa ja vanhan agraarikulttuurin päättyessä traktori korvasi hevosen työvälineenä ja auto kulkuvälineenä, mistä muistuttavat esimerkiksi traktoria tarkoittavat *hepo* ja *koni*. Aineiston perusteella hevosemetafora on vahvempi traktorin kuin auton keralla, mikä ei ehkä ole yllättävää, sillä maaseudulla siirtymä hevosesta traktoriin oli erilainen kuin kaupungissa siirtymä hevosesta autoon. Hevosille tyypillisiä yksilönnimiä on annettu kuitenkin muutamia sekä traktoreille (*Jurkka*, *Jalle*, *Pilkku*) että autoille *Musta*). Hevosskeemaan liittyy myös kulkineiden säilyttäminen *tallissa* sekä monet auton vanhoihin hevosajopeleihin samastavat lajinimet (*vaunu*, *kiesi* ~ *kiessi*, *kärri* ~ *kärry* jne.).

Eläinmetaforien yleisyyteen on törmätty muutamissakin lähteissä. Nahkola (1992: 237–249) on laskenut eläinmetaforia nykyslangissa ja päätyneet pitämään ryhmää varsin harvinaisena mutta suhteellisen ekspansiovoimaisena. Nahkolalla eläinmetaforat ovat tyypillisimmin nisäkkäitä ja kotieläimiä sikojen, koirien ja lehmien ollessa yleisimpiä. Kosken (2004: 71) viittausnimiainestossakin on eläinmetaforia (mm. *Pukki*, *Kolli*, *Pässi*, *Gorilla*, *Ankka* ja *Mursu*), jotka perustuvat opettajien ulkonäköön ja tapoihin. Eläinmetaforien yleisyyttä epävirallisessa kulkineennimistössä selittää osittain myös niiden yleisyys kulkineitten virallisissa merkki- ja mallinimissä. Eläinmetaforista

virallisten nimien kognitiivisena (lähde)alueena on maininnut mm. [Lehrer 1992](#). Esimerkkejä eläimistä virallisissa nimistä ovat esimerkiksi *Firebird*, *Cougar*, *Jaguar*, *Mustang* ja *Barracuda*. Lisää vastaavia on listattu eri sivustoilla, esimerkiksi [täällä](#) ja [täällä](#).

F:3.1.6 Kasvin- ja ruuannimen näköiset kulkineennimet

Ihmisten ja eläinten nimen (niin propristen kuin appellatiivisten) lisäksi aineistossa on kulkineennimiä, jotka näyttävät kasvien, hedelmien tai ruokien nimeltä. (Hedelmähän voi olla niin kasvinosa kuin ruokakin.) Näihinkin sisältyy sekä primäärejä että sekundäärejä nimiä. Primäärejä ovat esimerkiksi muotoa ilmaisevat *Hiiva-Mini* ja *Päärynänpuolikas*, sekundäärejä taas morfofonologisin operaatioin tuotettu *Pelargonia*, *Pontikka* ja *Maksalaatikko*. Yhdessä näistä kuitenkin muodostuu erikoinen metaforinen ryhmä, jonka motivaatiota voidaan vain arvailla. Kulkineen rinnastaminen kasviin tai ruokalajiin ei ole semanttisesti erityisen loogista. Avain saattaa kuitenkin olla Evar Saar in kanssa käymässäni käytäväkeskustelussa [2012](#)): Saar esitti, että sekä ruoka että kulkineet olisivat jotain sellaista, mistä ihmiset saattavat pitää tai inhota samantapaisin tuntemuksin. Ruoka on siis jotakin sellaista, josta kaikilla on mielipide ja joka on kaikkien elämässä läsnä. Näin sitä voidaan käyttää metaforisena lähdealueena. Tätä tukee sekin, että kulkineita ei sanota esimerkiksi **koivuiksi*: fokuksena on nimenomaan ensisijaisesti ruoka ja juoma.

F:3.1.7 Koonti elollistarkoitteisen sanan näköisistä kulkineennimistä

Ihmistä tarkoittavan nimen tai sanan näköisiä kulkineennimiä voidaan muodostaa niin virallisen nimen pohjalta kuin itsenäisestikin. Riippumatta siitä, onko nimellä jotain nimeämisperustetta, näissä nimissä voidaan nähdä jotain metaforista ja useimmiten inhimillistä ja personifioivaa. Erityisesti tämä pätee yksilönnimiin, jotka tosin muutenkin ovat yksilöiviä ja personifioivia lähes ex definitione. Kulkineen nimeäminen yksilönnimellä siis ylipäättäänkin tuo siihen tiettyä inhimillisyyttä. Erityisen voimakasta personifikaatio on etunimen kaltaisissa nimissä.

Varsinaisen personifikaatiopyrkimyksen sijasta varsin monissa tapauksissa kysymys saattaa kuitenkin olla vain siitä, että lekseemihakuisen muuntelun harhalekseemiksi on sattunut löytymään henkilönnimi, eläimennimi tai jotain elollista tarkoittava sana. Tällöin lekseemihakuiselle muuntelulle ominaisen kaksimielisyyden ja kaksoismotivaation mukanaan tuoma huvittavuus voi olla personifikaatiota merkittävämpi tekijä nimen antajan, kuulijan ja käyttäjän näkökulmasta. Kaikki, mikä näyttää personifikaatiolta ei siis välttämättä ole ainakaan ensisijaisesti sitä. Nahkola on ([1992: 247–248](#)) nimittänyt tällaisia sinänsä varsin osuvasti puolimetaforiksi. Kuten Nahkolakin kuitenkin toteaa, "tällaisissa [lisämerkityksisissä sekundäärinimissä] on vaihtelevassa määrin myös semanttista motivaatiota". Näin ollen voisi puhua myös neljäsosametaforista, kolmeneljäsosametaforista ja niin edelleen sen mukaan, miten suuressa määrin esimerkiksi gorillan koettaisiin metaforisesti kuvastavan Toyota Corollaa eli *Gorillaa*. Luultavasti tämä metaforan voimakkuus on kuitenkin riippuvainen jopa esiintymiskontekstista ja kielen käyttäjistä, joten tällaista luokitusta ei ole mahdollista saati järkevää tehdä. Olennaista on vain se, että lisämerkityksiseen sekundäärinimeen sisältyy aina harhalekseemin kautta mahdollisuus metaforiseen tulkintaan, joka voidaan haluttaessa aktivoida.

Ihmistä tarkoittavan nimen ja sanan näköisten kulkineennimien lisäksi aineistoon sisältyy ruumiinosiin ja vaivoihin liittyvän sanaston näköisiä kulkineennimiä. Nämä liittyvät kulkineen kokemiseen inhimillisenä tai persoonallisena lähinnä vain eräänlaisen aasinsillan tai metonymian kautta. Toisaalta vaivat ja ruumiinosatkin ovat yhtä lailla elollisia ja vaihtelevia kuin kasvit, eläimet, ihmiset ja – kenties – myös kulkineet. Eräänlaisia rajatapauksia ovat myös kasvin-, hedelmän- ja ruokalajin- ja ruokatarvikkeennimen näköiset nimet. Nämä esineet ovat myös elollisia ja osa elollisten elämää ja arkipäivää.

F:3.2 Kulkine välineenä

KULKINE ON VÄLINE -skeeman nimet jakautuvat karkeasti kahteen luokkaan: osassa nimistä kulkine rinnastetaan toiseen kulkineeseen (esim. Volvon kutsuminen *Traktoriksi*), osassa taas muuhun tekniseen laitteeseen, joko kuvitteelliseen (*Lampaankuhtumakone*) tai todelliseen (*Pölynimuri*). Molemmissa ryhmissä kulkine joka tapauksessa kuvataan jonkinlaiseksi tekniseksi, monimutkaiseksi apparaatiksi metaforan keinoin.

F:3.2.1 Kulkine kulkuvälineenä

Edeltävän luvun aluvussa [F:3.1.5](#) todettiin, että metaforat osoittavat kulkineen jatkaneen hevosen tehtävissä. Tähän samaan liittyvät, kuten jo sielläkin todettu, erinäiset sellaiset kulkineennimet, joissa kulkine rinnastetaan johonkin hevosaikakauden kulkupeliin (*kiesi, kärry, reki* jne.). Kulkine kuin toinen kulkuväline -teeman nimet ovat valtaosin primäärinimiä ja näin ollen ns. aitoja metaforia. Näitten metaforien kautta ilmaistaan monenlaisia tehtäviä, lähinnä käytettävyyttä eli ajo-ominaisuuksia (*Traktori* 'Volvo') ja kokoa ja muotoa (*Lentotukialus* 'Chrysler Saratoga') mutta myös jopa ääntä (*Hävittäjä* 'Ford-ka. 1939–45'). Maatalouskoneet, lento- ja vesialukset sekä sotilasalukset muodostavat metaforisia kimppuja edellä metaforisia lähdealueita esittävässä semanttisessa kartassa ([F:3](#)) esitetyllä tavalla.

Eräänlainen kulkineitten ja välineitten väliryhmä ovat lähdealuetta esittävässä skemaattisessa kartassa vieretysten asetetut istuimet ja eräänlaiset epäitsenäiset kulkuvälineet (kelkat, pulkat ja kottikärryt). Näillä molemmilla ilmaistaan useimmiten metaforisesti eräänlaista kulkineen passiviteettia, roolia esineenä, joka ei liiku ilman käyttäjän apua ja jota voidaan käyttää lähinnä istuskelemiseen. Nämä ovat tavallaan sukua hevosaikakauden kärryille ja reille epäitsenäisyydessään, huolimatta siitä, että autoa *kärryksi* kutsuttaessa kärryn epäitsenäisyyttä tuskin muistetaan.

Toisen auton nimen käyttäminen metaforana on täysin mahdollista, jos yhdennäköisyys on riittävä ([E:6.1.2.4](#), ks. esimerkkinä nimihausta esim. *Iso-Anglia* tai *Lännen Pobeda*) tai jos kulkineilla on yhteinen historiallinen tausta ([E:6.3.2.8](#) ks. esimerkkinä nimihausta esim. *Rupla-Opel*). Lisäksi muutamat automerkkien nimet ovat käytännössä geneeristyneet appellatiiveiksi, yleisimmin ehkä *mersu* ja *mosse*; olenpa kuullut rollaattoriakin sanotun *mersuksi*. Metaforisesti käytetty merkinnimi sisältyy myös ns. *Uhtuan Buick* -rakenteisiin nimiin, jotka on käsitelty erillisessä luvussa [E:6.3b](#).

Käytettiinpä kulkuvälinemetaforaa sitten muodon, käytettävyyden tai jopa yhteisen historiallisen alkuperän kuvaamiseen, kaikki kulkuvälineet (ehkä pulkkaa lukuun ottamatta) ovat metaforina jonkinlaisia teknisiä apparatteja.

F:3.2.2 Kulkine muuna laitteena

Toinen osa kulkineen apparatuutta korostavaa metaforista välineskeemaa on KULKINE ON (MONIMUTKAINEN TEKNINEN) LAITE. Nimiin sisältyy tuttuja kodinkoneita (*mankeli, mehumaija, Pölynimuri, Silitysrauta*) mutta myös karkeampitekoisia laitteita (*Ruohonleikkuri, Pannanpuhallin, Öljykamiina*). Lisäksi tulee panna merkille, että osa laitteista on lähinnä mielikuvituksen tuotetta (*Banaanisorvi, Hapankaalihakkuri, Kyrpäjäyrä, Tyrätärstin, Lampaankuhtumakone, Maantievasara*). Näissä mielikuvituksellisissa laitteissa "apparatuus" tuntuisikin eniten korostuvan. Joukko nimiä viittaa myös erilaisiin hävitysvälineisiin (*Raketti, Kranaatti, Velkamiina*;

Savupommi, Täystuho, Hyönteishävittäjä). Lisäksi muutamat harvinaiset johtimeksi käsitetyt sananloput korostavat muutamissa nimissä "apparaattiutta" (*Eskometri, -aattori*), mistä lisää luvussa [F:3.4](#).

Kulkineen laitteeseen samastavissa metaforisissa nimissä on yllättävän usein kysymys äänen, savun tai hajun eli eksudaattien kuvaamisesta metaforan avulla. Muotoassosiatiivisia (*Matosalmen lossi*) ja käyttäjäystävällisyyteenkin nimiä toki on (esim. *Tyrätärustin*). Ryhmän nimet ovat valtaosin primäärinimiä, joskin muutamia sekundäärejäkin kuuluu ryhmään (*Velkamiina, Täystuho, C-kasetti, Bajjerilainen Mutteri-Wiritys*).

Eräänlainen ryhmän rajatapaus tai etäpesäke ovat vielä soitinten ja sävelteosten näköiset nimet. Myös aineiston muutamat soitinnimet ilmaisevat ääntä tai muotoa, sävelteokset taas viittaavat useimmiten tiettyyn kulttuuripiiriin. Myös soittimia voidaan pitää monimutkaisina teknisinä apparateina, joskin ainakin *-rumpu*-nimet liittyvät luontevasti myös *kulkine on säiliö* -skeemaan, josta kerrotaan enemmän seuraavassa luvussa [F:3.3](#).

F:3.2.3 Koonti välineennimen näköisistä kulkineennimistä

KULKINE ON VÄLINE -skeeman nimet jakautuvat siis karkeasti kahteen luokkaan: osassa nimistä kulkine rinnastetaan toiseen kulkineeseen (esim. Volvon kutsuminen *Traktoriksi*), osassa taas kulkine rinnastetaan muuhun tekniseen laitteeseen, joko kuvitteelliseen (*Lampaankuhtumakone*) tai todelliseen (*Pölynimuri*). Näissä ryhmissä kulkine leimataan jonkinlaiseksi tekniseksi monimutkaiseksi apparatiksi metaforan keinoin, riippumatta siitä, mitä kaikkea metaforalla oikeasti ensisijaisesti ilmennetäänkään (ääni, käytettävyys, muoto jne.). Ihmistäkin voidaan toki joissain yhteyksissä nimittää metaforisesti koneeksi, mutta lienee niin, että tämän ryhmän metaforat saattavat olla ominaisia juuri kulkineennimistölle. (Näin on kuitenkin lähinnä verrattuna henkilön-, paikan- ja eläintennimistöön; muitten tarkoitteiden nimissä väline-metaforaa varmasti esiintyykin.)

F:3.3 Kulkine säiliönä

Kuten kulkineisiin liittyviä metaforisia lähdealueita esittävästä ([F:3](#)) skemaattisesta kartasta käy ilmi, monet kulkineennimistön metaforat ovat peräisin sellaisilta lähdealueilta, että ne voidaan tiivistää metaforiseksi skeemaksi KULKINE ON SÄILIÖ. Tämä säiliö voi olla umpinainen (LAATIKKO-metafora) tai päältä avoin (ASTIA-metafora). Nämä tällaiset astiat ja laatikot ovat prototyyppisimpiä SÄILIÖ-kattometaforan tai skeeman ilmentymiä aineistossa. Avointa kulhomaista seinämällistä esinettä edustavat esimerkiksi *lulla, riisikuppi, vokkipannu* ja *Nakkikattila*, kulkineitten laatikkomaisuutta taas esimerkiksi nimet *kottero ~ kottonen, lasikaappi, Laatikko, Nakkikioski, Natsipakastin* ja *Postilaatikko*. Suhteellisen realististen muotometaforien lisäksi on koko joukko autonnimiä, jotka antavat ymmärtää auton olevan muodoltaan jonkinasteinen kulhomainen, liereä kappale, joka on päältä avoin. Tällainen ei tietenkään ole teknisesti mahdollista, paitsi avoautoissa. Monet kulhomaiset esineet viittaavatkin muodon lisäksi samalla auton pienehköön kokoon ja keuhon ajettavuuteen.

Säiliömetaforaa hyödyntävien nimien ryhmään voidaan myös lukea *-rumpu*-nimien ryhmä, joka koostuu lähinnä vanhojen kaksitahtisten autojen (mm. Saab) nimityksistä. Voidaan siis ajatella, että niin rumpu kuin muut edellä mainitut ovat esineitä, joissa on lähinnä metallia oleva kuori ja tyhjää sen sisällä. Rumpu-nimet viittaavat kuitenkin

vahvasti kulkineen käyntiääneen, ja lisäksi monissa niistä on selvää eksoottisuuden tuntua, mikä värittää Saabia autona. Rumpu-nimiaihe onkin ainakin osin ruotsalaisperäinen (esim. *Djungeltrumma*, ks. [Kvillerud 1994: 229](#)), ja sen muotoassosiatiivisuuskin on varsin heikko. Jossakin määrin rumpu-metaforakin saattaa kuitenkin kuvata Saabin pyöreälinjaisuutta.

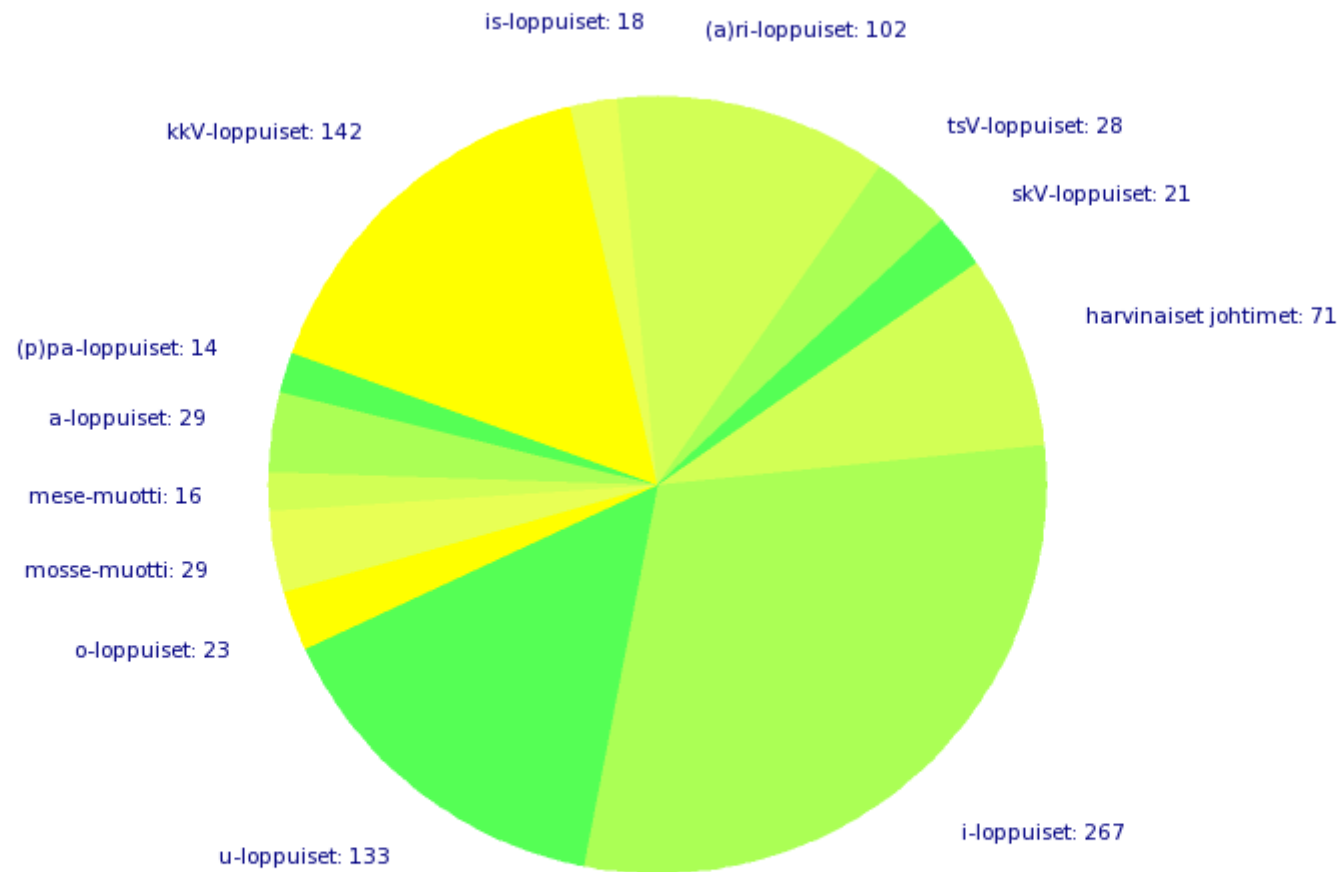
SÄILIÖ-skeeman ydinalueilta LAATIKOSTA ja ASTIASTA poistuttaessa skeeman edustumat etääntyvät kahteen suuntaan. Kun perustilanteessa kulkine (tuskin kuitenkaan polkupyörä) on peltiseinämäinen säiliö, tästä voidaan edetä joko pehmeäseinäisiin ja vähemmän laatikkomaisiin säiliöihin tai sitten entistä laajempiin säiliöihin eli esimerkiksi rakennuksiin. Umpinaisia ja rajautuvia pehmeäseinämäisiä esineitä ovat esimerkiksi kengät, vaatteet ja kassit, laatikkoa suurempia säiliötä taas huonekalujen lisäksi vaikkapa *Tunturipirtti*, *Puhelinkioski* ja *Kupoli*.

SÄILIÖ-skeemaan varsinaisesti liittyviin nimiin kytkeytyy lisäksi pari pientä ryhmää. Ensimmäinen niistä sisältää säiliön materiaaleja, ja nämä kirjaimellisesti usein ovat kulkineen oikeita valmistusmateriaaleja. Toisaalta taas aineistossa on metaforiselta käytöltään epämääräisempiä nimiä, joilla on yhteys rakennustarvikkeisiin, mikä voidaan kytkeä KULKINE ON (SÄILIÖMÄINEN) RAKENNUS -metaforaan.

SÄILIÖ-skeeman nimet ovat useimmiten muotoassosiatiivisia ja primäärejä. Muotoassosiatiivisuus voi kuitenkin joskus olla hyvin epämääräistäkin, jolloin säiliöys korostuu.

F:3.4 Puhtaiden sekundäärinimien suffiksisto skemaattisen metaforakartan lisätodisteena

Puhtaiden sekundäärinimien muodostamista käsiteltiin osiossa D, erityisesti luvussa [D:4](#). Luvussa [D:4.2](#) esitettiin, miten päättyviä muotteja hyödynnettiin ja miten yleisiä nämä muotit olivat. Ennen tämän luvun asiaan siirtymistä kertaamme tässä mainitusta luvusta lainatun graafin:



Tämä luvun tähänastisissa alaluvuissa [F:3.1–F:3.3](#) on pyritty tuomaan esiin, että metaforien lähdealueita tarkastelemalla voidaan päätyä siihen, että kulkiheet koetaan inhimillisinä, välineinä ja säiliöinä. Tälle oletukselle on havaittavissa lievää taustatukea myös puhtaitten sekundäärinimien sisältämässä "johtimistossa". Tähän tukeen tulee kuitenkin suhtautua varovasti, sillä suomen kielen johdinten tai sananloppujen funktiot ovat usein varsin epämääräiset.

A. V. Forsmanin ([1891: 182](#)) mukaan karjalassa on tunnettu hokema, jonka mukaan

"mies on *-nen*,
nainen on *-tar*,
orja on *-kka*,
talo on *-la*".

Näistä aineistossa esiintyy (lähes) ainoastaan *-kka*, mutta se onkin lähes yleisin suffiksi, johdin, muotin loppu tai sananloppu, mitä termiä sitten halutaankin käyttää. Tällä perusteella *-kkV*-suffiksia voidaan pitää henkilöivänä ja se voidaan ehkä osin liittää myös kotieläinten nimiin. Usein henkilöviitteisenä ja deminutiivisena voitaneen pitää myös *-u*-suffiksia, joka on hyvin yleinen kulkineennimistössäänkin.

Jos *-kka*- ja *-u*-suffikseja voidaan pitää henkilöviitteisinä ja inhimillistävänä, voidaan myös osa *-(a)ri*-suffiksin sisältävistä nimistä tulkita muotonsa vuoksi välineellistäviksi (esim. ehkä *Tanari* 'Ford Taunus'), ks. [D:4.2.2.7](#). Vieläkin rankemmin tekniseen apparaattiin viittaavia valejohtimia on, esimerkiksi nimissä *rosmaattori* (← *rosma*) 'puimuri' tai *Eskometri* 'Ford Escort' (vrt. *alkometri*, *kronometri*, *takymetri* jne.). Puhtaiden sekundäärinimien suffiksistossa on siis varovaisia viitteitä väline-skeeman suuntaan.

SÄILIÖ-skeeman tueksi vastaavanlaisia morfologisia apuja ei ole.

F:3.5 Lekseemihakuisen muuntelun muista kohdelekseemeistä

Lekseemihakuinen muuntelu uusien nimien tuottamismenetelmänä oli käsiteltävänä osion D luvussa [D:5](#). Tämän käsittelyn päätteeksi olleessa alaluvussa [D:5.5](#) todettiin, että lekseemihakuinen muuntelu on vain lekseemihakuista muuntelua, eli vanhasta nimestä pyritään "vääntämällä" saamaan jonkin kieleen jo kuuluvan lekseemin näköinen, mutta yhdennäköisyyden ei tarvitse olla täydellistä. Alaluvussa todettiin, että muuntelu voi joko jäädä epätäydelliseksi tai muuntelun tuloksena voi olla uusi, imaginäärinen yhdyssana. Joskus nämä saattavat olla jopa kaksikielisiä (*Talbot* → *Hell-potti*).

Edeltävissä alaluvuissa on esitelty aineiston nimistä muodostuvia metaforisia skeemoja. Näitten skeemojen rakentamisessa on otettu huomioon paitsi varsinaisesti metaforiset primäärinimet myös lisämerkityksiset sekundäärinimet. Lisämerkityksiseen sekundäärinimeenhan liittyy aina harhalekseemin tuoma metaforinen ulottuvuus *ex definitione*, mutta tämä metafora ei välttämättä ilmennä mitään erityistä nimeämisperustetta. Sitä vastoin nämäkin metaforat tai "puolimetaforat" vaikuttavat edellä kuvatulla tavalla osallistuvan skeeman muodostumiseen. Kun lisämerkityksisen sekundäärinimen muodostuksessa käytettävä(t) harhalekseemi(t) voi(vat) periaatteessa olla mitä tahansa, näihin kytkeytyvät "puolimetaforat" voivat myös viitata mihin tahansa. Huomattava osa aineiston metaforista kuitenkin sopii skeemoihin KULKINE ON ELOLLINEN OLENTO, KULKINE ON VÄLINE ja KULKINE ON SÄILIÖ. Tässä alaluvussa esitetään seuraavaksi lähinnä luettelomaisesti sellaisia lisämerkityksisiä sekundäärinimiä, jotka eivät metaforiselta lähdealueeltaan kuulu mihinkään edellä esitellystä kolmesta skemaattisesta ryhmästä. Kattavampi katsaus ryhmän nimistä sisältyy liseniaatintutkimani lukuun 5 ([Seppälä 2009](#)). Ryhmän nimiä voi myös hakea [tieteellisellä hakulomakkeella 2](#) valitsemalla kohdasta "msd-analyysi" haluamiansa

harhalekseemejä. Leksikaalisen muuntelun periaatteen mukaisesti morfofonologisen substituution eli "vääntämisen" tuloksena syntyvä sana voi olla käytännössä mikä tahansa. Siksi appellatiivien kaltaisten kulkineennimien ryhmitteleminen järkeviin alaryhmiin on oikeastaan yhtä mahdoton tehtävä kuin kaikkien suomen kielen sanojen ryhmitteleminen aihepiireittäin.

Paikannimen kaltaiset sekundäärinimet

Paikannimen kaltaiset nimet voivat parhaimmillaan – aidosti kaksoismotivoituina – ilmaista alkuperää, kuten vaikkapa Lada-auton itäiseen alkuperään viittaava *Laatokka*. Paikannimen katsominen nimeämisperusteeksi edellyttää kuitenkin, ainakin laajalle levinneestä nimestä, että paikka, jonka nimen kaltainen kulkineen nimi on, olisi yleisesti tunnettu, keskeinen kohde suomalaisessa arkitodellisuudessa. Esimerkiksi *Kormu*-nimeä (< *McCormick International*) ei ole luontevaa pitää *Kormu*-paikannimiin (esim. Lopella) tai maastoappellatiiviin *kormu* liittyvänä. Paikannimen kaltaisia nimityksiä ovat mm. *Aunus* 'Ford Taunus', *Kalluntupa* 'Mitsubishi Galant', *Laatokka* 'Lada', *Ladugård* 'Lada', *Leekolanti* 'Leyland-traktori' ja *Libanon* 'Chrysler LeBaron'. Paikka voi olla myös fiktiivinen (*Horna* 'Honda' ja *Huitsin Nevada* 'Chevrolet Ewanda').

Arkipäiväisiä asioita

Arkipäiväisten ihmisten, eläinten, kodinkoneitten ja laatikoitten lisäksi monilla appellatiivin kaltaisilla kulkineennimillä on homonyyminä jokin hyvin tavanomainen, arkipäiväinen esine. Tämä kertoo siitä, että kielenkäyttäjä on assosioinut erikoisen, vierasperäisen kulkineennimen johonkin sitä lähellä olevaan arkipäiväiseen sanaan. Arkipäiväisiin asioihin viittaavia sanoja sisältävät muun muassa *Kontu* 'Ford County -traktori', *Leipäpussi* 'Volkswagen Kleinbus', *Leuku* 'Leyland-traktori', *Mäystin* 'Austin', *Näystin* 'Austin A30', *Porkka* 'Porsche 911', *Ranka* 'Range Rover' ja *Rysä* 'Chrysler'. Yhtä arkipäiväiseen asiaan, rahaan, viittaa *Lantti* 'Mitsubishi Lancer'. Samanaiheisina voi pitää myös numeroilmauksia *Kymppi* 'eräs Lada 110' ja *Satku* 'eräs Saab 900'. Varmasti arkipäiväinen lompakossa säilytettävä esine on myös Ford Escortin nimestä ruotsalaisten kirjaintennimien mukaan väännetty *S-kortti*.

Maailma ja pelastus

Varsin abstrakteja asioita ilmaisevien appellatiivien kaltaisia ovat *Fiasko* ~ *Ford Fiasko Viasko* 'Ford Fiesta', *Riasa* ~ *Riesa* ~ *Ford Riesa* 'Ford Sierra', *Pelastus* 'Belarus-traktori' (vrt. Raamatun ja Neuvostoliiton retoriikkaan), *Tekovika* 'DKW' ja *Viat* 'Fiat' sekä leksikaalisen substituution kautta syntynyt *Mualima* 'Ford Mondeo' (lat. *mundus* 'maailma').

Sekalaisia

Morfofonologisten operaatioiden kautta syntyneitä sekalaisia nimityksiä ovat mm. *Haisu* 'Toyota Hi-Ace', *Hiaste* 'Toyota Hi-Ace' (murt. *hiaste* 'hidaste'), *Horisko* 'eräs Talbot Horizon', *Lincci* 'Lincoln' (vrt. *linkki*), *Misunpissi* 'Mitsubishi' ('kissan pissa'), *Pölymotti* 'Plymouth' ja *Rotko* 'Dodge'. Leksikaalisen korvaamisen kautta syntyneitä sekalaisia nimityksiä ovat *Kolopallo* 'Volkswagen Golf' ja *Pölyttäjä* 'Plymouth Duster'.

Adjektiivit

Useat sekundäärit lisämerkityksiset kulkineennimitykset muistuttavat myös adjektiiveja. Usein nämä adjektiivit ovat kuitenkin sellaisia, että niitä voidaan käyttää sekä adjektiivisesti että substantiivisesti, kuten esimerkiksi *vekkuli* ja *käkkyrä*. Adjektiivi, jota voisi käyttää vain adjektiivina, olisikin varsin luonnoton kohteen nimityksenä. Olli Nuutisen (1989: 118) mukaan suomessa on tosin vanhastaan ollut vähän sellaisia adjektiiveja, joissa olisi selvä adjektiivin merkki. Adjektiivi ja substantiivi on kategorioina erotettu suomessa vasta varsin myöhään, eikä adjektiiveilla ja substantiiveilla olekaan erillistä morfologista muotoa. Samankaltaisuus mahdollistaa adjektiivin käyttämisen nimenä, joskin adjektiivin kaltaiset nimet ovat aineistossani varsin mitätön vähemmistö. Morfofonologisten operaatioitten kautta syntyneitä lisämerkityksisiä sekundäärinimiä, jotka ovat adjektiivin muotoisia, ovat mm. *Kamala* 'Lada Samara', *Kampura* 'Austin Cambridge', *Käkkyrä* 'Cadillac', *Käppyrä* 'Cadillac', *Lattana* 'Lada tai eräs Lada' ja *Nuhju* 'Nuffield-traktori'.

Vieraskieliset appellatiivit ja muut vastaavat

Aikamme kielitaitoisilla ihmisillä on myös mahdollisuus leikitellä vierailta kielillä niin halutessaan. Sellaiset vieraiden kielten sanat, jotka ovat yleisesti tunnettuja – kuten *anus* – , ovat oikeastaan jo lainautuneet suomeen ja merkitsevät lähinnä sitä asiaa, jota ne vieraissakin kielissä merkitsevät. Tällaisissa tapauksissa merkitys rakentuu samoin kuin muissakin tapauksissa, joissa vääntämällä syntynyt kulkineennimi pyrkii muistuttamaan jotakin appellatiivia. Täysin lainautuneitten sanojen lisäksi ihmisten kielitaitoon kuuluu vieraskielisiä sanoja, jotka he ovat kuulleet, mutta joiden tarkkaa merkitystä he eivät tiedä. Tällaiset, esimerkiksi *primavera*, pyrkivät lähinnä kuulostamaan hienoilta; onhan vieraskielisyys suomessa usein prestiisiasemassa. Tyyppi tuottaa lähinnä erikoista tyyliä lisämerkityksiseen sekundäärinimeen. Vieraskielisten tai universaalien appellatiivien kaltaisia kulkineennimityksiä ovat mm. *Anus* 'Ford Taunus' (lat. *anus* 'peräaukko'), *Das Boot* 'Saab 96' (saks. *das Boot* 'saapas'), *Export* 'Ford Escort' (engl. *export* 'vienti'), *Extra-Large* 'Lada' (engl. *extra large* 'erittäin suuri'), *Fire* 'Vauxhall Firenza' (engl. *fire* 'tuli, tulipalo'), *Fix OR Die* 'Ford' (engl. *fix or die* 'korjaa tai kuole'), *Kedaut ~ Kedautti* 'Opel Kadett' (engl. *get out* 'mene ulos') ja *Parasiitti* 'Ford Transit' (lat. *parasitis* 'loinen'). Vierasperäisen appellatiivin sisältävät osana lisäksi mm. *eXloord* 'Ford Escort' (engl. *ex* 'entinen' + *Lord* 'herra, Herra'), *Fart keetee* 'Dodge Dart GT' (engl. *fart* 'flatus'), *Ka'death* 'Opel Kadett C' (engl. *death* 'kuolema') ja *Ääspenis* 'Dodge Aspen' (engl. *ass* ~ *arse* 'takamus' + *penis* 'siitin'). Varsin merkityksettömiä väännöksiä kielestä riippumatta sen sijaan ovat *Almameera* 'Nissan Almera' (vrt. *Primaveera*) ja *Laabor* 'eräs Lada Samara'.

Sekalaiset nimet, joissa tunnistettava kanta

Edellä on esitelty selvästi jonkin proprin tai appellatiivin kaltaisia nimiä, sekä nimiä, joiden osana on tunnistettavan appellatiivin tai proprin kaltainen osa. Valitettavasti väännökset eivät ole aina näin selväpiirteisiä sanoja. Väännöksen tulee kuitenkin sisältää aina jotakin ainesta, joka assosioituu olemassa olevaan suomen kielen sanaan, jotta väännös olisi mielekäs. Jotkin nimet vaikuttavat verbeiltä tai verbijohdoksilta (esim. *Haisee* 'Toyota Hi-Ace', *Helisijä* 'Škoda Felicia', *Koota* 'Škoda', *Luikki* 'Buick' (vrt. loruun *Buikki luikki tien poikki*), *Narina* 'Toyota Carina' ja *Nipottaja* 'Nissan'). Harhalekseemiltään juuri ja juuri tunnistettavissa olevia ovat mm. *Kanikka* 'Scania Vabis' (*kani*, *kannikka*), *Käpykkä* 'Cadillac' (*käpy*), *Tärviölet* 'Chevrolet' (*tärvellä*, *turmio*) ja *Viipperö* 'Dodge Viper' (*viipperä*).

Lisäksi kohtalaisen suuri joukko väännöksistä muistuttaa erilaisia imaginäärisiä yhdyssanoja: *syntymätappeja* ja *transventtiilejä* ei olemassakaan, mutta silti ne kelpaavat harhalekseemeiksi. Nimityksiä, joilla on homonyyminään imaginäärinen yhdyssana, jonka molemmat osat ovat suomen kielen sanoja, ovat mm. *Kotaloota* 'Škoda',

Oksavika 'Škoda Octavia', *onnipussi* 'linja-auto' ja *Pervoletti* 'Chevrolet'. Useissa imaginäärisissä yhdyssanoissa toinen osa on selvää suomea ja toinen osa on jotakin aivan muuta, esimerkiksi vierasta kieltä (*hell, zoom*) tai jokin ainakin lähes olematon suomenkielinen sana (*möök, jupi*). Näin rakentuvia nimityksiä ovat *Amiszoom* 'Volvo Amazon' (*amis* 'ammattikoulu, ammattikoululainen'), *Eskometri* 'Ford Escort' (vrt. *alkometri* ym.), *Hell-potti* 'Talbot' (vrt. engl. *hell* 'helvetti', suom. *helpottaa* ja Talbot Horizonin nimitys *Holpotti*), *Jupivieteri* 'Jupiter-mopo' (vrt. *Solivieteri* 'Solifer-mopo'), *Möökjuuri* '(Ford) Mercury', *Peukoputki* 'Peugeot' ja *Pulimulkkeri* 'Volvo BM -traktori' (BM = Bolinder-Munktell; vrt. *puliukko, mulkero*).

Lisäksi muutamissa imaginäärisissä yhdyssanoissa toinen osa on suomea ja toisena osana toimii merkkiniimenäkin tuttu propri. Tällaisia ovat *Mitsupitsi* 'Mitsubishi' (vrt. *Mitsubitch, pitsi*), *Mitsusiitin* 'Mitsubishi', *Mitsuvitsi* (vrt. myös automerkin nimi *Moskviš*) ja *Rähjä-Rööveri* 'Range Rover'. Kokonaan vieraskielisiin aineksiin perustuu imaginäärinen yhdyssana *Ääspenis* 'Dodge Aspen'. Proprien sisältävät myös täyttä imaginäärisyyttä voimakkaasti lähenevät yhdyssanat *Missussippi* 'Mitsubishi' (< *Mississippi*; engl. *missus*), *Mitsusiippi* 'Mitsubishi' (< *Mississippi, partisiippi*) ja *Ränkä-Rööveri* 'Range Rover'.

Lähinnä merkityksettömät appellatiiviset homonyymit on nimillä *Fiketti* 'Fiat' (vrt. *paketti, Raketti*), *Hipanen* 'Toyota Hi-Ace' (vrt. *Iapanen*), *Kaduuza* 'Opel Kadett' (vrt. *meduusa*), *Kolpero* 'Volkswagen Golf' (vrt. *Kolopallo* ja *Koppelo* 'Volkswagen Golf'), *Käikäle* 'Cadillac' (vrt. *sui kale*) jne. Näitäkin nimityksiä kuitenkin värittävät imaginäärisen homonyymien assosioimat äänteellisesti läheiset sanat, joita olen esittänyt suluissa.

Interjektioiden kaltaiset nimet

Appellatiivien ja proprien lisäksi on myös muita kielenilmauksia, joita väännökset pyrkivät muistuttamaan. Tällaisia ovat interjektiot ja sanaa pidemmät lausekkeet. Erityisesti bakronyymit ovat kovinkin pitkiä, jopa kokonaisia virkkeitä. Interjektioiden kaltaisia nimityksiä ovat *Daa daa* 'Lada' (ven. *da da* 'kyllä kyllä'), *Hiivatti* 'Fiat-auto tai -traktori', *Huihai* 'Hyundai', *Pjyöök* 'Buick' ja *Simsalabim* 'Simca'. Interjektion sisältää lisäksi suomalainen *Ka'death* 'Opel Kadett C' (< *ka* murt. 'kas'). Useissa tapauksissa homonyyminen interjektio värittää tehokkaasti kulkineennimeä, ja onkin yllättävää, ettei tällaisia nimityksiä ole enempää.

Lausekkeiden kaltaiset nimet

Kulkineennimestä voidaan vääntää pidempikin muodoste. Tällaiset pitkät, lausekemaiset nimitykset ovat usein syntyneet numeroilmauksista (ks. [D:5.2.3](#)) Lisäksi aineistossa on toistakymmentä assosiativisen täydentämisen kautta syntyneitä lausekemaista nimeä (ks. [D:5.2.4](#)), esimerkiksi *Mihinpurkkiin?* 'Wartburg' ja venäläistä puhetapaa matkiva *Kiva-Niva-Lada-Niva* 'eräs Lada'. Näihin liittyvistä enemmän tai vähemmän metaforisista miellelyhtymistä on mahdotonta sanoa mitään. Erikoinen muodoste on *Savolainen pornoauto* 'Saab', joka perustuu Saabin (hyper)savolaiseen nimitykseen *Suappi* ja tästä juonnettuun kaksimieliseen lauseeseen *Suap eest ja Suap takkaa*.

Koonti lekseemihakuisen muuntelun muista kohdelekseemeistä

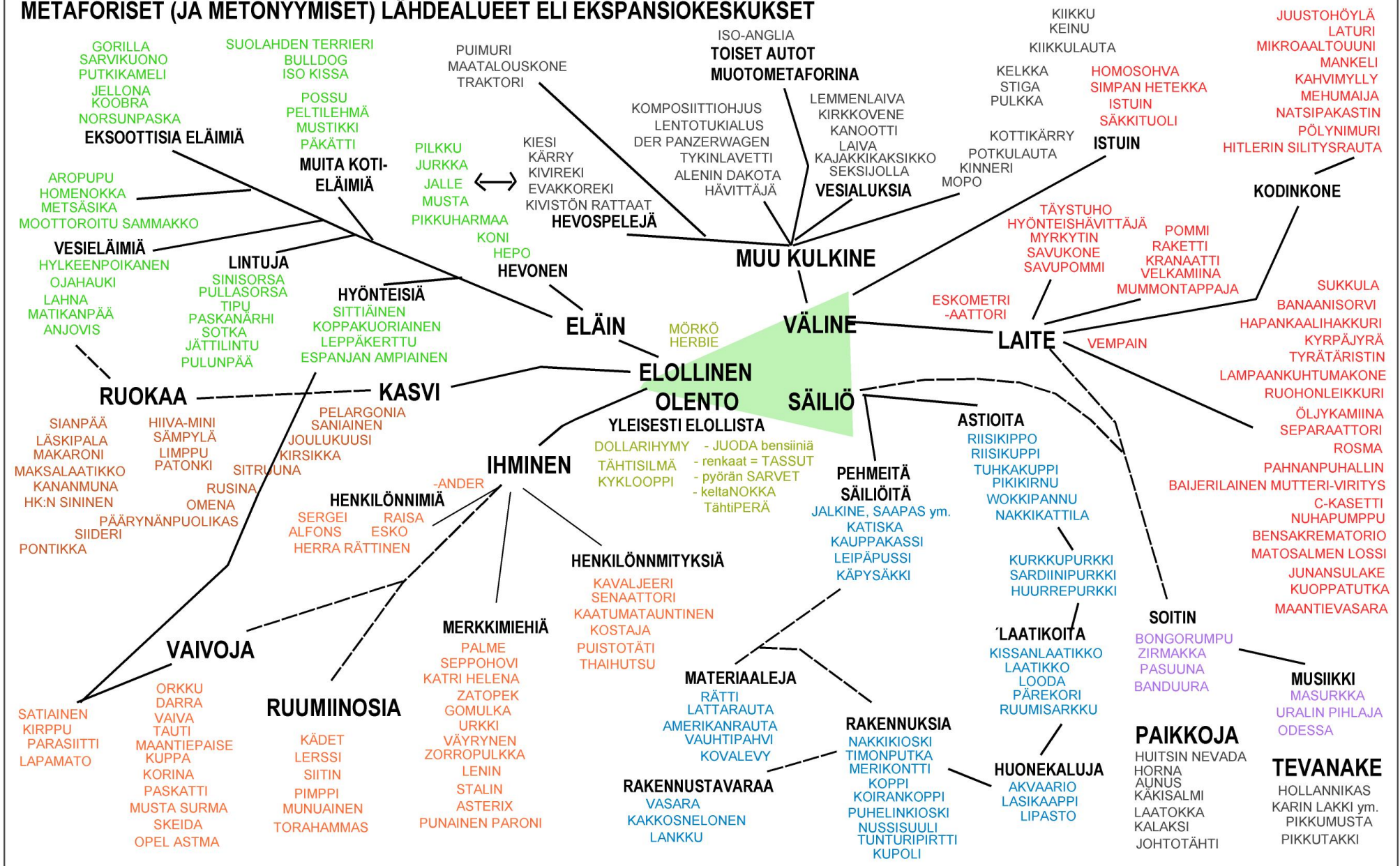
Kuten karsitustakin esimerkistöistä käy ilmi, lekseemihakuisen muuntelun harhalekseeminä voi olla lähes mitä tahansa. Myös siihen kytkeytyvä metaforisuus voi suuntautua tästä syystä mihin tahansa ja olla edellä selitetyllä tavalla minkä voimakkuuksista tahansa.

F:3.6 Koonti kulkineennimistön metaforisista lähdealueista

Kulkineennimistöön sisältyi siis sekä metaforisia primäärinimiä että metaforisia lisämerkityksisiä sekundäärinimiä. Lisäksi kaikki lisämerkityksiset sekundäärinimet sisältävät jonkinvahvuisen metaforisen viittauksen harhalekseemin suuntaan ex definitione. Samaa metaforista lähdealuetta voitiin käyttää useiden eri ominaisuuksien eli nimeämisperusteiden ilmentämiseen. Esimerkiksi ruostuneen pakettiauton nimi *Leppäkerttu* viittaa väriin, monitarkoitteinen *Kirppu* pienuuteen ja muotoon ja *Espanjan ampiainen* 'Montera-Brio-mp.' ääneen.

Aineistoon sisältyvistä kulkineennimistä on piirrettävissä metaforisia lähdealueita esittävä skemaattinen kartta, joka kattaa suuren osan aineiston nimiin liittyvistä metaforista. Tässä vielä luvun alussa esitetty kartta kertauksen vuoksi:

METAFORISET (JA METONYMISET) LÄHDEALUEET ELI EKSPANSIOKESKUKSET



Kuten kartastakin ilmenee, kulkineennimistön metaforiset skeemat ovat siis KULKINE ON ELOLLINEN OLENTO, KULKINE ON VÄLINE ja KULKINE ON SÄILIÖ. Näin metaforat paljastavat, millaisina kulkineet kulttuurissamme koetaan. Metaforien avulla selviää myös, millaisia tunteita, affekteja, stereotyyppioita ja muuta mentaalista asennoitumista ajoneuvoihin projisoidaan sekä se, miten metaforien kautta jopa jäsennetään tai rakennetaan hyväksytyjä asennoitumisia. Kuvion kolmesta skeemasta tulee myös huomata, että itse asiassa nämä kolme skeemaa ovat myös vuorovaikutuksessa keskenään. Elolliset olennot koetaan kulttuurissamme myös säiliöinä, joskus myös

välineinäkin. Toisaalta monet laitteet ovat säiliömäisiä. Näiden kolmen metaforisen skeeman ulkopuolellekin jää toki nimiä, joita lueteltiin esimerkinomaisesti luvussa [F:3.5](#). Väline- ja säiliö-skeemojen alla on lähinnä primäärinimiä, kun taas lisämerkityksisiä sekundäärinimiä on paljon elollisten olentojen nimien kaltaisissa nimissä. Tämä korostaa osaltaan sitä, miten elollisten olentojen propriiset ja appellatiiviset nimet ovat arjessamme koko ajan läsnä ja sopivat tämän vuoksi hyvin harhalekseemeiksi.

Virallisten autonnimien on todettu ammentavan (nopeitten) eläinten, (kuuluisien) paikannimien, tähtitieteen, kuninkaallisuuden ja kilparatojen lähdealueilta ([Lehrer 1992: 129–132](#)). Osin autonnimet on myös assosioitu maskuliinisuuteen, mutta välttämättä kaikki autot eivät sitä ole ([Androutsopoulos 2000: 3](#)). Epävirallisissa kulkineennimissä kyse on näkemykseni mukaan toisaalta niin tämän maskuliinisuuden ja menestyksekkyyden matkimisesta ja edelleenkehittelystä kuin tietoisesta vastareaktiostakin.

F:4 Kulkineennimistön muut kognitiiviset alueet

Otsikon sana muut viittaa siihen, että edellisessä luvussa [E:3](#) mainitut metaforiset lähdealueet ovat tietysti myös sinällään kognitiivisia alueita. Kuten edellä selitettiin ([E:2](#)), kulkineennimistön muut kognitiiviset alueet voidaan pitkälti samastaa siihen, mitä tässä tutkimuksessa on nimitetty nimeämisperusteiksi. Kulkineennimistön kokonaistasolla kysymys on toki korkean abstraktion hahmotuksesta: kognitiivisena alueena voi siis olla esimerkiksi kulkineen tuottama ääni. Nimeämisperusteet sinälläänhan voivat olla hyvinkin yksilöllisiä ja yksityiskohtaisia.

Koska kulkineitten nimeämisperusteita on käsitelty laajasti osiossa [E](#), niistä ei ole tarpeen puhua tässä pitkälti. Olen sitä vastoin piirtänyt niistä tähän vastaavanlaisen kartan kuin edellisessä luvussa oli metaforisista lähdealueista:

Seuraavassa pääluvussa siirrymme pois kulkineitten kuvaamisesta, tarkastelemaan sitä, miten kulkineennimet kuvaavat suomalaista kansankulttuuria ja kulkinesuhteen kehitystä.

F:5 Kulkineennimissä heijastuvat kulttuuriset ilmiöt

Tässä esseemäisessä luvussa pyritään erittelemään, mitä asioita muusta maailmasta heijastuu kulkineennimissä; toisin sanottuna kerrotaan, mitä asioita muusta todellisuudesta tuodaan esiin, mitä nimet tuovat esiin maailmantiedosta tai miten populäärikulttuurinen tieto niissä jäsentyy. Kun nimiä käytetään arkipäiväisessä kielenkäytössä, niitten tulkinta edellyttää riittävää maailmantiedon tuntemusta, kykyä ymmärtää nimiin sisältyviä viittauksia toisaalle. Näitä voisi kutsua intertekstuaalisiksi vihjeiksi, vaikka intertekstuaalisuudella tyypillisimmin tarkoitetaan teksteissä olevia viittauksia toisiin teksteihin. Nimityksissä tällaiset viittaukset voivat kohdistua mm. toisiin nimiin, muihin kielellisiin ilmauksiin ja kulttuurisiin asioihin. Seuraavassa esitetty katsaus ei ole tyhjentävä.

F:5.1 Lähtökohtia ja varhaisista nimistä

Suomalaisen kulkineennimistön kehityksen kannalta keskeistä on, että suurin osa Suomessa myydyistä kulkineista on aina ollut tuontitavaraa. Tästä seuraa, että suurin osa suomalaisesta virallisesta kulkineennimistöstäkin on tuontitavaraa. Näin ollen suomalaiset ovat tottuneet siihen, että automerkkien ja -mallien nimet ovat olleet varsin käsittämättömiä, onomastisesti sanottuna opaakkeja. Suomessa suomalaisilla nimillä on valmistettu ja myyty polkupyörien lisäksi suuremmassa määrin lähinnä vain Sisu-kuorma-autoja 1931- ([Stolze 1983: 74–75](#)), Vanaja-kuorma-autoja 1948–71 ([Moisala 1983: 219](#)) ja Valmet-traktoreita 1951-. Nimiin ovat päätyneet siis suomenkielinen sana *sisu*, autonvalmistuspaikkakunta *Vanaja* ja yritysnimenäkin tunnettu lyhenne *Valmet* (sanoista *Valtion Metallitehtaat*), ja näihin nimiin sisältyvät merkitykset ovat mitä todennäköisimmin omana aikanaan olleet varsin selvät useimmille. Vierasperäisten merkki- ja mallinimien osalta näin ei todennäköisesti ole ollut.

Nimityksen kehitykseen on vaikuttanut myös Suomen vaurastuminen ja siihen liittyvät kulkineitten sosiaalisen aseman muutokset. Valtaosa aineistosta on henkilöautojen nimityksiä, mihin on luonnollisesti vaikuttanut se, että henkilöautojen osuus autokannasta on koko ajan kasvanut. Kuorma- ja linja-autot sekä traktorit taas eivät ole autojen ja polkupyörien tavoin koko kansan arkipäivää, mihin myös voimakas kaupungistuminen on vaikuttanut. Polkupyöränimitysten vähäisyys johtunee siitä, että polkupyörät ovat hyvin arkipäiväisiä esineitä. Myös informanttien ikä vaikuttanee asiaan – alaikäisiltä informanteilta saattaisi saada erikoisiakin polkupyöränimityksiä. Toki lähes kaikki aikuisetkin omistavat polkupyörän, mutta monet eivät ole käyttäneet sitä nuoruutensa jälkeen. Moottoripyörät ja mopot taas olivat Suomeen tullessaan hyviä kulkuvälineitä kapeille ja huonokuntoisille teille ja poluille, ja monien ammattien harjoittajat käyttivät näitä työssään. Moottoripyörä on vaihteittain kehittynyt monen ainoasta kulkupelistä ja työvälineestä harrasteeksi, huviksi ja alakulttuurin keskipisteeksi.

Kuten jo väitöskirjani alussa valittelin, 1900-luvun alun kulkineennimiin liittyvä tieto on suureksi osaksi kadonnut ja osaksi hyvin hajallaan erilaisissa historiaa käsittelevissä teoksissa. Aikana, jolloin autoja oli vain muutamia, niihin suhtauduttiin varmasti toisella tapaa kuin nykyisin. Eri lähteissä mainitaan usein, että maallikot olivat hyvin ihmeissään autoista, niitä riennettiin katsomaan tien varteen, jos niitä tuli, ja niitä myös vähän pelättiin niiden nopeuden ja kovan äänen vuoksi. Sama pätee sovelletusti muihinkin kulkineisiin. Alkuaikojen kulkineet olivat myös tekniikaltaan hiukan epävarmoja ja suomalaiset tieolot aiheuttivat niille omat haasteensa. Autoja omistivat varakkaat henkilöt ja suurtilalliset, mutta myös henkilöt, joille liikkuminen oli enemmänkin tarpeen, esimerkiksi liikemiehet. Tällainen omistajan ja kulkineen yhdistelmä oli varmasti katsojan asenteesta riippuen niin ihailun kuin irvailunkin kohteena. Tuosta ajasta muistuttavat sellaiset auton yleisnimet kuin *helvetinkone*, *hevosettomat rattaat* ja erisnimi *Anterssonin tuupattava tööt-tööt*, jotka eivät luonnollisestikaan enää ole käytössä. Samaan sarjaan kuuluu myös esimerkiksi traktorimallin

nimi *Mörkö-Majuri*. Nämä nimet ovat kuitenkin enemmänkin sellaisten ihmisten tuottamia, joille kulkineet eivät olleet tuttuja. Kulkineitten parissa työskenneiden ja kulkineitten omistajien nimivarantoon tällaiset tuskin aktiivisesti kuuluivat.

Voitaneen olettaa, että jo ensimmäisillä autoilla Venäjän vallan aikana oli yksilönnimiä, kun kerran saman ajan hevosilla, laivoilla ja vetureillakin sellaisia tunnetaan. Tutkimusaineistoon tällaisia ei kuitenkaan ole saatu. Auton personifikaation kehittymistä varmasti myös jossain määrin haittasi se, että autoilun alkuaikoina autoja ei ajettu itse vaan käytettiin tehtävään erikoistuneita autonkuljettajia, ja näin omistajalle ei välttämättä syntynyt yhtä läheistä autosuhdetta. Voisi kuitenkin epäillä, että kulkineilla on tuohonkin aikaan ollut jo myös henkilönnimen näköisiä nimiä, vaikkei väitteen tueksi muun nimistön lisäksi tukea olekaan. Jo tuolta ajalta periytyy myös ilmeisimmin kulkineen rinnastaminen hevoseen ja hevospeluihin (vrt. *hevosettomat rattaat*), ja *mun kärry* lienee käytössä olevaa nykysuomea, vaikka monikaan tuskin ilmausta käyttäessään aktiivisesti ajattelee yhteyttä hevospöyhäihin ilmausta käyttäessään. Tätä kautta kulkineennimistöön sisältyy tänä päivänäkin erilaisia agraarikulttuuriin liittyviä metaforia, ja nimitettiin autoa jossain vaiheessa virallisestikin *vaunuksi* sittemmin yleistynyttä lainaperäistä *auto*-sanaa vastustettaessa.

Mistä tuon alkuajan nimet sitten tulivat ja mistä syntyi käsitys, että kulkineita ylipäättään pitäisi nimetä jotenkin? Vastaus tähän kysymykseen varmasti vaihtelee jossain määrin nimen viittaustason mukaan. Uusille kulttuuriin tuleville esineille on aina tarvittu nimiä, ja nämä on useimmiten joko omaksuttu saapuneen esineen mukana (*billi*, *auto*, *automapiili*) tai keksitty oman kielen antamista lähtökohdista. Alalajinimiä taas aletaan tarvita joukon kasvaessa, kun tulee tarvetta käsitteellistää alakategorioita. Merkki- tai mallinimien syntyminen taas oikeastaan edellyttää sitä, että jonkinlainen käsitys merkeistä ensin muotoutuu, ja näiden viittaustasojen nimien syntyä on vaikeinta arvioida. Yksilönnimiä sen sijaan on voinut olla hyvinkin varhain, vaikkapa laivojen nimien tai hevosten nimien antamien mallien mukaisesti. Yksi vanhimmista epävirallisista nimistä on ilmeisesti ruotsalaisperäinen *Hoppa*, joka viittaa yleensä Fordeihin; Paunosen (2000 sv. *Hoppa*) mukaan nimeä on käytetty jo 1910-luvulla, ja sillä on ruotsalainen lainaoriginaali. Ruotsalaislaina on osittain myös edellä mainittu *Tööt-tööt*, sillä ruotsin ja saksan kielissä tunnetaan nimitys *töff-töff*. Olen aineiston nimiä selvitellessäni törmännyt siihen, että useilla nimillä on samansisältöinen vastine jossain tai useissa eurooppalaisissa kielissä. Kulkineitten epäviralliset nimet ovat siis olleet liikkuvaa laatua. Koska olen seurannut vain nimien vaiheita Suomessa, näitä etymologioita ei ole systemaattisesti selvitetty eikä niitä sen vuoksi voida esittääkään. Jo varhaisessa vaiheessa on siis ollut joka tapauksessa niin lainaperäisiä opaakkeja nimiä (*Hoppa*) kuin omaperäisistäkin aineksista muodostettuja. Näiden sekatyypit, lisämerkityksiset sekundäärinimet, on myös maailmansotien väliseltä ajalta, minkä henkilönnimi *Pontikka-Antti* paljastaa. Pontikka-Antti ajoi nimittäin taksia Hyrynsalmella Pontiac-merkkisellä autolla ([Hn-kilpa 1972](#)). Emme tietenkään tiedä, onko nimi myös sillä tavoin kaksoismotivoitu, että taksinajon yhteydessä olisi harjoitettu myös laitonta väkijuomien välitystä kieltolain aikana, mutta nimeen joka tapauksessa sisältyy lisämerkitys harhalekseemi *pontikan* kautta. Myös erilaisia puhtaiden sekundäärinimien muodostuksessa käytettyjä keinoja (typistäminen, ellipsi, muotit ja johtimet jne.) on esiintynyt jossain määrin jo tuohon aikaan muussa kielessä, vaikkei mitään tiettyä kulkineennimeä tuolle ajalle voida iätäkään. Monilla nykyisinkin kulkineennimien muodostuksessa käytetyillä keinoilla on siis pitkät juuret.

F:5.2 Intertekstuaalisia vihjeitä ja kulttuurisia kytkentöjä

Agraarikulttuuri

Kuten jo edellisessä kappaleessa todettiin, kulkineilla on yhtymäkohtia agraarikulttuuriin. Erilaisten hevos- ja kärrymetaforien lisäksi ryhmään kuuluvat myös nimet *rosma* ja *Pahna* ~ *Pahnapuhallin* ~ *Pahnanpuhaltaja*, joiden ymmärtäminen vaatii entisaikain sadonkorjuuprosessin ja siihen liittyvän kielen tuntemusta. Kulkineitten nimittäminen *kelkoiksi* ja *pulkiksi* lienee eräänlaista reki-teeman edelleenkehittelyä. Agraarikulttuuriin viittaavat myös traktorien nimet *Lampaankuhtumakone* 'Zetor' ja

Piikkilangankiristäjä 'Valmet 15 tai 20', joista ensin mainittu viittaa traktorin ääneen ja jälkimmäinen voimattomuuteen. Vyyhdellä olleet piikkilangat pitikin todella oikoa aitaa tehdessä, lampaiden kutsumiseen Zetor sitä vastoin tuskin soveltui, vaikka ääntä voi tukuttavaksi tai päkättäväksi luonnehtiakin. Nimen ymmärtämiseen tarvitaan silti käsitys siitä, millä tavoin karjaa laitumelta aikanaan kutsuttiin. Myös vakiintuneeseen hevosteemaan kuuluvien nimien tulkinnassa maailmantiedosta on apua: traktorinimi *Piikku* on varmasti helpommin ymmärrettävä, jos tietää samanasuista nimeä käytetyn myös hevosilla.

Kansallissosialistit ja toinen maailmansota

Kansallissosialismiin sisältyi Hitlerin ajatus siitä, että jokaisella perheellä tulisi olla varaa hankkia auto. Näinpä hän sopi Porschen kanssa, että tämä suunnittelisi edullisen automallin. Tästä kansanautosta eli Volkswagenista tuli sittemmin hyvin suosittu ja sen valtakausi kesti Hitleriä pitempään leviten lähes kaikkialle maailmaan. Suomessa mallilla on vakiintuneen *Kuplavolkkarin* lisäksi monia tähän taustaa viittaavia nimiä, esim. *Kansan-Porsche*, *Hitlerin kosto*, *Hitlerin silitysrauta*, *Hitlerin kansanauto* ja peräti *Hitlerin viimeinen kirous*. Myös toinen maailmansota näkyy nimistössä. Yksinkertaisimmin se ilmenee sellaisissa nimissä kuin *Sota-Intikka* ja *Sota-Kemsu*, joilla viitataan sodan aikana käytettyihin kuorma-automalleihin riippumatta siitä, onko kyseisellä kuorma-autolla varsinaisesti sodittukaan. Kulttuurisia jälkiä on kuitenkin muissakin nimissä. Toisan maailmansodan jälkiselvittelyissä tapahtui autoteollisuuden uudelleenjärjestelyjä, joista mm. nimet *Opel-Mosse*, *Mosse-Opel* ja *Ilman Fasistien Apua* muistuttavat. Maailmansodan jälkiselvittelyihin liittyi Suomessa myös evakkokysymys, sotakorvaukset ja valuuttasäännöstely. Muistona tästä ajasta aineistoon on tallentunut samaiseen kansanauto Volkswageniin viittaava termi *Merimiesauto*. Nimen ymmärtäminen vaatii tiedon siitä, että merimiehet (ja muutamat muut erityisryhmät) saivat erityissäännöksiin tuoda maahan näitä länsimaisia autoja, joita sitten useimmiten hankittiin niin paljon kuin tuontioikeudet antoivat myöten ja myytiin edelleen. *Merimiesauto* tarkoittaa siis merimiehitse hankittua autoa, ei läheskään aina merimiehen autoa.

Itä ja länsi

Toisen maailmansodan jälkeen alkoi kylmän sodan vaihe, jossa Idän ja Lännen välinen vastakkainasettelu kärjistyi, myös suomalaisten näkökulmasta. Kulkineitten maailmassa muuttui se, että valuuttasäännöstelyn ja hintojen takia *itävehkeitten* tuonti Suomeen kasvoi. Tunnetuin itäauto ja ehkä suomalaisesta näkökulmasta eräänlainen Neuvostoliiton symboli on Lada, jo(i)lla on joukko erilaisia "itäisiin" asioihin viittaavia nimiä (*Lenin*, *Stalin*, *Kommunistin liikkuva kidutuspenkki*, *KGB*). Kommunisteja oli toki Suomenkin puolella. Kulkineen käyttäjien puoluekantaan viittaavat kaksoismotivoitut nimet *Skdl 1200* 'Lada 1200' ja *Skdl 1500* 'Lada 1500' sekä esimerkiksi Ladan epävirallinen merkinimi *Aateauto*. Suomen Kansan Demokraattinen Liittohan oli suomalainen vasemmistopuolue 1944–1990. Joinakin aikoina Ladan omistamista pidettiin yleisesti poliittisena valintana, ja ehkä se on sitä joillekin vielä nykyäänkin. Lähinnä ehkä humoristisessa mielessä eräs Ladafoorumin käyttäjä luettelee autonsa ja toteaa listan loppuksi omistavansa myös *Kapitalisti-Coronetin* 'Dodge Coronet'. Myöhempien aikojen lientyneeseen punaisuuteen on jostakin syystä liitetty Volvo. Yhdenmukaisen muodonkin vuoksi jotain mallia nimitetään *Svenskaladaksi*, mutta farmari-Volvolla on myös nimi *Sossukontti*, missä loppuosa viittaa kulmikkuuteen ja alkuosa sosiaalidemokraattiseen omistajaan. Nimitys on tosin luultavasti ruotsalaislaina (*Sossecontainer*). Kulkineennimistö siis tavallaan osoittaa, että kylmän sodan rintamalinja jakoi Suomen osan suomalaisista kuuluessa itään ja osan länteen elintapojensa, asenteidensa ja kulkineittensa myötä.

Suurmiehiä

Kulkineennimistöön on myös tallentunut joukko menneitten vuosikymmenien suurmiehiä. *Hitlerin koston* vastapainoksi on kehitetty pienemmän piirin käyttämä *Degoullen kosto ihmiskunnalle* 'Peugeot 405' Ranskan presidenttinä toimineen Charles de Gaullen mukaan. De Gaullen toiminta taas oli merkittävässä roolissa, kun Ranska oli Saksan miehittämänä ja myöhemmin jälleen "itsenäistyi". Muitakin vanhoja poliitikkoja on tallentunut myös nimiin, esimerkiksi nimissä *Gomulka* 'Ursus-traktori', *Honeckerin savuverho* 'kaikki itäsaksalaiset autot' ja *Rommeli* 'vanha Mercedes-Benz-ka.'. Hieman tuoreempia vaikuttajia ovat *Palme* 'Volvo', *Väyrynen* 'Mercedes-Benz W210' ja *Ahtisaari* 'Mercedes A-sarja W168'. Presidentti Halonen ei siis ole toistaiseksi päässyt kulkineennimistöön, mikä kielinee siitä, että hänen ulkoisissa piirteissään tai käytöksessään ei ole ollut mitään sellaista, mikä olisi vielä keksitty yhdistää autoon. Nimistöön tallentuneita merkkihenkilöitä näkyy mm. nimissä (Marilyn) *Monroe*, *Liz Taylor*, *Seppohovi*, (Emil) *Zatopek*, *Irina Slutskaya* ja peräti *Pontias Pilatus* (Pontius Pilatus). Suurmiesten nimillä on näissä nimissä erilaisia tehtäviä ja ne kuvaavat eri asioita. Presidentti Ahtisaari tuli tunnetuksi kaatumisestaan samoihin aikoihin Mercedeksen kaatumisen kanssa, Väyrynen taas tunnetaan kiersilmäisyydestä ja silmälaseista ja Olof Palme lähinnä ruotsalaisena ja ratkaisemattomaksi jäävän salaperäisen murhan uhrina. Merkkihenkilön kytkeminen kulkineennimeen on sikäli riskialtista nimen säilyvyyden kannalta, että vuosien myötä merkkihenkilö saattaa jäädä enemmän ja enemmän unholaan ja näin ollen nimeen sisältyvä "vitsi" väkisinkin hälvenee ja hämärtyy. Tässä mielessä esimerkiksi eläinmetaforat ovat ehkä turvallisempi valinta nimen säilyvyyttä ajatellen.

Vierasmaalaiset

Kulkineennimistö kuvaa myös varsin osuvasti hiukan Topeliuksen Maamme kirjan tapaan erinäisiä kansallisia stereotyyppioita. Tällaiset useimmiten alkuperää ilmentävät nimet on paremmin esitelty luvussa [E:6.3.2.5](#), joten tässä tuodaan esiin vain muutamia esimerkkejä. Venäläisten autojen nimissä on *Hapankaalihakkuria*, *Kaalivankkuria* ja *Mahorkkatoppaa* kun taas hollantilaisia autoja ovat *Tulppaanipuimuri* ja *Puukenkä*. Italialainen traktori on tietysti *Makaroni* ja ranskalainen Peugeot-auto monien muiden nimiensä lisäksi myös *Patonki*. Kulkineennimissä esiintyessään tällainen materiaali uusintaa ja vahvistaa niitä kansallisia stereotyyppioita, joita eri maiden asukkaisiin liitetään; toisaalta näitten nimien ymmärtäminen vaatii toki käsitystä siitä, mitä kyseisten maitten kulttuuriperinteeseen suomalaisesta näkökulmasta kuuluu.

Ei me mutta ne muut

Ulkomaalaisiin autoihin liittyvän tietouden lisäksi nimet sisältävät käsityksiä kotimaisista vähemmistöistä ja siitä, mitä kulkineita pidetään mitenkään soveliaina ja sosiaalisesti hyväksyttävänä. Nimiin on pakattu tietoa käyttäjien varallisuuseroista ja sosiaalisesta ympäristöstä (*Korson Lada*, *Kauniaisten kansanauto*, *Merkonomimersu*, *Köyhän miehen GTO*, *Betoniraudottajan Barracuda*). Köyhille ja karuille ihmisille taas sopivat näitäkin köyhemmät *karvalakkimallit*. Nuoriso ajaa "kylällä" "kylänrinkiä" eli "pillurallia" *Amisautoilla*, *Teiniautoilla* tai *Poppisautoilla*, joita ovat muun muassa *Teinikorolla* eli *Teinideksi* ja *Teini-Escort* eli *Kylä-Escort*. Jossakin ehkä pyörii myös *Sikalintta* tai *Härmäauto*. Romaneillakin on nimistön perusteella ollut omat suosikkiautonsa, mm. 1960-luvun Taunus, Opel Rekord ja viimeisimpänä erilaiset Mercedes-Benz-mallit. Liikenteessä saattaa vielä nykyäänkin törmätä joskus myös papan kuljettamaan *pappamopoon* ja mummon ohjaamaan *mummopyörään*, vaikka *pappamopoista* onkin tullut nostalgiaesineistä ja *mummopyörät* ovat Jopojen tavoin nuorten suosiossa (alkuperäisten pyöräilijämummojen jo rullatessa rollaattorilla kohti Pyhää Pietaria). Kulkineennimissä on siis kosolti myös nimien avulla ilmennettyä toiseutta ja kulkijoitte ryhmittelyä kulkineitten mukaan. Kaikkien näitten vähemmistöjen keskellä seikkailee aivan tavallinen kuljettaja, jos sellaista onkaan. Kuljettajissa on nimittäin tunnetusti mm. *mersumiehiä*, *moppemiehiä*, *ladamiehiä*, *rekkamiehiä*, *taksisuhareita* ja muitakin vähemmistöjä.

Autojen tyyppiviat ja statusarvot

Yksi keskeinen osa kulkineennimiin sisältyvää maailmantietoa ovat eri merkkeihin ja malleihin liittyvät arvostukset. Nimistön perusteella Volvot ovat kankeita, painavia ja epäluotettavia, Peugeot't ja muut *ranskan rapeat* ruostuvat puhki ja suuret *amerikanlaivat* taas ovat isoja, leveitä ja soveltuvat esimerkiksi seksuaaliseen kanssakäymiseen. Hyvösen (1993: 77) mukaan Mercedes-Benz ja BMW taas ovat Suomen automerkkikentän tunnistettavin [prestiisi]sääntö, ja siksi niitä pidetään joskus latteina erottautumisen merkkeinä; nimistössä tämä ilmenee lähinnä *Peniksenjatke*-tyyppisinä niminä. Vanhat Saabit ovat tavattoman pyöreitä ilmanvastuksen välttämiseksi (*Kuurakyyttäjä*) ja *Toiota* otetaan, kun ei muuta saada. Japanista tulevat moottoripyörät ovat *muovikuulia*, Suzuki Samurai on *Kemiallinen WC* ja Daewoo on *Mikroaaltouuni*; Aasian tuotteet ovat siis muovisia. Varsinaisia autoja ovat siis poissulkevan päättelyn perusteella esimerkiksi Volkswagen, Ford ja Audi.

Autotietoutta

Kulkineennimien ymmärtämiseen vaadittava autotietous ulottuu merkkienkin ohi. Dieselautot savuttavat ja ovat *pikikirnuja* tai *nokivasaroita*. *Kakstahtivehkeet* tunnetaan myös nimellä *kaksi tahtia liikaa*, mikä tarkoittaa, että ne pitäisi joittenkin mielestä hävittää maailmasta. Samoin joidenkin mielestä moottorin tulee olla V8, ja autoa jossa on V4 nimitetään *puolimoottoriksi*. Myös nimien *Boxeripommi*, *Variaattori*, *Remmiveto-Vulva* ja *Kumipusla* vaatii tietoa kulkineen teknisistä erikoisominaisuuksista ja niitten arvostamisesta. Automiehen yleissivistykseen kuuluu toki myös tuntea eri mallien logot ja mm. niissä esiintyvät eläimet (esim. *Jellona* 'Peugeot'). Farmarimallisen Ladan perhepiirissä käytetyn nimen *Kartano-Laappa* ymmärtäminen edellyttää tietoa siitä, että farmari-Volvoja on myyty nimellä *Volvo Kartano* (ruots. *Herrgårdsvagen*), ja samantapaisia esimerkkejä on lisääkin. Osa nimistä vaatii avautuakseen yksinkertaisesti kulkineisiin liittyvää yleissivistystä – sellaista ainesta, joka tekee keskustelijasta kelpo auto- ja seuramiehen.

Eräs osa autotietoutta ovat myös vieraskieliset epäviralliset nimet. Näitä on lainattu suomeen niin sitaatti-, mukaelma- kuin käänöslainoinakin. Esimerkiksi nimet *Lehtisammakko*, *Deuce*, *Droop Snoot*, *Chevy* ja peräti vakiintunut ja ehkä jo unohtumassakin oleva *dollarihymy* ovat kaikki eri-ikäisiä lainoja.

Populäärikulttuuria

Nimien ymmärtämiseen on sidoksissa vielä yksi keskeinen kulttuurin osa-alue. Nimissä on myös viittauksia erilaisiin populäärikulttuurin tuotteisiin sävelmistä elokuvaan ja televisio-ohjelmista sarjakuviin. Venäläiset autot saavat nimekseen *Uralin pihlaja* ja *Odessa*, kun illan tuuli soittaa jo latvaa pihlajan ja Odessa hurmaa. Kun Frederik laulaa haluavansa rakastella Stellaa, monimielinen *Rakastella* siirtyy myös Fiat 128 Stellan yksilönnimeksi. Vanha traktori saa lastenlaulun hengessä nimekseen *Ikiliikkuja-se-on* (Se kääntyy tänne, menee sinne ja se rullaa vaikka minne jne.). Kappaleen sanoituksen tunteminen on usein tärkeää nimen ymmärtämisessä. Eräs Dodge Dart on saanut nimekseen *Tumman valkoinen*, ja Citroën 2CV taas ehkä hiukan yllätyksellisen kuuloisestikin *Katri-Helena*. Nimet aukeavat, jos tietää, että Katri Helenan vanha hittikappale Minne tuuli kuljettaa on liitetty auton tuuliherkkyteen ja että laulussa nimismiehen tytärtä heilastelevan miehen Tummanpunainen menee kiitäen: jos hiljennä ei vauhtia, niin päätyy kuolemaan. Tunnettu oopperateos taas on homonyyminään Pontiac Firebirdin käänösnimellä *Tullilintu*. Ooppera ei välttämättä ole nimenantajien tai käyttäjien aktiivisesti tuntema, mutta yhdyssana, joka on konneksiona aiemmin jossakin yhteydessä kuultu, tuntuu usein luontevammalta kuin täysin tyhjästä luotu yhdyssana, jonka osien konneksiota kielenkäyttäjä ei ole ennen tavannut.

Toinen keskeinen viittausten kohde ja lähde on televisio ja elokuvat. "Teeveestä tuttuja" ovat muun muassa riemukupla *Herbie* ja *Pyhimys-Volvo*. Myös monet arvoautomerkit ovat sellaisia, joita monet eivät ole luonnossa nähneetkään ja jotka ovat näin ollen tulleet tutuiksi lähinnä television tai lehtien, nykyisin netin välityksellä. Esimerkiksi *Gangsterisitikan* maine lienee peräisin enemmänkin elokuvista kuin suomalaisilta maanteiltä. Eräänlaiseksi ekspansiokeskukseksi on neljän erilähtöisen ja eritarkoitteisen nimen voimin päässyt *Helmi-Orvokki*. Aikansa suosituissa televisiosarjassa Hanski (1966–1973) talonmiehen rouva Helmi Orvokki Lahtista esitti Marita Nordberg, ja roolihahmo muistetaan hempeydestään, kirpeydestään ja pienestä yksinkertaisuudestaan. Television tavallaan tuomaa ovat myös nimet *Pikkukakkonen* 'Valmet 502 -traktori' ja *Folke West* 'eräs Volkswagen'. Elokuvia voinee syyttää myös siitä, miksi eräs tunnetuimmista venäläisistä miehennimistä on *Igor*. Animaation, sarjakuvan ja sadun maailmasta taas tulevat mm. *Rusty Rocket*, *Alfons*, *Iso paha susi*, *Obelix*, *Asterix*, *Idän nopein* (vrt. *Lännen nopein* eli Lucky Luke ja *Mummo Ankan auto*).

Sekalaisia

Edellä mainittujen ryhmien lisäksi on vielä monenlaista tietoa, joita kulkineennimien tulkitsija tarvitsee nimiä ymmärtääkseen. Toki on muistettava, että kaikki nimet eivät ole olleet samaan aikaan käytössä eivätkä samojen ihmisten käyttäjinä, joten täyttä tietoa kulttuurihistoriasta tarvitsee oikeastaan vain nimen tutkija. Otan vielä muutamia hajaesimerkkejä. Citroën ID / DS -malleja *Maanteiden partaveitsemi* kutsuvan pitää todennäköisesti tuntea sanonta *Parkettien partaveitsi*, jotta metafora tulee järkeväksi. Volvon nimen *Kiirunanrauta* ymmärtämiseksi pitää tietää useitakin asioita; ensiksikin mallina on tietysti *Amerikanrauta*. Volvolla ei kuitenkaan ole testausaluetta lukuun ottamatta mitään suhdetta Kiirunaan eikä autoja siis valmisteta Kiirunassa. Symmetrinen nimi olisi todellisuudessa siis esim. **Sveanrauta*. Taika on kuitenkin se, että Kiiruna on tullut tunnetuksi rautakaivoksestaan, jonka tuotantoa on toki saattanut erinäisten välikäsien kautta päätyä Volvoihinkin. Samoin HKL:n sinisten bussien nimen "vääntäminen" muotoon *HK:n sininen* edellyttää nimen käyttäjältä tietoa lihajalosteyritys HK:n perinteikkästä samannimisestä makkaratuotteesta.

F:5.3 Lopuksi

Kuten olen pyrkinyt osoittamaan, joidenkin kulkineennimien mielekäs käyttäminen ja siihen liittyvä tulkinta vaatii huomattavan määrän niin sanottua maailmantietoa. Tällaista omaksutaan kasvettaessa sisään kulttuuriin ja se on usein tiedostamatontakin. Oman tutkijuuteni kannalta tämä on ollut sekä mahdollisuus että haaste, sillä omakohtaiset muistikuvani alkavat 1980-luvun puolimaista, mikä on aineiston koostumukseen nähden myöhäinen ajankohta. Koontina edeltävästä voisin todeta, että osa kulkineennimistä sisältää hyvinkin monimutkaisia intertekstuaalisia vihjeitä. Edellisissä kappaleissa on käynyt ilmi, että vihjeiden kohteena olevia kulttuurin osa-alueita ovat esimerkiksi agraarikulttuuri, kulkineitten historia ja nykyisyys, kansalliset stereotypit ja oman maan vähemmistöjen piirteet sekä populäärikulttuuri sävelmineen ja televisio-ohjelmineen, mutta mahdollisuudet eivät missään suhteessa rajoitu näihin.

G. Päättäntö

Tämän tutkielman viimeisenä varsinaisena osiona on luonnollisestikin päättäntö. Päättännöllä on joitakin perustavoitteita, jotka ovat osittain päällekkäisiäkin: luoda kokonaiskuva edellä esitetystä, tiivistää yhteen kirjoittajan ajatukset, selkeyttää väitöskirjan keskeinen sanoma lukijalle jne. Tässä tutkielmassa päättännön tehtävät on hajautettu eri alalukuihin. Seuraavassa ensimmäinen pääluke [G:1](#) pyrkii koostamaan yhteen sen, mitä kulkineennimistön ominaisuuksista saatiin selville. Toisessa luvussa [G:2](#) vertaillaan vielä suomalaista ja virolaista kulkineennimistöä keskenään lyhyesti. Näitten deskriptiivisten lukujen jälkeen siirrytään päättännön teoreettisempaan osuuteen. Luvussa [G:3](#) asemoidaan kulkineennimistöä suhteeseen muuhun nimistöön ja lopuksi neljännessä luvussa [G:4](#) katsotaan vielä metodiikan näkökulmasta hiukan niin taakse- kuin eteenpäinkin. Lisäksi nostetaan esiin jatkotutkimuksen aiheita. Päätöksenä ovat tutkijan loppusanat [G:5](#). Seuraavassa H-osiossa on vielä lähdeluettelo, liitteet ja jonkin verran tekstiä tutkielman teknisestä toteutuksesta.

Mutta – pitemmittä puheitta – asiaan.

G:1 Tutkimustulokset

Varoitus: Tämän luvun rakenne on hyvin epätyypillinen väitöskirjaformaatin perinteisiin nähden. Tästä alkavan mustan runkotekstin sisään on harmaana kopiona sisällytetty eri osioiden päätösluvut. Tällaiseen "kertaamiseen" on päädytty siksi, että tämä väitöskirja on hyvin laaja. Kun ensimmäinen koontiluku on ollut satoja sivuja sitten, lukijan ei voida olettaa muistavan siitä kovin paljon. Koska osioiden päätösluvut (koonnit) kokoavat kunkin itsenäisen osion keskeiset asiat yhteen, niistä pitkälti muodostuu yhdessä vastaus "siihen suureen" tutkimuskysymykseen: Mitä kulkineennimistö on? Jos olet päättänyt aloittaa väitöskirjaan tutustumisen päätännöstä, sinun kannattaa lukea tarkasti kaikki pieni harmaa teksti saadaksesi kokonaiskuvan tutkimuksesta. Jos taas olet lukenut kaikki aiemmat sivut, voit tyytyä lukemaan vain suuret mustat tekstiosiot.

G:1.1 Kertaus tutkimuksen lähtökohdista

Olen tässä väitöskirjassa lähestynyt vähän tutkittua ilmiötä, kulkineennimiä. Tavoitteenani on ollut luonnostella laaja yleiskuva siitä, mitä kulkineennimistöön monessakin mielessä sisältyy. Yleiskuvan piirtämiseksi olen käyttänyt monia eri näkökulmia: olen vaihtelevalla tarkkuudella saadun aineiston pohjalta tutkinut nimien rakennetta, nimien muodostamista toisista nimistä, nimistön attraktiokeskuksia, nimien funktioita, nimeämisperusteita sekä nimiin sisältyviä metaforia ja kulttuurisia yhteyksiä. Seuraavassa on kopiona tutkielman luku A:5.2, jossa kuvataan kertauksen vuoksi tutkimuksen keskeiset tavoitteet, tutkimuskysymykset ja niistä juontuva rakenne:

A:5.2 Tutkimuskysymykset ja työn rakenne

A:5.2.1 Tutkimusprosessin ja -raportin tavoitteet

Kahdeksisen vuotta kestäneen tutkimusprosessin aikana mielessäni on ollut yksi ainoa suuri tutkimuskysymys tai tavoite. Tavoitteena on varsinaisesti ollut selvittää, millaisia epäviralliset kulkineennimet ovat ja mitä erityistä tai kiinnostavaa niissä on. Tämä voidaan muotoilla myös sanoin "selvittää kulkineennimistössä vallitseva nimisysteemi ja nimimallit" tai voidaan todeta, että tavoitteena on tutkimusaineiston pohjalta esitellä suomalaisten epävirallisten kulkineennimien keskeiset ryhmät ja niiden piirteet. Kohta esitettävät tarkemmat tutkimuskysymykset on lähinnä abstrahoitu jälkikäteen väitöskirjan muotovaatimusten täyttämiseksi ja toisaalta tutkielman rakenteen selventämiseksi. Työn rakenne jäsentyy pitkälti tutkimuskysymysten mukaan (tai toisin päin).

Kulkineennimistön kuvaamisen lisäksi tällä väitöskirjalla on muitakin tavoitteita, jotka eivät ole sillä tavalla tieteellisiä, että niitä voisi pitää tutkimuskysymysten pohjana. Ensiksikin pelkän kulkineennimistön kuvaaminen ei oikeastaan edes ole mahdollista. Kutakin kulkineennimistöä havaitsemaani piirrettä on verrattava muuhun kielestä ja nimistöstä jo tiedettyyn. Näin kulkineennimistön tutkiminen täydentää nimistöä ja kielestä syntyvää kokonaiskuvaa.

Kulkineennimistön nimisysteemin kuvaamisen ja kielitieteen ja erityisesti nimistöntutkimuksen kehittämisen lisäksi tällä tutkimuksella on myös paljon maanläheisempiä tavoitteita. Kolmas laajempi tavoite on ollut selvittää ja esittää kaikkien tutkimusaineiston nimitysten alkuperä ja näin mahdollistaa väitöskirjaan sisältyvän tietokannan käyttö eräänlaisena etymologisena nimi- ja sanakirjana "kulkineennimistön alalta". Näin myös yksittäisen nimityksen taustasta kiinnostuneet, niin kielitieteilijät kuin maallikot, löytävät etsimänsä. Tarkoitus on, että keräämäni laaja aineisto on näin myös tulevien tutkijoiden käytettävissä. Yksittäisten nimien analyysit ovat siis löydettävissä yläpalkin hakutoiminnon kautta.

Neljäs laajemman tason tavoite on todistaa, että myös verkkosivuston muodossa voidaan julkaista vakavasti otettavaa tiedettä, ja että tällä julkaisuformaatilla on myös annettavaa tieteelle (mm. hyperteksti ja hakuominaisuudet). Tämän väitöskirjan tapauksessa – ja toivottavasti tulevaisuudessa monien muidenkin – formaatti mahdollistaa useampia merkittäviä asioita, jotka eivät paperimuotoisessa väitöskirjassa olisi mahdollisia. Ensiksikin edellisessä kohdassa mainittu koko tutkimusaineiston ja sen analyysin sisällyttäminen väitöskirjaan ei olisi ollut mahdollista ilman sähköistä formaattia. Analysoitujen nimien tietokantaan sisältyy myös analyysejä selventävää kuva- ja äänimateriaalia, jonka esittäminen paperilla olisi ollut myös varsin epäkäytännöllistä. Vielä yksi syy formaattivalinnalle on sähköisen ympäristön sallima tekstin monikerroksisuus, joka helpottaa monitasoisen sisällön esittämistä. Koska kysymyksessä on ensimmäinen laaja tutkimus kulkiyeennimistöstä, olen halunnut ottaa tutkielmaan mukaan mahdollisimman monipuolisesti sisältöä ja osoittaa muilla kuin sisällön rajaamisen keinoin, mikä siitä on olennaisinta ja tärkeintä ja mikä toissijaista ja keskeneräistä, enemmänkin keskustelunavaukseksi tai ymmärtämistä tukevaksi taustaksi tarkoitettua. Väitöskirjan luonteen kannalta keskeiset osat tullevat tutkielmassa kuitenkin prominentteina esiin.

A:5.2.2 Tutkimuskysymykset ja työn rakenne

Väitöstutkimuksen varsinainen tekstiosuus on jaettu 7 osioon (A–G). Näistä ensimmäinen (A) on juuri päättymässä ja olet tuota pikaa siirtymässä varsinaisten tutkimusosioitten pariin. Nämä osiot eroavat toisistaan paitsi näkökulmiltaan myös joissakin tapauksissa aineistoltaan ja menetelmiltään. Seuraavassa kerrataan tutkimuksen osioittainen rakenne aloitussivua laajemmin. Tässä vielä aloitussivun rakennekuva kertauksen vuoksi:

A: TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT

Tutkimuksen kohde - Tutkimuksen aineistot - Tutkimuksen taustaa - Tutkimuksen tavoitteet ja rakenne

YKSITTÄISTEN NIMIEN ANALYYSIT TIETOKANNASSA

B. HAJAHUOMIOITA NIMISTÄ, NIMENANNOSTA JA -KÄYTÖSTÄ

Nimenannosta
Nimien funktiot

Alueellisesta ja sosiaalisesta variaatiosta ja käyttötilanteista

Nimien iästä, leviämisestä, säilymisestä. katoamisesta ja merkitysalan muutoksista

Attraktiokeskukset

C. NIMIEN MUODOSTUSALKUPERÄ JA RAKENNETYYPI

Nimenosien ja nimien jakautuminen primääreihin, puhtaasti sekundääreihin ja lisämerkityksiin sekundääreihin.

Nimien yksi- tai useampiosaisuus
Nimien pituus

D. SEKUNDÄÄRINIEMIEN MUODOSTAMINEN

Mitä keinoja käyttäen epävirallisia nimiä muodostetaan toisista nimistä, virallisista tai epävirallisista nimistä?

E. MISTÄ OMINAISUUKSISTA NIMET KERTO VAT JA MITEN

Mistä kulkineen ominaisuuksista nimet kertovat? (= Mltkä ovat epävirallisten kulkineennimien nimeämisperusteet)?
Mlten nimeämisperustetta ilmennetään nimessä?

F. KULKINEENNIMET KULTTUURIN KUVAAJINA

Mitä skeemoja kulkineennimistöön sisältyy ja miltä kognitiivisilta alueilta nimet ammentavat?
Mitkä metaforien lähdealueet aktivoituvat useiten? Mitä nimet kertovat kulttuurista ja miten populäärikulttuuri on vaikuttanut nimiin?

G. PÄÄTÄNTÖ

Koonti kulkineennimistön ominaisuuksista
Suomalaisen ja virolaisen kulkineennimistön yhtäläisyydet ja erot
Kulkineennimistö nimisysteeminä ja sen suhde muihin nimilajeihin
Metodologisia ja terminologisia ajatuksia ja jatkotutkimuksen kohteita

Seuraavat osioiden esittelytekstit löytyvät myös kunkin asianomaisen osion alusta, joten ne voi halutessaan lukea sieltäkin.

Tutkimus koostui siis tietokantaan sijoitetuista yksittäisten nimien analyyseistä sekä tästä tekstiosuudesta, joka jakaantui osioihin A-H. Seuraavaksi siirrymme tutkimustuloksiin varsinaisten tutkimusosioitten B–F koontien myötä. Täydentävää tietoa antavan osion B koontin säästämme viimeiseksi ja siirrymme osion C koontiin.

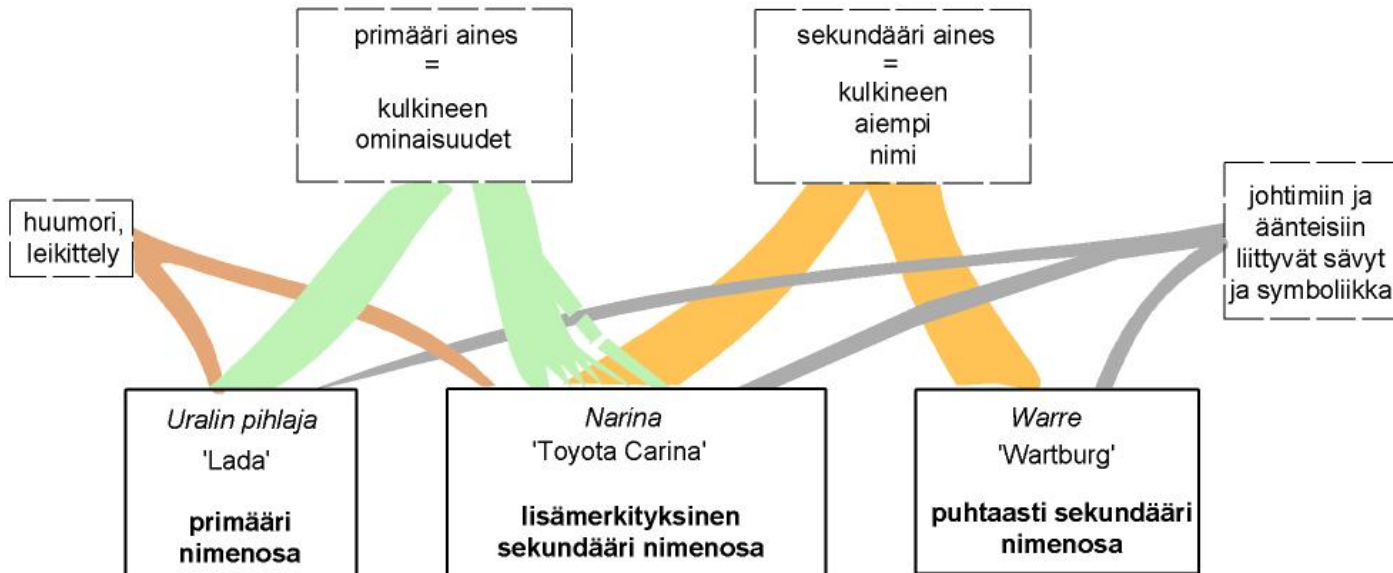
G:1.2 Muodostusalkuperä ja rakennetyypit: Osio C

Muodostusalkuperän käsitteellä viitattiin siihen, oliko nimi muodostettu aiemmasta samantarkoitteisesta nimestä vai ei eli oliko nimi toisin sanoen sekundääri tai primääri. Rakennetyyppi taas tarkoitti yksinkertaisesti sitä, missä määrin nimet olivat yksi- tai kaksiosaisia ja miten ne koostuivat näistä erilaisista osista. Graafisessa muodossa nämä rakennetyypit on esitetty muuten luvussa [C:5](#). Sanallisessa muodossa C-osion koonti on tässä:

C:7 Koonti epävirallisten kulkineennimien muodostusalkuperästä ja rakennetyypeistä

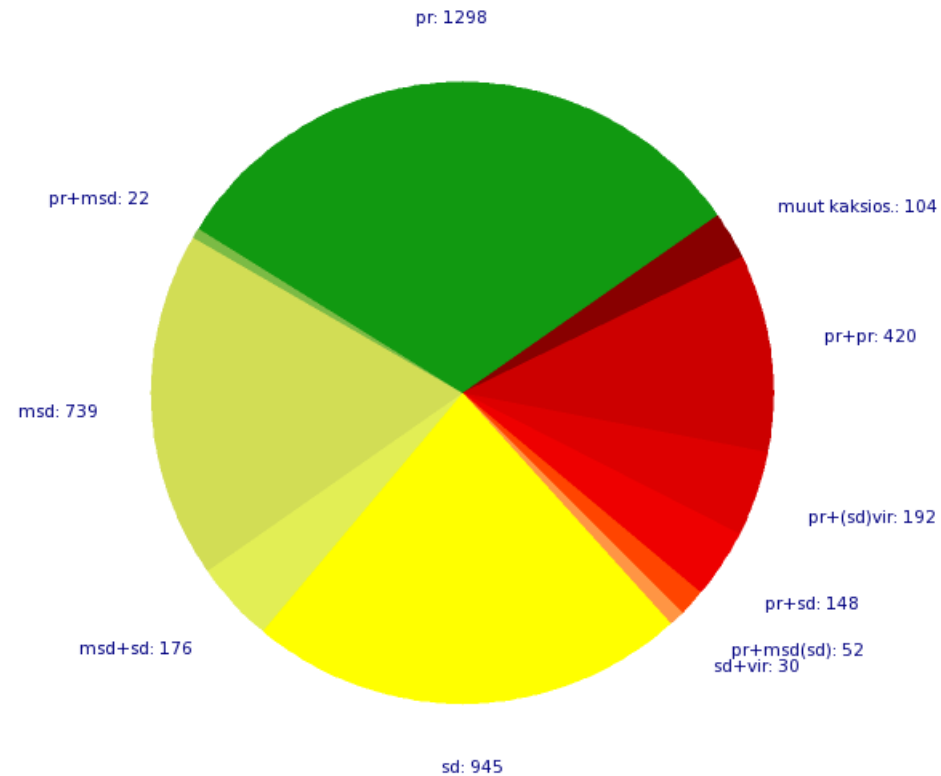
Tässä tutkimuksessa sekundääreinä on pidetty nimenosia, joissa virallinen nimi tavalla tai toisella näkyy, primääreinä taas nimenosia, joissa virallista nimeä ei näy. Sekundäärit nimenosat on edelleen jaettu kahtia puhtaasti sekundääreihin ja lisämerkityksiin sekundääreihin. Puhdas sekundäärinimi ei merkitse sen enempää kuin sitä edeltänyt originaalinimi. Lisämerkityksistä sekundäärinimeä muodostettaessa on sen sijaan lekseemihakuisen muuntelun avulla päädytty niin lähelle tunnistettavaa lekseemiä ja toisaalta niin kauas originaalinimestä, että jonkinlainen uusi assosiatiivinen lisämerkitys syntyy. Osalla nimistä tämä lisämerkitys on mielekkäässä suhteessa kohteen ominaisuuksiin (*Toyota Carina* → *Narina*), osalla ei (*Toyota Avensis* → *Anjovis*). Koska tällainen lekseemihakuisen muuntelu on usein tahallista ja tietoista ja vain harvoin erehdyksestä johtuvaa, termi kansanetymologia tulisi hylätä ja omaksua lekseemihakuisen muuntelu kattokäsitteeksi muuntelutyyppille ja varata termi kansanetymologia vain selitystarinoille. Nimenosan primääriys ja sekundääriys on useimmiten selvästi erotettavissa. Kulkineennimissä sekundääriys tosin sulaa osaksi primääriyttä, jos kulkineessa olevat tekstit (viralliset merkki- ja mallinimet) katsotaan primääriksi aineekseksi. Muuntelussa lähtöaineksena onkin käytetty sekä nimien puhuttua että kirjoitettua asua. Kaavio siitä, millaisia aineksia nimiin sisältyi ja miten nimenosat voidaan muodostusalkuperänsä suhteen luokitella, sisältyi jo lukuun [C:2.3](#), mutta esitetään tässä kertauksen vuoksi:

Epävirallisten nimenosien lajit ja ainekset



Kokonaisen nimen tasolla vaikutelma koko nimen primääriydestä ja sekundääriydestä syntyy nimenosien ominaisuuksista. Homogeenisestä kaksiosaisesta nimestä (kun molemmat osat ovat samanlaatuisia) syntyvä vaikutelma on sama kuin nimenosienkin. Sen sijaan monissa kaksiosaisissa nimissä alkuosa (määriteosa) on primääri ja jälkiosa (edusosa) joko sekundääri tai virallinen. Nämä hahmottuvat omaksi selvästi kaksiosaiseksi rakennetyypikseen (osd). Kaksiosaiset nimet voivat myös sisältää metaforisuutta, ja toisinaan epäviralliset kulkineennimet ovat siinä määrin kompleksisia, että nimenosia voidaan nähdä nimessä paitsi peräkkäisinä myös kerroksellisinä (esim. *Aikapommi*, *Uralin Pihlaja*, *Riisipussi*) eikä nimen tulkitseminen yksi- tai kaksiosaiseksi ole itsestään selvää. Osaisuudeltaan epämääräisiä rakenteita voi syntyä myös muuntelun tuloksena (*Fiat 127* → *Fiiat satakaksseiska* → *Satakakslaiska* → *Patakakslaiska* ym.). Vaikuttaisikin siltä, että epäviralliset kulkineennimet kyseenalaistavat paikannimistössä syntyneen käsityksen nimenosien erotettavuudesta.

Huolimatta äsken esitetystä skeptisyydestä koskien nimen segmentointia nimenosiin, olen kuitenkin tutkinut nimien rakennetyyppejä. Koko aineiston nimien rakennetyyppejä esittävä graafi on luvussa [C:5](#), mutta se esitetään myös tässä kertauksen vuoksi. Nimien rakennetyypit ovat siis yleisyydeltään seuraavat:



Suurin osa epävirallisista kulkineennimistä on onomastisesti yksiosaisia, ja primääriys ja sekundääriys ovat lähes yhtä yleisiä. Lisämerkityksisten sekundäärinimien osuus on kokonaisuutena merkittävä, noin neljännes. Viittaustasoisin (yksilö, malli, merkki, alalaji, laji) primääri- ja sekundäärinimien yleisyydessä on eroja, jotka tosin ovat selitettävissä. Kaksiosaiset nimirakenteet ovat erityisen tyyppillisiä

alakäsitetason ryhmille, sekä mallinimille (suhteessa merkkiniimiin) että alalajinimille (suhteessa lajinimiin). Primääriys eli ominaisuuksien mukaan nimeäminen on erityisen tyypillistä yksilönnimille, kun taas lekseemihakuinen muuntelu (eli lisämerkityksiset sekundäärinimet) on harvinaista appellatiivistossa (lajinimet ja alalajinimet). Lekseemihakuinen muuntelu johtaisi appellatiivistossa ilmeisesti herkemmin sekaannuksiin. Lisäksi tässä aineistossa viralliset merkki- ja mallinimet ovat usein vieraskielisiä ja siten enemmän muuntelun tarpeessa kuin alalajinimiksi tarjolla olevat kielenilmaukset. Kaiken kaikkiaan samoja rakennetyyppejä esiintyy kuitenkin niin appellatiivistossa (laji- ja alalajinimet) kuin proprienkin ryhmässä (merkki- ja mallinimet sekä yksilönnimet), vain yleisyys vaihtelee. Sekundäärinimet ovat käytännössä lähes sama asia kuin mukaelmalainat, vastaavasti taas primäärinimet ovat useimmiten erilaisia oman kielen aineksista koostettuja yhdyssanoja. Saman ilmiön eri puolia on siis perinteisesti hahmotettu nimistössä ja muussa kielentutkimuksessa eri tavoin.

Nimiä voidaan siis muodostaa niin kulkineen ominaisuuksien pohjalta kielen elementtejä hyödyntäen kuin aiempien nimien pohjalta muunnellen. Seuraavat osiot D ja E ovat sitten edelleenkehitemää tämän kahtiajaon pohjalta. Kahtiajako ei tosin ole lainkaan selvä ja yksinkertainen, mikä onkin eräs keskeinen löydös. Osiossa D tutkittiin, mitä keinoja käyttäen nimiä muodostettiin toisista nimistä ja osiossa E sitä, mitä kulkineen ominaisuuksia nimessä tuotiin esille. Tästä tulee huomata, että niin sanottujen primäärinimien rakennetta ei yksi- tai kaksiosaisuutta lukuun ottamatta ole tutkittu.

G:1.3 Nimiä toisista kulkineennimistä: Osio D

Osiossa D pyrittiin selvittämään, miten nimistä saadaan toisia samantarkoitteisia nimiä, lähinnä nimen muotoa muuttamalla. Tällä on yhtymäkohtia toisaalta johtamiseen ja muottiin valamiseen, toisaalta lainasanojen mukauttamisessa tapahtuviin äänne muutoksiin. Osion tutkimuskysymykset olivat:

- Mitä epäviralliset kulkineennimet kertovat vierasperäisten nimien ja lyhenteiden mukauttamisesta suomen ja viron fonotakseihin ja miten nimiä on mukautettu?
- Mitä keinoja käyttäen puhtaita sekundäärinimiä on muodostettu ja miten usein?
- Millaisia keinoja käyttäen lisämerkityksisiä sekundäärinimiä on muodostettu ja miten usein?
- Millaisia merkityksenmuutoksia kulkineennimistöön sisältyy (eli miten vanhoista nimistä tehdään uudensisältöisiä muotoa muuttamatta)?

Näihin kysymyksiin seuraava koonti pyrkii vastaamaan:

D:8 Koonti nimien muodostamisesta toisista kulkineennimistä

Sekundääriyden rajausta

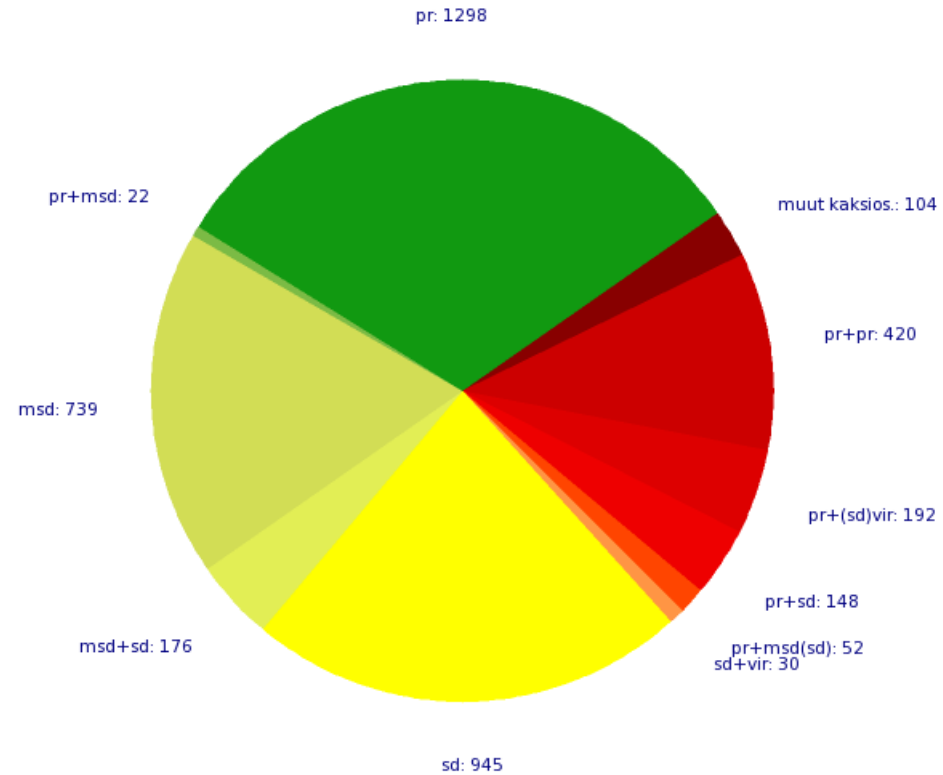
Tässä D-osiossa käsiteltiin siis pääasiassa sitä, miten nimistä saadaan toisia samantarkoitteisia nimiä nimen muotoa muuttamalla (*Volkswagenista Volkhari* ja *Corollasta Gorilla*). Tämä on juuri se, mistä sekundäärinimien muodostamisessa on kysymys. Nimen muotoa siis varioidaan hyväksyttämiskierroksella eri syistä (ks. [B:2.2](#)) ja tuloksena on erilaisia tyyppisiä, johdoksia ja muita mukaelmia osiossa esitettyyn tapaan.

Samaan osioon sisällytettiin jäsentelyn vuoksi myös luku [D:7](#), jossa noteerattiin nimien muodostaminen myös merkityksenmuutosten kautta. Merkityksenmuutoksen yhteydessä syntyy samanmuotoisia nimiä, joilla on eri tarkoite (erilainen merkityskenttä). Tällaisia merkityksenmuutoksia ei ole tilastollisessa tarkastelussa pidetty sekundääriniminä. Näiden tässä osiossa esitettyjen tapojen lisäksi on myös kaksi muuta tapaa muodostaa uusia nimiä vanhoista nimistä. Toinen näistä on valmiiden nimien käyttö metaforina. Ladalle voidaan siis antaa nimeksi itäisyyttä ilmentävä paikannimi *Käkisalmi*. Nimeä voidaan myös käyttää toisen nimen osana liittynäisen tapaan (*Aurinko-Lada*). Nämä tavat voidaan lisäksi yhdistää, eli toista nimeä voidaan käyttää myös metaforisesti nimenosana, esimerkiksi nimi *Iso-*

Anglia 'Mercury Park Lane Breezeway' sisältää muotometaforana toisen auton mallinimen *Anglia*. Tämä johdattelu pyrki selventämään sitä, että sekundäärinimien muodostaminen ja nimien muodostaminen toisista nimistä ei kaikilta osin ole sama asia.

Sekundääriyden tavallisuudesta

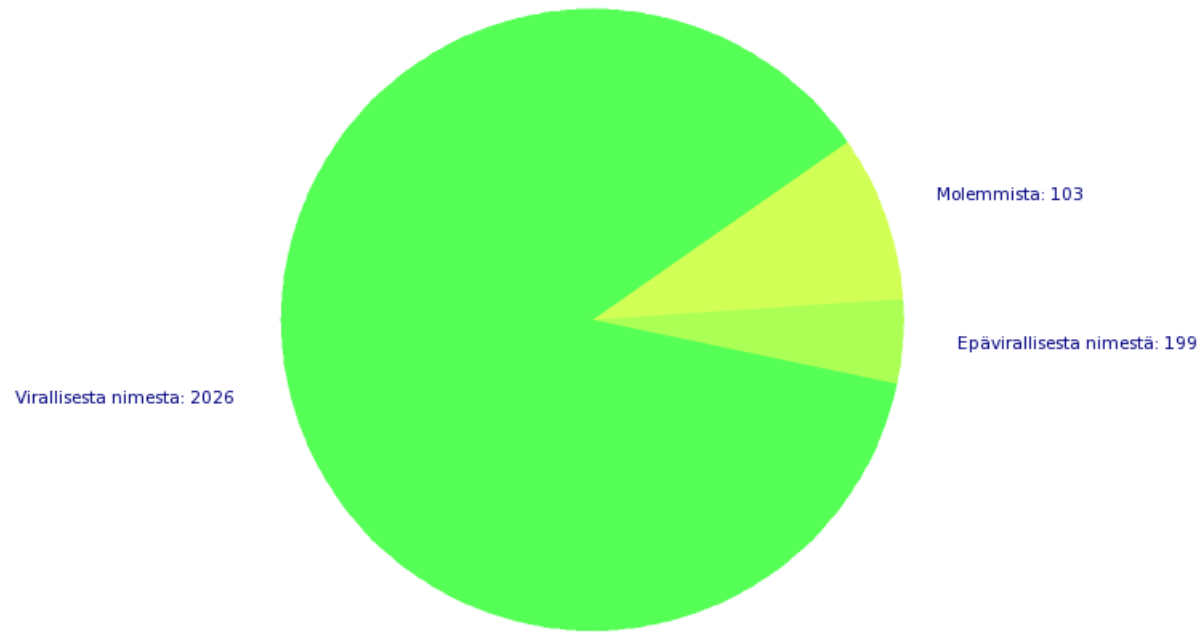
Sekundäärinimet jaettiin jo luvussa [C:2.2 "neutraalin" muuntelun kautta muodostettaviin puhtaisiin sekundäärinimiin ja lekseemihakuisen muuntelun kautta muodostettaviin lisämerkityksisiin sekundäärinimiin](#) . Puhtaiden sekundäärien nimenosien ja lisämerkityksisten sekundäärien nimenosien yleisyys kulkineennimistössä oli analyysin kohteena luvussa [C:5](#), josta lainaamme tähän nimen rakennetyyppejä yleensä esittävän graafin; mainitussa luvussa rakennetyypit on eritelty myös nimen viittaustason mukaan.



Kuten graafista ilmenee, sekä puhtaita että lisämerkityksisiä yksiosaisia sekundäärinimiä on aineistossa lähes yhtä runsaasti ja rajatapauksiakin varsin paljon. Sekundäärejä nimenosia esiintyy myös kaksiosaisien nimien komponentteina, mutta näissä puhtaat sekundäärinimenosat ovat yleisempiä kuin lisämerkityksiset. Tästä voitaneen vetää sellainen varovainen johtopäätös, että puhtaat sekundäärinimet ovat mahdollisesti itsenäisempiä ja leksikaalistuvat jossain määrin helpommin kuin tilapäisemmän luonteiset ja enemmän sanoilla leikittelyyn ja kaksiviitteisyyteen perustuvat lisämerkityksiset sekundäärinimet. Jo itsessään kompleksinen lisämerkityksinen sekundäärinimi toimii siis moniviitteisyydessään huonommin kaksiosaisen nimen osana, mikä viittaisi siihen, että liiallista kompleksisuutta vältetään tai että kompleksisuuteen liittyvä hauskuus ja monimielisyys jotenkin häiriintyisi toisen nimenosan tullessa mukaan. Tästä on kuitenkin hyvin hankalaa sanoa luotettavasti mitään, ja ero pr+sd ja pr+msd-rakenteiden yleisyydessä on varsin pieni. Joka tapauksessa sekä puhtaiden että lisämerkityksisten nimien muodostaminen on kulkineennimistölle selvästi ominainen piirre, ja kuten ketjuuntumista käsittelevässä luvussa [D:6](#) on todettu, nämä saattavat ketjuuntua sekaisinkin.

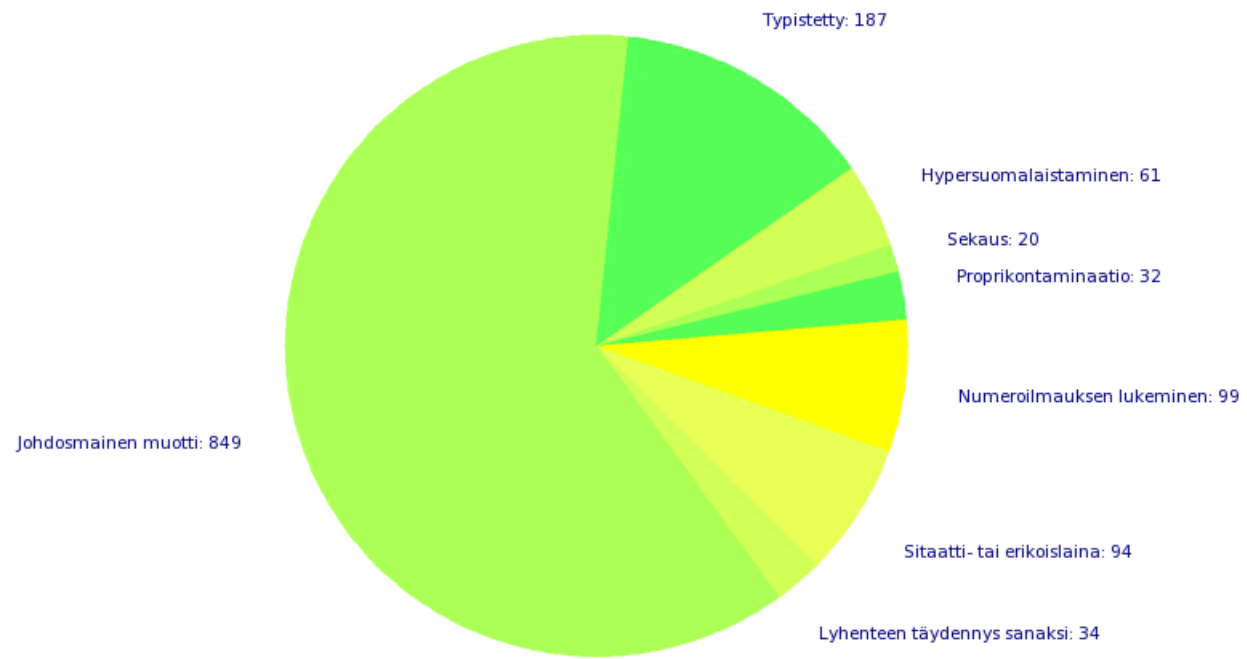
Koonti muodostuskeinoista

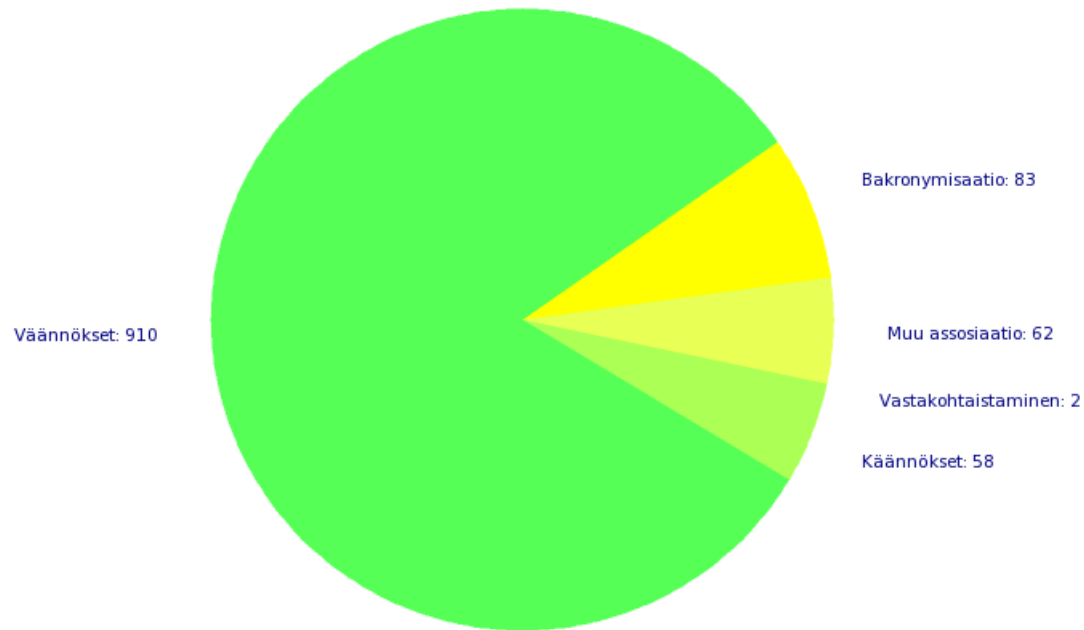
Tämän D-osion aiheena olivat varsinaisesti sekundäärinimien muodostusmenetelmät. Puhtaiden sekundäärinimien muodostamista äänneasua suomalaistamalla käsiteltiin luvussa [D:3](#) ja monimutkaisemmin menetelmin luvussa [D:4](#), lisämerkityksisten sekundäärinimien muodostamista taas luvussa [D:5](#). Sitä, missä määrin sekundäärinimen kantana toimiva nimi on epävirallista tai virallista lähtöä, on pohdittu luvussa [D:6](#); kuten sieltä lainatusta graafista ilmenee, valtaosin sekundäärinimet on tehty virallisesta nimestä eli kyseessä ovat "ensimmäisen polven" sekundäärinimet:



Tätä kantana toimivaa virallista tai epävirallista nimeä on kannan kielestä riippumatta voitu muokata hyvin eri tavoin. Motiiveja tähän muokkaamiseen on käsitelty jo luvussa [B:2.4](#), niitä voivat olla esimerkiksi pyrkimys suomalaistamiseen, parempaan kuvaamiseen tai jopa hauskuuteen. Kaikki nämä ovat hyväksyttämiskierroksella tehtäviä muutoksia kohti parasta mahdollista nimeä.

Koonti puhtaiden sekundäärinimien muodostusmenetelmistä sisältyi lukuun [D:4.7](#) ja lisämerkityksisten sekundäärinimien muodostusmenetelmistä lukuun [D:5.4](#). Puhtaiden sekundäärinimien muodostusmenetelmiksi todettiin yleisemmät foneettinen suomalaistaminen ja muottiin sijoittaminen sekä harvinaisemmat typistäminen, numeroilmauksen lukeminen, sitaatti- tai erikoislainat, lyhenteen täydentäminen sanaksi, proprikontaminaatio, sekaus ja hypersuomalaistaminen (usein slangi- ja murreävytteiseksi). Lisämerkityksisiä sekundäärinimiä muodostettaessa käytetyn lekseemihakuisen muuntelun päätyypit taas ovat morfofonologiset operaatiot (vääntäminen), leksikaaliset korvaamiset sekä bakronymisaatio. Seuraavassa vielä mainituista koontiluvuista lainatut yleisyysgraafit:





Epäviralliset kulkineennimet kertovat myös vierasperäisten nimien ja lyhenteiden mukauttamisesta suomen ja viron puhekieleen. Sekä nimien fonotaksia että ortografiaa on kotoistettu. Kotoistamistarve on tietysti seurausta aiemman ilmauksen kompleksisuudesta suomensukuisen kielenkäyttäjän näkökulmasta; esimerkiksi *Volvo* kelpaa käytettäväksi sellaisenaan, *Chevrolet Biscayne* ei. Tehtyjen muutosten perusteella on pystytty koostamaan luvussa [D:3.1.2](#) esitetty vieraskielisten nimien suomeenkotoistamissäännöstö, josta seuraavassa tiivistys: Monimutkaiset äänneyhtymät sievennetään sanan alussa yhtymän viimeinen konsonantti säilyttäen, mutta sanan sisällä yhtymän ensikonsonantti säilyttäen. Vieraskielinen vokaaliainees lainataan useimmiten ääntämyksen mukaisesti. *c* korvataan etuvokaalin edellä *s*:llä ja takavokaalin edellä *k*:lla. Konsonantit *b*, *g*, *d* ja *f* säilyttämällä kielenkäyttäjä voi tietoisesti korostaa nimen vieraslähtöisyyttä, mutta erityisesti *b* ja *g* ovat alttiita menettämään soinnillisuutensa. *h* katoaa usein, paitsi sanan alussa tai vokaalien välissä. *z* korvataan yleensä *ts*:llä, joskus myös *s*:llä. Konsonanttiloppuisten sanojen loppuun lisätään *i*, ja tätä edeltävä konsonantti kahdennetaan, jos se on obstruentti. Virolaistaminen taas voidaan tehdä vähemmin muutoksin, sillä viron konsonantisto on suomen konsonantistoa laajempi eikä fonotaksi vaadi sanojen lähes säännönmukaista vokaaliloppuisuutta. Esimerkkeinä mainittakoon loppukonsonantin kahdentuminen taivutuksen vuoksi.

Mainitsemisen arvoinen erikoistapaus ovat lyhenteet, jotka sekä suomessa että virossa luetaan tavallisesti kirjaimittain omakielisten aakkosten nimien mukaisesti. Tämä merkinnee sitä, että lyhenteet lainataan yleensä kirjoitetussa eikä suullisessa muodossa. Monista lyhenteistä on myös muodostettu suffiksilla pidempiä muodosteita, esim. GMC → *Kemsu*.

Jos kielenkäyttäjät haluaa leikitellä, hän voi myös soveltaa näitä sääntöjä tietoisesti väärin tai jättää soveltamatta. Nykykielessä (nimistön ulkopuolellakin) varsin käytetty leikittelykeino on esimerkiksi c:n korvaaminen tai lausuminen k:na myös etuvokaalin edellä ja vastaavasti s:nä takavokaalin edellä. 63 nimeä olenkin hyperkorrekteiksi.

Sekä puhtaille että lisämerkityksisille sekundäärinimille on tunnusomaista eräänlainen epäitsenäisyys suhteessa kantasanana toimivaan edelliseen nimeen. Edelleenkehitetty nimiasu toimii siis samalla linkkinä aiempaan nimeen, lisämerkityksisissä sekundäärinimissä vielä samanaikaisesti toisaallekin. Tästä pääsäännöstä seuraa, että sekundäärinimeen tulee sisältyä edellisestä nimestä eli kannasta niin paljon, että se on tunnistettavissa ainakin esiintymiskontekstissaan. Edellisen nimen aineksen ei ole välttämätöntä sisältyä nimeen muuttumattomana, vaan sitä voidaan säilyttää muunnettunakin. Kuten luvussa [D:5.1.2](#) tarkemmin kuvataan, tässä muuntamisessa voidaan pyrkiä säilyttämään esimerkiksi sanahahmo tai vaihtamaan foneettisesti läheisiä äänteitä toisiinsa. Edellistä nimeä voidaan siis säilyttää muillakin tavoin kuin käyttämällä toisen tavun alusta katkaistua kantaa.

Tässä osiossa esitetyn perusteella uskon, että sanaleikkien tutkimusta tulisi lisätä. Lisäksi tulee noteerata, että sekundäärimuodosteiden muodostamisen kannalta samat mekanismit ovat mitä todennäköisimmin mahdollisia sekä sanastossa että nimistössä, mutta nimistössä näitten (erityisesti lekseemihakuisen muuntelun) käyttämiseen on matalampi kynnyks. Tämä johtunee siitä, että nimen, sen merkityksen ja referentin suhde on jossakin määrin yksinkertaisempi kuin sanaston puolella ja näin ollen kielellä leikittely ei aiheuta samassa määrin sekaantumisia keskustelutilanteissa.

Lekseemihakuisen muuntelun keinoista yleisin on ilman muuta morfofonologiset operaatiot eli kansankielellä vääntäminen. Yleisyys viittaa siihen, että se koetaan teknisenä keinona kevyeksi ja helppokäyttöiseksi. Toisaalta on niinkin, että kääntäminen tai leksikaalinen korvaaminen ylipäättään edellyttää, että muokattavalla tai ainakin lähes tämän näköisellä lekseemillä ylipäättään olisi jokin merkitys suomen kielellä tai jollain muulla Suomessa yleisesti tunnetulla kielellä. Morfofonologisia operaatioita voidaan tehdä mille tahansa merkkijonolle, kunhan se edes jotenkin assosioituu johonkin tunnettuun lekseemiin; merkkijonon merkityksen tunteminen ei siis ole lainkaan välttämätöntä. Leksikaalisen korvaamisen suhteen tulee huomata, että kääntäminen on suomessa merkittävin osa ja muiden assosiaatioiden osuus on vähäisempi. Näin McCluren mallin täydentäminen käännöksellä onkin tärkeää. Se, että leksikaalinen korvaaminen ja kääntäminen ylipäättään ovat mahdollisia, todistaa osaltaan sitä, että erisnimilläkin on merkitys. Uskoisin myös, että termit morfofonologinen operaatio, leksikaalinen korvaaminen, lähtölekseemi, harhalekseemi ja tuloslekseemi tulevat tarpeeseen ja että McCluren mallia Suomessa täydennetään jatkossa esittämälläni tavalla mm. kääntämisellä ja bakronymisaatiolla, vaikka kaikki bakronymit eivät varsinaisesti välttämättä nimiä olekaan.

Merkityksenmuutoksista kulkineennimistössä

Merkityksenmuutokset ovat kulkineennimistön sisällä varsin vähäisiä. Aineistossa tavanomaiseksi luettavaa on lähinnä joittenkin erityisten yleisten merkkien merkkienimien appellatiivistuminen (*jeppi*, *jopo*, *katepillari*, *mopo*, *fordson*), mutta uusia appellatiivistumia tuskin syntyy. Missään kulkinelajissa ei tällä hetkellä nimittäin vallitse yhden merkin oligopolia, jota merkkienimen appellativisaatio edellyttäisi. Kulkineitten yksilönnimille (ja eläintennimille) on ominaista, että joskus sama nimi säilyy, vaikka tarkoite vaihtuisikin. Kaikkiin merkki- ja mallinimiin taas liittyy se ongelma, että valmistajan "kierrättäessä" virallisia merkki- ja mallinimiä eri vuosikymmenten malleilta toisille myös niitä seuraavat puhtaat sekundäärinimet yleensä pysyvät käytössä. *Mersut* ja *Kadetit* ovat eri vuosikymmeninä viitanneet tosiasiasa hyvinkin eri näköisiin autoihin. Tätäkin voidaan jossain määrin pitää merkityksen muutoksena.

Nyt nimien muodosta ja rakenteesta on pitkälti kerrottu kaikki olennainen osioissa C ja D, ja on aika siirtyä osioon E katsomaan sitä, mitä kulkineitten ominaisuuksia nimissä tuodaan esiin.

Sekundäärinimet voivat siis olla joko lekseemihakuisen muuntelun avulla muodostettuja ja sisältää harhalekseemin kautta metaforisen kytköksen johonkin suuntaan, eli olla lisämerkityksisiä, tai vaihtoehtoisesti sekundäärinimi on voitu muodostaa morfofonologiselle tasolle jäävän muuntelun avulla (esim. slangijohdos), jolloin kyseessä on puhdas eli lisämerkityksetön sekundäärinimi. Lisämerkityksisiä sekundäärinimiä muodostettaessa lekseemihakuista muuntelua tehdään yleensä morfofonologisin operaatioin muitten keinojen (leksikaalinen korvaaminen, bakronymisaatio) ollessa harvinaisempia. Puhtaita sekundäärinimiä taas muodostetaan yleisimmin muotteja hyödyntäen. Epävirallisten kulkineennimien perusteella osa vierasperäisistä äänneistä tai kirjaimista ei ole mukautunut puhekieleen yhtä hyvin kuin kirjakieleen.

G:1.4 Mistä ominaisuuksista nimet kertovat ja miten: Osio E

Osiossa E keskityttiin nimeämisperusteisiin eli niihin kohteen ominaisuuksiin, joita nimessä ilmennettiin. Osion tutkimuskysymykset olivat:

- Montako nimeämisperustetta kulkineennimellä yleensä on?
- Mistä kulkineen ominaisuuksista nimet kertovat (nimeämisperusteet) ?
- Miten nimeämisperustetta ilmaistaan nimessä?

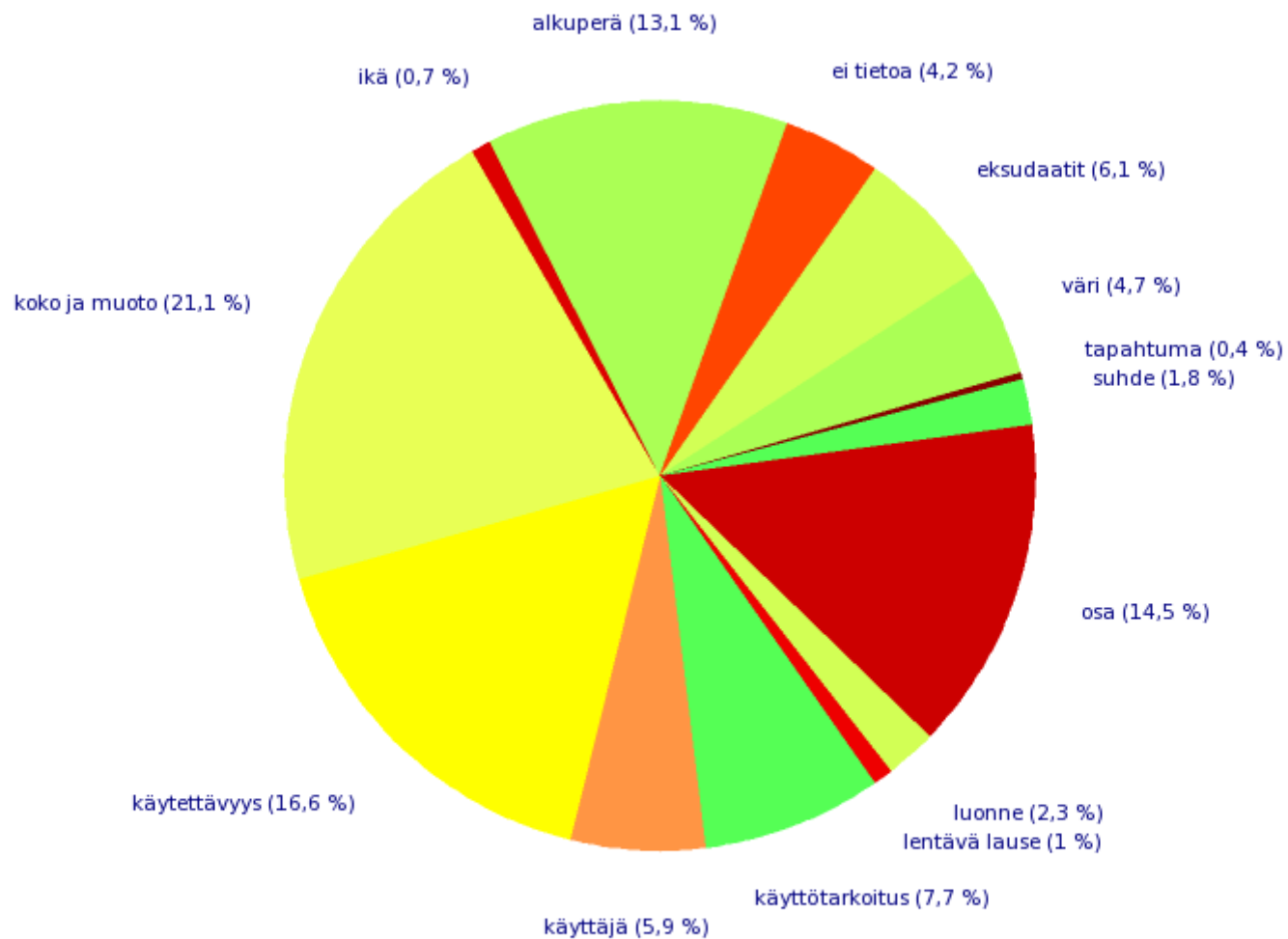
Näihin kysymyksiin seuraava koonti pyrkii vastaamaan:

E:7 Koonti nimeämisperusteista ja niiden ilmaisemisesta

Tässä osiossa tutkittiin siis sellaisia nimiä, joilla on jokin nimeämisperuste. Nimeämisperusteella tarkoitetaan jotain kohteen ominaisuutta, kun ominaisuus ymmärretään laajasti (esim. väri, alkuperä). Virallista nimeä ei kuitenkaan ole pidetty kohteen ominaisuutena, vaikka näinkin olisi voitu toimia. Virallisiin nimiin perustuvat nimet on kuitenkin käsitelty osiossa [D](#) (ja [C](#)) eikä niiden kaksinkertaiseen käsittelyyn liene tarvetta. Nimien yksityiskohtaiset tulokset ovat tietokannassa ja ne ilmenevät hakutuloksissa kunkin nimen kohdalla.

Aiemmasta tutkimuksesta poiketen nimeämisperustetta ei ole sidottu nimen rakenteeseen, vaan on tutkittu, mihin kulkineitten piirteisiin nimet ottavat kantaa riippumatta siitä, missä osassa nimeä tämä tehdään. Nimeämisperustetta voidaan ilmaista niin suorasanaisesti kuin metaforisesti ja niin määrite- kuin perusosassakin. Olen päättellyt, että kunkin suorasanaisten nimenosan semanttinen volyyymi on 1, kun taas metaforisen nimenosan semanttinen volyyymi on teoriassa ääretön (semanttisesta volyyymistä ks. [C:1.3.3](#)). Käytännössä kuitenkin metaforisessa nimenosassa voidaan tuoda esiin yleensä 1–3 nimeämisperustetta, joskin tämä määrä riippuu tietysti käytössä olevan nimeämisperusteluokittelun yksityiskohtaisuudesta. Esimerkiksi Ford Ka:n metaforinen yksiosainen ja primääri nimitys *Pölynimuri* kuvaa sekä auton kokoa ja muotoa että sen pehmeä-äänistä, hurisevaa käyntiä. Esimerkkinä kaksiosaisesta nimestä, jonka molemmilla nimenosilla on oma nimeämisperuste, käy taas *Hitlerin silitysrauta* "Volkswagen "Kupla"". Viittaus Hitleriin tuo esille kulkineen alkuperämaan Saksan ja oikeastaan enemmänkin yksityiskohtia kulkineen valmistuksellisesta alkuperästä. Metaforinen edusosa taas kuvaa ensisijaisesti kulkineen muotoa. Nimeämisperusteet on tulkittu nimen käyttäjän tai tulkitsijan perspektiivistä, mutta niitä on siitä huolimatta nimitetty nimeämisperusteiksi (ks. perustelut luvusta [E:2](#)). Nimeämisperusteita on määritetty myös appellatiivisille ilmauksille eli alalaji- ja lajinimille.

Vaikka yhdellä nimellä voi siis olla useitakin nimeämisperusteita, useimmin aineiston nimillä on silti 0 (sekundäärinimet) tai 1 nimeämisperustetta, mikä käy ilmi tilastollisesta tarkastelusta luvussa [E:4.1](#). Tämä johtuu siitä, että suuri osa aineiston nimistä on yksiosaisia (ks. [C:5](#)). Samoista tilastoista käy kuitenkin myös ilmi, että kahta ja kolmeakin nimeämisperustetta ilmentävien nimien määrä ei ole aivan vähäinen. Eri nimeämisperusteiden yleisyys aineistossa esiteltiin luvussa [E:4.2](#), josta seuraava graafi on lainattu:



Kulkeennimistön yleisin nimeämisperuste runsaan 20 % osuudellaan on siis kulkeeneen koko ja muoto. Tämän jälkeen yleisimpinä ja varsin tasavahvoina nimeämisperusteina ovat käytettävyys, jokin kulkeeneen osa ja alkuperä. Muita vielä varsin yleisiä nimeämisperusteita ovat eksudaatit (lähinnä ääni), kulkeeneen käyttötarkoitus, käyttäjä ja väri. Muut luokituksen nimeämisperusteet (suhde, luonne, lentävä lause, tapahtuma ja ikä) ovat lähinnä marginaalisia.

Kulkineen kokoa ja muotoa kuvataan yleensä samanaikaisesti metaforan avulla (esim. *Lahna*). Kulkineen pyöreämuotoisuutta ilmaisevia nimiä on enemmän kuin kulkineen kulmikkuutta ilmaisevia, mikä kertoo siitä, että autot (ym.) ovat pitkällä aikavälillä tarkasteltuna olleet prototyyppisesti kulmikkaita olentoja, huolimatta siitä, että auton muotoilu on vuosi vuodelta kehittynyt aerodynaamisempaan ja näin pyöreämuotoisempaan suuntaan. Jos pelkästään kulkineen kokoa ilmaistaan, ilmauksen kohteena on usein pieni kulkine. Tämä johtuu siitä, että suuruutta ilmaisevat metaforat ilmaisevat yleensä myös kulkineen muodon, siis sen, onko kulkine pitkänomaisesti suuri vai laveasti suuri. Koko ja muoto tulevat luultavasti säilyttämään asemansa nimeämisperusteina, joskin muotojen samankaltaistuminen tulee vähentämään niiden merkitystä.

Kulkineen käytettävyydessä keskeistä nimien määrän perusteella ovat kulkineen luotettavuus, hallittavuus, nopeus, vääntö, hinta ja sisätilan viihtyisyys. Perinteiset *romut* ja *paskat* tulevat pitämään vakiintuneet asemansa tottelemattomien kulkineitten niminä tai tilapäisempinä nimityksinä, mutta on myös mahdollista, että kulkineitten laadun paraneminen ja laatuerojen tasoittuminen tulevat vähentämään nimeämisperusteiden painoarvoa. Autoja ei myöskään enää hankita ikuisiksi ajoiksi tai edes vuosikymmeniksi, joten niihin kohdistuvat laatuodotuksetkaan eivät enää ole niin suuria eikä komponenteilta vaadita samanlaista laatua ja kestävyyttä kuin 1900-luvulla.

Kulkineen osa on nimeämisperusteena moninainen ja sisältää kaikkea konepellin alla piilevistä virityksistä keulamerkkeihin ja ikkunoista penkinpäällisiin. (Esimerkkiniminä mainittakoon mm. *Johtotähti* ja *Matkalaukku-Sisu*.) Lisäksi aineistossa on kymmeniä rekisteritunnuksen perusteella annettuja yksilönnimiä, joita on luultavasti olemassa paljon enemmänkin. Kulkineen erilaisiin osiin liittyvät nimet säilyttänevät asemansa kulkineennimistöissä, sillä kulkineitten samankaltaistuesssa yhä pienempiin yksityiskohtiin joudutaan kiinnittämään huomiota, jos primäärinimiä edelleen halutaan antaa. Koska kulkineitten muodot ovat pitkälti vakiintuneita ja etenkin autojen osalta tuulitunnelissa testattuja, eri merkien muotoilijoitten on saatava pienin koristeellisin yksityiskohdin ne eroamaan toisistaan.

Alkuperä on myös yleisimpiä nimeämisperusteita. Suurin osa alkuperään viittaavista nimistä on metaforisia, mikä viitanee siihen, ettei alkuperämaan nimeä haluta sanoa ääneen. Erityisesti Neuvostoliiton elinaikana käytetyissä nimissä (mm. *Hapankaalihakkuri*) voidaan nähdä pientä tabu-vaikutustakin, eräänlaista sanankieltoa. Globalisaation myötä on todennäköistä, että alkuperämaa nimeämisperusteena menettää merkitystään. Aineistossa näkyvät kuitenkin vielä selvästi kylmän sodan vastakkainasettelu ja Euroopan eri maiden voimakkaat, lähes topeliaanisiet kansalaisstereotypiat (*Makaroni*, *Tulppaanipuimuri*). Kun kulkineita valmistavat yritykset nykyisin yhdistävät voimiaan, auton valmistusmaa saattaa olla aivan toinen kuin brändin kotimaa. Tämä hankaloittaa alkuperän mukaan nimeämistä, kun kulkine ei ole kotoisin juuri mistään. Eräänlainen esimerkki tästä on amerikkalaisen Chevrolet-brändin alla Aasiassa valmistettu automalli Chevrolet Evanda, joka on sekä tämän tarinan että virallisen nimensä pohjalta saanut nimekseen *Huitsin Nevada*.

Eksudaatteihin viittaavista nimistä valtaosa viittaa ääneen ja vain vähemmistö savuun ja hajuun. Eksudaatteja pidetään nimistä päätellen usein häiriöinä, sillä nimet liittyvät yleensä auton savuisuuteen, pahaan hajuun ja kovaan ääneen. Poikkeus tästä ovat kuitenkin *Pölynimuri*-tyyppiset nimet, jotka kertovat auton käyntiäänen olevan niin vaimea, että se ei enää vastaa prototyyppistä auton käyntiääntä vaan soveltuu nimeämisperusteeksi. Onkin mahdollista, että tulevaisuudessa autojen nimitteleminen **huristimiksi* yleistyy.

Käyttäjään viittaavat nimet jakautuvat aineistossa käytännössä kahteen eri ryhmään, kulkineen geneeristä käyttäjäryhmää ilmentäviin ja konkreettista käyttäjää ilmentäviin nimiin. Tällaisia yleisluontoisia käyttäjäryhmiä ovat esimerkiksi nuoret, vanhuksat, hipit, romanit, homoseksuaalit ja yleensä "b-luokan kansalaiset", tahot, jotka edustavat sosiaalista toiseutta. Merkille pantavaa kuitenkin on, että aineiston nimet vielä toistaiseksi liittyvät perinnäisiin suomalaisiin vähemmistöryhmiin. Vaikkapa maahanmuuttajien tai venäläisturistien kulkineille ei ole toistaiseksi vielä keksitty erityisiä ryhmä- tai yksilönnimiä. Konkreettista käyttäjää ilmaisevat nimet yleensä viittaavat joko todellisiin, konkreettisiin käyttäjiin, julkisuuden henkilöihin käyttäjinä tai liikenteenharjoittajiin. Tämän lisäksi arkipuheessa kulkineita, erityisesti polkupyöriä ja traktoreita, toki puhutellaan usein niiden omistajan nimen kautta (*Markulan Valmetti*; *Sinin pyörä* jne.), mutta näitä ilmauksia ei usein mielletä nimiksi. Usein ne ilmeisesti muodostetaankin kerta toisensa jälkeen uudelleen niitä tarvittaessa, toisin sanoen ne eivät ole kokonaisina mentaaliseen leksikkoon varastoituneita yksiköitä.

Käyttötarkoitus nimeämisperusteena tarkoittaa sitä, että kulkineennimessä tuodaan joko suoraan tai metaforisesti esiin jokin käyttötarkoitus, johon kulkinetta käytetään (esim. poliisiauton nimittäminen *katiskaksi* tai *kala-autoksi* ilmentää sen käyttämistä eräänlaiseen pyydystoimintaan). Liikkumisen ja tavarankuljetuksen lisäksi kulkinetta voidaan käyttää esimerkiksi edustamiseen ja naisten houkutteluun, ja onpa joillakuilla erityinen vanhempi ja huonompi auto vaikkapa sienimetsällä käyntiä varten. Kulkineen käyttöä juhtana ja liikkumisvälineenä korostavat erilaiset vanhaan agraarikulttuuriin liittyvät metaforat, esimerkiksi metaforiset rinnastukset KULKINE ON HEVOSKAUDEN KULKUVÄLINE (kuten *kärri*) ja KULKINE ON HEVONEN (lisää aiheesta [F:3.1.5](#)).

Väriin viittaa enää muutama prosentti kulkineennimistä. Monet väriä ilmaisevista nimistä ovat yksilönnimiä (mm. *Hopeahulmu* ja *Kanarianlintu*), sillä suurinta osaa kulkineista myydään nykyisin eri värisinä (merkin mukainen väri on tosin edelleen tyyppillistä traktoreille). Kaukana ovat siis ne ajat, jolloin Fordia myytiin vain mustana. Arkipuheessa autoja erotellaan värin mukaan useinkin, mutta

näitä nimityksiä ei hahmoteta erisnimiksi eivätkä ne sellaisia tavallisesti olekaan. Autoille tyypillisiä värejä (musta, punainen, harmaa) ilmaistaan usein suorasanaisesti, erikoisempia värejä (keltainen, vihreä, ruskea) taas metaforisesti niitten erikoisuuden tähden. Lisäksi metaforat sopivat hyvin kuvaamaan erikoismaalausten tuloksina olevia väriyhdistelmiä.

Ikä on varsin harvinainen nimeämisperuste. Tämä on seurausta siitä, että ikä ei ilmeisesti ole kulkineen ensisijainen ominaisuus suhteessa käytettävyyteen. Kulkine saa siis olla vanhakin, kunhan se on luotettava ja sen ajettavuus on hyvä. Ikääntyminen ja kunnon heikkeneminen kuitenkin kulkevat monesti käsi kädessä, ja niinpä monet käytettävyyteen viittaavat nimet ilmaisevat ainakin implisiittisesti myös ikää. Toisaalta yksittäisen automallin elinkaariakaan ei ole kovin pitkä.

Luonne, lentävät lauseet, kerrallinen tapahtuma ja suhde ovat harvinaisia nimeämisperusteita. Osittain kysymys on yksilönnimistä, osittain pienryhmän käyttämistä nimistä ja osittain taas yksinkertaisesti harvinaisuudesta. Parhaan kuvan näitten nimeämisperusteitten dynamiikasta saa tutustumalla kyseistä nimeämisperustetta esittelevään lukuun [E:6.10 Luonne](#), [E:6.11 Lentävä lause](#), [E:6.12 Tapahtuma](#) ja [E:6.13 Suhde toiseen kulkineeseen](#).

Primäärin nimenannon keskeisin tendenssi on, että sellaiset kohteet saavat herkimmin nimiä, jotka eroavat eniten keskimääräisestä lajinsa kohteesta. Kohde saa sitä enemmän nimiä kunkin nimeämisperusteen mukaisesti, mitä enemmän se eroaa keskimääräisestä lajinsa kohteesta (tarkoitteesta) tämän ominaisuuden suhteen. Ilmiö tunnetaan myös paikannimistössä.

Nimeämisperusteiden tarkastelu paljastaa proposition: kaikilla primääreillä nimillä on nimeämisperuste. Filosofista pohdintaa ansaitsisi myös kysymys siitä, voidaanko hyväksymiskierroksella muuntelun kohteeksi joutuneen eli siis sekundäärin nimen nimeämisperusteena pitää mahdollisesti nimessä edelleen näkyvillä olevien muiden nimeämisperusteiden lisäksi kulkineen edellistä nimeä. Voiko nimi siis olla kohteen ominaisuus? Joka tapauksessa voitaneen olla yhtä mieltä siitä, että nimeämisperusteetta syntynyttä nimeä ei ole olemassa. Erilaisten vaiheiden jälkeen nimen nimeämisperuste on voinut hämärtyä, mikä on lähinnä nimistöntutkijoiden haaste. Nimistöä käytettäessä läpinäkyttömiinkin nimiin liitetään merkitystä, konnotaatioita ja jopa nimistöntutkijan näkökulmasta virheellisiä denotaatioita.

Nimiä voitaisiin nimeämisperusteiden mukaan luokitella pidemmällekin kuin neljääntoista, kuten nyt on tehty. Enemmän luokkia sisältävä jaottelu tuskin on kuitenkaan tarpeen, sillä aineisto ja sen ilmiöt tulevat näinkin kuvatuksi. Ainiala ja Pitkänenkin toteavat (2002) yleisesityksessään Paikannimistöntutkimus Suomessa, että kaikkiin malleihin, joilla nimistöä pyritään kuvaamaan, liittyy se ongelma, että nimeämisperusteiden määrä on käytännössä rajaton. Katson, että mahdolliset nimeämisperusteet muodostavat avaruuden, jonka keskellä ovat selvät nimistöä luokiteltaessa usein käytetyt kategoriat. Tästä voidaan "zoomata" toisaalta yhä eksaktimpiin kategorioihin ja pienempiin luokkiin, joissa on yhä vähemmän nimiä – voidaan esimerkiksi erotella nimet, jotka on annettu auto-onnettomuuden tai moottoririkon perusteella. Vastakkaiseen suuntaan "etäännyttäessä" nimeämisperustekategoriat käyvät yhä laveammiksi ja epämääräisemmiksi. Jo tässä tutkimuksessa olevien luonne-, suhde- ja käyttötarkoitus-luokkien rajautuvuus on heikohko, ja tutkimustulosten tulkinnassa tulee niiden lukujen osalta olla varovainen.

Seuraavassa osiossa F tutkitaan, miten kulkineennimet kuvaavat kulttuuria. Tässä tarkastelussa tuodaan esille mm. metaforisten kulkineennimien lähdealueita ja kulkineennimistöön liittyviä kognitiivisia alueita, joten yhtymäkohtia tähän osioon riittää. Lisäksi esitetään, miten populäärikulttuuri ja historia peilautuvat kulkineennimistössä.

Nimeämisperusteita oli siis yleisimmin yksi kutakin primääriä nimenosaa kohden, joskin metaforisiin nimenosiin sai kytkettyä useampiakin nimeämisperusteita. Saman metaforan avulla on siis mahdollista kuvata vaikkapa muotoa ja väriä, joskus jopa ääntä. Kulkineennimet ilmentävät useimmin kulkineen muotoa ja kokoa, käytettävyyttä, alkuperää ja silmiinpistäviä osia. Yleisin nimeämisperuste kuitenkin vaihtelee hieman viittaustason mukaan, esimerkiksi alkuperä on nimeämisperusteena tyypillisimmillään merkkimistössä kun taas vaikkapa luonne soveltuu parhaiten yksilönnimissä esiin tuotavaksi ominaisuudeksi. Eriasteinen metaforisuus on kulkineennimistössä varsin tyypillistä, mutta sen määrän matemaattis-tilastollinen arviointi ei ole mielekästä.

G:1.5 Kulkineennimet kulttuurin kuvaajina: Osio F

F-osiossa tutkittiin kulkineennimien ja kulttuurin vuorovaikutteista suhdetta:

F:6 Koonti kulkineennimistä kulttuurin kuvaajina

Tämän viimeisen osion tavoitteena oli kertoa, mitä kulkineennimet kertovat kulttuurista eli kuinka kulkineennimillä jäsennetään maailmaa myös ajoneuvoja laajemmasta kontekstista katsoen ja millaisina kulkineet koetaan. Menetelmänä tässä käytettiin lähinnä nimiin sisältyvien metaforien ja muiden sanojen analyysiä. Lisäksi tehtiin yleistys nimeämisperusteiden perusteella ja pyrittiin tavoittamaan muita kognitiivisia alueita. Aloitin osion Jannis Androutsopouloksen ajatuksella ([2000: 1](#)): "Nimeämismallit ovat kriittisen tärkeitä populäärikulttuurisen tiedon jäsentämisessä." Androutsopouloksen tutkimuksessa käsitellyt musiikin esittäjännimet sisältävät jossain määrin toisteisempaa materiaalia kuin kulkineennimet, joten malleja on helpompi hahmottaa ja toistuvuus saa suuremman roolin. Androutsopouloksen lausumaa sivuten haluan kuitenkin korostaa, että nimet ovat tärkeitä populäärikulttuurisen tiedon kannalta – ja myös käänteisesti, eli siis populäärikulttuuri antaa aineksia nimiin. Nimet säilyttävät muistoja menneistä ja toisaalta niiden sisältämät mallit antavat virikkeitä uusienkin nimien muodostamiseen. Perinne on siis lopulta kuin sammal, joka kasvaa latvasta ja lahoaa tyvestä koko ajan.

Osiossa oli kolme keskeistä tutkimuskysymystä:

- Mitä metaforisia lähdealueita kulkineenniimi aktivoi ja mitä skeemoja kulkineennimistössä on? → [F:3](#)
- Mitä muita kognitiivisia alueita kulkineennimistö tuo esiin? → [F:4](#)
- Mitä kulttuurisia ilmiöitä kulkineennimistössä heijastuu? → [F:5](#)

Ensimmäisen kysymyksen vastaukseksi tuli, että kulkineennimistön keskeiset metaforiset skeemat ovat KULKINE ON ELOLLINEN OLENTO, KULKINE ON VÄLINE ja KULKINE ON SÄILIÖ. Näihin sisältyviä metaforisia lähdealueita ovat mm. henkilönnimet, eläinten nimitykset, appellatiiviset henkilönnimitykset, astiat, laatikot ja rakennelmat ja kodinkoneet. Näissä metaforissa esiintyi sekä primäärinimien sisältämiä "tavallisia" metaforia että lisämerkityksiin sekundäärinimiin kuuluvia "puolimetaforia". Lekseemihakuisessa muuntelussa kun tavoiteltu harhalekseemi väistämättä tuo nimeen lisämerkityksen. Harhalekseemin ja tuloslekseemin välillä vallitsee siis automaattisesti eräänlaiseen metaforinen suhde, joka voi olla enemmän tai vähemmän motivoitu mutta on joka tapauksessa aktivoitavissa käyttöön.

Toisessa kysymyksessä selviteltiin, mitä muita kognitiivisia alueita kulkineennimistö tuo esiin edellä mainittujen metaforisten lähdealueitten lisäksi. E-osion nimeämisperusteanalyysistä tiivistetyin tuloksin kulkineisiin liittyvät muut kognitiiviset alueet ovat kulkineen ulkonäkö ja olemus, kulkineen käyttö ja kulkineen tausta ja historia.

Kolmannessa kysymyksessä kuvattiin esseistisesti ja esimerkkien kautta, mitä kulttuurisia ilmiöitä kulkineennimistössä muun muassa heijastuu. Nimissä esiin tuotuja asioita onkin kosolti. Nimet sisältävät esimerkiksi viittauksia politiikkaan ja populäärikulttuurin tuotteisiin. Nimien avulla osoitellaan myös ikään kuin sormella vähemmistöjä. Monien kulkineennimien ymmärtäminen ja ehkä mielekäs käyttökin edellyttää paitsi kulkineitten myös kansankulttuurin tuntemusta. Myös nimimallit on tietysti hyvä tuntea.

Nimiin sisältyvät metaforat siis auttavat hahmottamaan, millaisina kulkineet koetaan ja mitkä piirteet kulkineissa ovat keskeisiä. Toisaalta kulkineet saavat merkityksensä suhteessa ympäröivään kulttuuriin. Kulkineennimiin on tallentunut koko joukko historiallisia tapahtumia, henkilöitä ja käsityksiä todellisuudesta, ja niiden menestyksellä ymmärtäminen edellyttääkin kohtalaista määrää tietoa paitsi kulkineista myös "maailmasta". Näin kulkineennimet osallistuvat omalta osaltaan myös populäärikulttuurisen tiedon säilyttämiseen ja jäsentämiseen.

G:1.6 Hajahuomioita nimistä, nimenannosta ja käytöstä: Osio B

Osio B oli täydentävää tietoa sisältävä osio ja osa sen havainnoista oli enemmin tutkijan hiljaisen tiedon tunnistamista ja jakamista kuin varsinaista systemaattiseen tarkasteluun perustuvaa tiedettä. Osion tavoitteena oli taustoittaa ja täydentää varsinaisia analyysiosioita C–F ja tarjota ideoita jatkotutkimusten aiheiksi. Osion tutkimuskysymykset olivat:

- Miksi kulkineennimiä annetaan ja mihin niitä tarvitaan?

- Mitä funktioita nimillä saattaa olla?
- Miten asenteet liittyvät nimiin?
- Millaista alueellista, sosiaalista, sukupuolista ja pragmaattista variaatiota kulkineennimiin liittyy
- Miten kulkineennimet säilyvät ja katoavat? Miten nimien merkitysala muuttuu ja niitä käytetään uudelleen?
- Mitkä kulkineet saavat nimiä, mitkä eivät ja miksi?

Näihin kysymyksiin tämä koonti pyrkii vastaamaan:

B:5 Koonti hajahuomioista

Tämän osion otsikko oli siis Hajahuomioita nimistä, nimenannosta ja -käytöstä ja osion tarkoituksena oli tuoda esiin tutkimusprosessin aikana kertynyttä taustatietoa kulkineennimistön synnyttämisestä ja käytöstä. Osion aineistona oli aineiston keruun yhteydessä tallennettuja kansan näkemyksiä sekä tutkijan havaintoja nimiaineistosta. Osion avulla oli tarkoitus taustoittaa ja täydentää muita tutkielman analyysiosioita C–F ja johdatella vähitellen itse aiheeseen sekä tuoda esiin sellaista uutta ja epävarmaa tietoa kulkineennimistöstä, jota myöhemmin tutkimuksin voidaan tarkentaa.

Nimenanto ja funktiot

- Miksi kulkineennimiä annetaan ja mihin niitä tarvitaan?
- Mitä funktioita nimillä saattaa olla?
- Miten asenteet liittyvät nimiin?

Näitä kysymyksiä käsittelevässä ensimmäisessä pääluvussa yhdistettiin nimenanto, nimien funktioiden tutkimus ja kansan lingvistiset havainnot. Perusajatus on se, että uusia ilmauksia, kuten nimiä, muodostetaan viestinnällisiin tarkoituksiin ja ne auttavat jäsentämään maailmaa. Tämä muodostaminen voi olla suunniteltua (esim. ristiminen) tai perustua hitaaseen kiteytymiseen tai satunnaiseen hetken oivallukseen. Nimenantajat ja käyttäjät pyrkivät antamaan ja käyttämään mahdollisimman hyviä nimiä ja sanoja. Tässä hyvyyden jatkuvassa arvioinnissa (joka toki nimen vakiinnuttua heikkenee) eli hyväksyttämiskierroksella otetaan huomioon erilaisia ominaisuuksia, kuten nimen vakiintuneisuus, monipuolinen kuvaavuus ja äännettävyys ja viestintätilanne.

Kulkineennimien alkuperäinen antaja on vain harvoin tiedossa, se tiedetään lähinnä vain pienen piirin käytössä olevilta nimiltä (esim. isä, kaveri, opettaja). Monet kulkineennimet (*Volkkari*) ovatkin enemmän tai vähemmän suomalaisille yhteistä omaisuutta. Nimenantajat ovat usein luovia ja verbaalisesti lahjakkaita, ja epävirallisten nimien antajat nähdään usein antinormatiivisina, koska virallisen nimen käyttö sellaisenaan olisi tietysti normin mukainen teko. Tämä antinormatiivisuus ei kuitenkaan välttämättä ole asenteellisuutta, vastahankaa, salakieltä tai muuta sellaista, vaan lienee seurausta tavallista suuremmasta tietoisuudesta kielen ja puheena olevan käsittepiirin suhteen, mikä myös johtaa uuden nimimateriaalin luomiseen ja vanhan uudistamiseen.

Nimien funktioiden osalta luvun pohjana olivat Anderssonin, Sjöblomin ja Kvillerudin näkemykset nimien funktioista, joita täydensin omilla näkemyksilläni ja kansanlingvistisellä tiedolla, sillä alalla ei toistaiseksi vallinne yksimielisyyttä siitä, millä ehdoin jonkin funktion olemassaolo voidaan todentaa. Ryhmittelin erillähtöiset funktiot seuraavasti:

- Identifiointifunktio, individualisointi ja personifointi
 - Kaikki nimet rajaavat tarkoitteensa ja tekevät sen näkyväksi.
 - Joskus nimeen voidaan sisällyttää erityinen osa, jolla on vain tämä tehtävä.
 - Kohde voidaan rajata tai siitä voidaan puhua myös ilman nimeä, esimerkiksi pronominilla tai lausekkeella; kulkineitakin voidaan erotella esim. värin ja omistajan mukaan ilman mitään varsinaista nimeä.
 - Eloton kohde voidaan elollistaa antamalla sille jokin nimi, joka tekee siitä persoonan. Personifointi sisältää komponentteina individualisoinnin ja inhimillistämisen.
 - Personifointi liittyy kulkineennimistössä erityisesti yksilönnimiin, jotka voivat jopa olla henkilönimen näköisiä (*Raisa*). Kulkinetta saatetaankin pitää jopa perheenjäsenenä, mikä yhdistyy niissä nähtyihin luonnepiirteisiin sekä niiden asemaan hevosen tehtävän jatkajana.
- Kuvailufunktio
 - Pyrkimys nimen kuvaavuuteen on voimakas erityisesti nimenannossa, ja vaikka nimen vakiintuneisuus vähentää kuvaavuusvaatimusta merkittävästikin, edistää nimen kuvaavuus kuitenkin nimen säilymistä.

- Kuvailua voidaan tehdä suoraan tai epäsuorasti erilaisten kielikuvien avulla ja hyvinkin monenlaisia asioita saadaan nimessä kuvattua.
- Maallikot tiedostavat nimen kuvaavuuden yleensä varsin hyvin.
- Asenteenilmaisufunktio
 - Paitsi että nimi kuvaa kohdettaan objektiivisesti, se voi myös tuoda esiin kohteeseen liitettyä subjektiivista mieltymystä tai sosiaalisesti sopivaa asennetta kohteeseen.
 - Funktion komponentit ovat asenne ja intentio tuoda tämä asenne esiin.
 - Koska viralliset nimet ovat usein positiivisia, ovat epäviralliset nimitykset tämän vuoksi vastareaktion suhteellisesti useammin halventavia ja ironisia.
 - Nimen sävy ei ole pysyvä ominaisuus ja voi vaihdella kontekstista toiseen ja käyttäjältä toiselle, minkä vuoksi olen välttänyt nimen sävyn määrittelyä. Esimerkiksi sympaattinen deminutiivisuus ja halventava vähättely ovat joskus mahdollisia erottaa toisistaan.
 - Nimeämättömyys on myös reaktio, joka ilmaisee tarkoitteen merkityksettömyyttä ja mitäänsanomattomuutta.
 - Kieleen liittyvien asenteiden ja kielenkäyttäjään liittyvien asenteiden lisäksi tulee erottaa myös tarkoitteisiin eli referentteihin liittyvät asenteet.
- Itseilmaisufunktio
 - Uudelleen nimetty Sjöblomin persoonallinen funktio.
 - Nimi on nimenantajan tapa ilmaista itseään; funktio korostuu harkinnaisnimissä.
 - Ilmeisesti useimmiten tiedostamaton.
- Vuorovaikutuskeskeiset funktiot: mihin kuvailulla ja asenteen ilmaisulla voidaan pyrkiä
 - Kvillerudin vinoilufunktio: nimeä käytetään vinoilun välineenä.
 - Oivalluttamisfunktio: monimielisellä nimellä pyritään tuottamaan oivallus henkilössä, joka kohtaa nimen.
 - Kvillerudin toisaalle viittaava funktio: nimeen pakataan viittauksia toisiin nimiin tai asioihin, jotka oivalluttamisfunktion tavoin tuottavat ajatuksia.
 - Anderssonin sosiaalinen funktio: nimet luovat yhteenkuuluvuutta.
- Systeemifunktio
 - Nimet ovat osa nimisysteemiä, ja näin nimen funktioihin kuuluu myös nimen liittyminen systeemiin tai oikeammin eritasoisiin systeemeihin.
 - Esimerkiksi Sjöblomin mainitsema nimen käytännöllisyys (äännettävyys, pituus, erottuvuus) on myös osa systeemiin sopeutumista.
 - Malleihin mukautumista ja niiden vastustamista kuvaavat termit vetofaktori ja estofaktori.
 - Nimeäminen toisten nimien mukaan on yleensä hyvin tiedostettua.

Nämäkin funktiot ovat luonnollisesti limittyviä, eikä kaikilla nimillä ole välttämättä kaikkia funktioita. Nimien funktioissa onkin vielä paljon selviteltävää.

Nimien leviäminen, säilyminen ja muokkaaminen

Yksittäisen nimenantajan annettua nimen ja käytettyä sitä nimi lähtee hyväksyttämiskierrokselle kieliyhteisöön. Hyväksyttämiskierroksella nimen kohtaavat henkilöt arvioivat nimeä, ja mikäli tarpeeksi moni hyväksyy nimen ja vie sitä itse kielenkäyttäjänä eteenpäin, nimi yleistyy. Kielen muutoksissa yksittäiset tiedostamattomat kielenkäyttäjät ovat avainasemassa, ja heidän yksittäisistä valinnoistaan seuraa laajempia muutoksia. Nimen levittäytymistä edistävät esimerkiksi kuvaavuus, nasevuus, sopiva kielellinen muoto, käyttö mediassa ja hallinnollinen virallistaminen. Kulkineennimien levittäytymisessä ei ole havaittu mitään sellaista, mikä ei sopisi nimien levittäytymiseen yleensäkin. Koska kulkineet ovat hyvin liikkuvia esineitä, myös niiden nimet ovat leviäväisiä. Erityisesti medioihin pääsy auttaa nimiä leviämään; toisinaan vaikuttaa jopa siltä, että jokin konneksio muistetaan, mutta sen tarkoitetta ei. Kulkineet saavat usein nimensä, kun niitä on tuotu riittävästi maahan, ja nimi puolestaan katoaa noin sukupolvi perävalojen viimeisen vilkahduksen jälkeen. Joissakin tapauksissa nimi on annettu esimerkiksi mallille vasta myöhemmin (esim. *Pappa-Tunturi*).

Varsinaisen katoamisen lisäksi nimeä voidaan muokata kieliyhteisössä. Joko nimen muotoa tai merkitysala voidaan muuttaa, ja syntynyt muunnelmakin etenee hyväksyttämiskierrokselle. Käytännössä nimistä vaeltaa samanaikaisesti rinnakkaismuotoja ja toisinaan nimen tarkoitteetkin saattavat rajautua eri henkilöillä eri tavoin (vrt. murremaantiedetutkimukset). Kulkineennimistössä on tyypillistä, että virallisen nimen pohjalta muodostetaan epävirallisia nimiä, jotka ovat jollakin tavalla kuvaavampia, hausempia tai morfofonologisesti suomalaisempia kuin alkuperäiset viralliset tai epäviralliset nimet. Tämä nimien suomalaistaminen tai vääntely on usein tunnistettua, joskin joskus kielenkäyttäjät pitävät sitä omanaan, joskus taas toisten piirteenä. Nimen muuntamisen perusteena voi kuitenkin olla paitsi pyrkimys onnistuneempaan kielelliseen asuun myös tarkoitteen muuttuminen: koska *Mustat Majjat* eivät enää ole mustia, on yksiosainen *Maija*-nimi vallannut alaa.

Variaatio epävirallisissa kulkineennimissä

Aineiston kulkineennimiin ei yleensä liity alueellista variaatiota, joskin joitakin ahtaammalla alueella tunnettuja nimiä (*kispa*, *kitka*) toki on olemassa ja toisaalta asiaa ei ole tarpeeksi laajalti tutkittukaan. Lisäksi joihinkin nimiin sisältyy tunnistettavia murrepiirteitä, mutta murteellisuudet nimessä eivät välttämättä tarkoita nimen kuulumista murteeseen. Sosiaalisenkaan variaation määrittäminen ei ole kovin

helppoa. Kulkineennimet voidaan yhdistää miehuuteen ja alaluokkaisuuteenkin, mutta tällaiselle rajaukselle ei ole varsinaisesti todisteita. Tutkimusaineiston perusteella myös naiset ovat antaneet kulkineennimiä, mutta nämä ilmeisesti leviävät miesten antamia nimiä heikommin. Tästäkään ei tosin ole varmuutta. Osa kulkineennimistä on lisäksi hyvin yleisiä ja neutraaleja, ja niitä käytetään eri yhteiskuntaluokissa. Joillakin nimillä, esimerkiksi *Folkkarilla* saattaa olla jopa sympaattinen ja yläluokkainen status. Epävirallisia kulkineennimiä käytetään kuten nimiä yleensäkin, mutta erityisesti silloin, kun halutaan välttää toistoa teksteissä.

Kulkineennimistön attraktiokeskukset

Nimiä saavat yleisimmin kulkineet, jotka ovat jollakin tavoin poikkeavia, erottuvia tai luonteikkaita (affektisia) tai joilla on erityisen hankala virallinen nimi. Lisäksi epävirallisen kulkineennimen päätyminen nimikokoelmiin edellyttää todennäköisesti tietynasteista nimen yleisyyttä, joka puolestaan edellyttää useimmiten tarkoitteen yleisyyttä ja näin ollen tarvetta ylipäänsä käyttää nimeä. Attraktiokeskusten arvioinnissa tulisi ottaa huomioon myös tarkoitteina olevien kulkineitten rekisteröintilukumäärät, mitä en kuitenkaan ole tehnyt. Yleisimmin nimetyt kulkinelajit ovat polkupyörä ja henkilöauto. Nämä molemmat ovat ensiksikin erittäin yleisiä. Polkupyörä taas on edullinen ja huono kulkine, jolla eteneminen on vaivalloista vaikkapa autoiluun verrattuna. Yleisimmin nimetty kulkinemerkki taas on Lada, joka ainakin aiemmin oli hyvin affektinen neuvostoliittolaisuutensa takia. Ford-merkkisillä autoilla on kuitenkin enemmän nimiä, sillä erilaisia Ford-malleja on enemmän ja ne on nimetty myös useammin nimin kuin numeroin toisin kuin Ladat. Muutamat mallit ovat olleet erityisen yleisiä ja luonteikkaita ja näin suosittuja nimenannon kohteita (Saab 96, Volvo PV, Fiat 600, Datsun 100A, Citroën 2CV, Toyota Corolla, Ford Escort ym.). Tarkoitteen affektisuus näyttäytyy nimissä yleensä tarkoitteen ominaisuuksiin liittyvien nimien runsautena, kun taas virallisen merkinimen (ja merkin brändin) vahvuus näyttäytyy sen esiintymisenä epävirallisen mallinimen osana. Nimeämättä jätetyt kulkineet ovat usein keskitasoisia tai hiukan keskitason yläpuolella ja ovat ulkonäöltään tavanomaisia ja huomiota herättämättömiä sekä tulevat mieluiten jostakin valmistusmaasta, johon ei liity vahvoja negatiivisia tunteita.

Nimillä voidaan siis erottaa hyvin monenlaisia funktioita ja funktioiden ryhmittely perustuu oikeastaan nykytilanteessa kunkin tutkijan omaan näkemykseen. Lisäksi niin funktioihin kuin asenteellisuuteenkin kuuluu se, että emme voi takuuvarmasti johtaa merkin funktiota tai siihen sisältyvää asennetta merkistä itsestään ilman käyttökontekstia. Epäviralliset kulkineennimet ovat osa epävirallista kieltä, mutta ne eivät välttämättä ole slangia tai pyri ryhmäyttämiseen tai toisten kielenkäyttäjien ulos sulkemiseen. Sitä vastoin kuvaavuutta ja suuhun sopivuutta eli helppoääntöisyyttä arvostetaan. Kulkineennimien säilyvyys on sidoksissa kulkineen säilymiseen ja nimien leviäminen suhteessa kulkineen tunnettuuden leviämiseen. Attraktiokeskuksiksi on lajinimissä päätyneet polkupyörä ja merkinimissä Lada. Erilaisia Fordeja on kuitenkin nimetty eniten kautta aikojen. Maallikoittenkin näkemyksistä käy ilmi, että nimettömyys on kulkineennimistössä oikeastaan pahinta, mitä kulkineelle voi tapahtua. Jos ei ole tunnetta eikä luonnetta, ei ole nimeä. Silloin ei ole minkään arvoinen.

G:1.7 Summa summarum

Epävirallisia kulkineennimiä sijoittuu siis eri viittaustasoille (yksilönnimet, mallinimet, merkinimet, alalajinimet ja lajinimet). Yläkäsitteiden nimiä on toki vähemmän kuin alakäsitteiden nimiä, mutta toisaalta yläkäsitteen nimiä voidaan käyttää alakäsitteen asemesta. Usein jonkun yksilönnimeksi mainitsema ja kokemana nimi saattaa usein olla tunnettu merkki- tai mallinimenä toisissa piireissä. Epäviralliset ja viralliset nimet eivät tietenkään ole käytännön kielenkäytössä kaksi erillistä ryhmää, vaan molempia käytetään arkikielessä sekaisin. Epävirallisiin kulkineennimiin ei sisälly mitään sellaista tyyliä, asennetta, funktiota tai sosiaalisesti, sukupuolisesti tai alueellisesti rajoittunutta levikkiä, joka olisi yhteinen koko aineistolle tai erityisen leimallinen.

Epäviralliset kulkineennimet on voitu muodostaa aiemman virallisen tai epävirallisen samantarkoitteisen nimen pohjalta muuntaen (sekundäärinimet) tai muista kielenaineksista kulkineen ominaisuuksien kuvaajiksi (primäärinimet). Aiemman nimen pohjalta muuntaminen on osa hyväksyttämiskierrosprosessia, jossa kieliyhteisö yksilöiden tekemien valintojen pohjalta pyrkii kehittämään nimiä yhä paremmiksi niin tyylin, kuvaavuuden kuin muodonkin kannalta. Sekundäärinimeä tuotettaessa eli

aiempaa nimeä muunnettaessa tavoitteena voi olla neutraali morfofonologiselle tasolle jäävä muuntelu, jossa syntyy puhtaita sekundäärinimiä (*Volkswagen* → *Volkkari*), tai vaihtoehtoisesti lekseemihakuinen muuntelu, jossa harhalekseemin kautta syntyy eräänlainen metafora ja lisämerkitys (*Wartburg* → *Varpunen*). Puhtaat sekundäärinimet siis merkitsevät ainakin lähes samaa kuin kantanimensäkin, lisämerkityksiin sekundäärinimiin taas sisältyy jokin lisämerkitys. Tämä lisämerkitys voi mielekkäästi liittyä nimen tarkoitteen ominaisuuksiin (*Toyota Carina* → *Narina*) tai sitten ei (*Mazda* → *Maksalaatikko*). Nimet voivat myös olla useampiosaisia, yleensä enintään kaksiosaisia. Tällöin samaan nimeen voi sisältyä nimenosia, jotka kuuluvat muodostusalkuperältään eri ryhmään (primäärit, puhtaat sekundäärit, lisämerkityksiset sekundäärit) ja myös virallinen nimi voi sisältyä osana epäviralliseen nimeen (*Aurinko-Lada*). Noin kolme neljännestä epävirallisista kulkineennimistä on onomastisesti yksiosaisia, joskaan nimenosien määrän määrittäminen ei aina ole yksinkertaista ja joskus nimenosat saattavat olla päällekkäisiä, limittyviä tai sisäkkäisiäkin (esim. lisämerkityksisyyttä sisältävässä sekundäärinimessä *Patakakslaiska* 'Fiat 127' tai metaforisuutta ja suorasanaisuutta yhdistävässä primäärinimessä *Aikapommi* 'Saab 99'). Kaksiosaisissa heterogeenisissä nimissä (joissa määrite- ja edusosa ovat eri muodostusalkuperää) edusosa on tyypillisesti virallinen tai sekundääri määriteosan ollessa useimmiten primääri. Muitakin kaksiosaisia rakennetyyppejä kuitenkin on.

Primäärit nimet muodostetaan siis virallista nimeä hyödyntämättä kohteen ominaisuuksia kuvaaviksi. Lisämerkityksinen sekundäärinimi taas voidaan ainakin lähes aina muodostaa siten, että jokin kohteen ominaisuus saadaan haluttaessa tuotua ilmi. Näitä nimissä esiin tuotuja kohteen ominaisuuksia kutsun nimeämisperusteiksi, riippumatta siitä, onko ominaisuuden kuvaaminen ollut alkuperäisen nimenantajan tietoinen intentio tai ei. Nimeämisperusteet ovat tosielämän asioita ja ominaisuuksia ja niiden ryhmittely on aina mahdollista viedä miten pitkälle tahansa. Tämän tutkielman ryhmittelyssä yleisimmiksi nimeämisperusteiksi nousivat koko ja muoto, käytettävyys, alkuperä ja jokin silmiinpistävä tai erikoinen kulkineen osa, joskin nimeämisperusteet vaihtelivat myös nimen viittaustason mukaan. Yhdessä nimenosassa voidaan yleensä ilmaista suorasanaisesti yhtä nimeämisperustetta, mutta metaforaa käyttäen nimeämisperusteita voidaan sisällyttää samaankin nimenosaan useita. Jokin hyvin onnistunut metafora voi kuvata samanaikaisesti esimerkiksi sekä muotoa, väriä että vaikkapa ääntä. Yksittäiseen nimeen voi näin ollen sisältyä useitakin nimeämisperusteita, joskus kolme tai jopa neljäkin.

Nimiin sisältyvien metaforien avulla voidaan analysoida, että kulkineet koetaan joko elollisina olentoina, säiliöinä tai välineinä. Mainitut ominaisuudet liittyvät sujuvasti myös työjuhtana käytettyihin kotieläimiin ja orjiin. Näin ollen sekundääreissä kulkineennimissä yleinen *-kka*-suffiksi motivoituu myös tässä mielessä. Metafora-analysissä hyödynnettiin sekä metaforisia primäärinimiä että lisämerkityksisiä sekundäärinimiä. Muista kognitiivisista alueista voidaan nimeämisperusteanalyysin perusteella todeta, että kulkinetta tarkastellaan ulkonäön ja olemuksen, käytön ja taustan (historia, asema muihin kulkineisiin nähden) näkökulmista. Nämäkin näkökulmat voidaan kytkeä ajatukseen kulkineesta orjana tai juhtana, johon voi tuki olla läheinenkin suhde. Kulkineennimien ja kulttuurin suhdetta voidaan myös analysoida katsomalla, mitä muistumia kulttuurisesti merkittävistä tuotteista ja tapahtumista nimiin on tallentunut (sodat, merkkihenkilöt, yritysfuusiot, jotkin TV-sarjat jne.).

Tässä oli siis neljään kappaleeseen tiivistettynä tämän kulkineennimistötutkimuksen päälöydökset. Seuraavassa sama tuodaan esille vielä esimerkkien kautta.

G:1.8 Prototyypiset epäviralliset kulkineennimet

Puhuttaessa prototyypisistä nimistä tarkoitetaan sellaisia nimityypin tai -kategorian mallijäseniä, jotka ovat kategoriansa "painopisteessä", eräänlaisia mallioppilaita. Tällaiset toimivat malleina muille nimille ja rakentavat näin nimistön sisäisiä systeemejä. Nimisysteemi jäsentyy siis prototyypisten nimien mukaisista nimityypeistä tai -kategorioista. Tällaisen prototyypisen nimen tunnistamiseen on oikeastaan muutamia toisiaan täydentäviä menetelmiä. Hieman diakronisemmin voidaan selvittää, mikä

nimi on ryhmän nimistä vanhin ja arvioida sen perusteella, mitkä muut ryhmän nimet ovat ajallisesti tätä "kantaisää" nuorempia. Toisaalta tällaista arviointia voidaan jossain määrin tehdä ilman ikäkriteeriäkin. Prototyyppisiä nimiä on myös etsitty rajatusta nimiaineistosta yleisyyden perusteella (näin esim. Schybergson [2009: 232](#)). Yleisyyskriteeri onkin hyvin uskottava kriteeri prototyyppisyyden määrittämisessä, sillä nimen tiivis käyttö luo näkemykseni mukaan sosiaalista konsensusta siitä, että nimi on hyvä (ks. [B:2](#)). Kuten Sjöblom ([2006: 62](#)) on todennut, nimen asema kognitiivisena yksikkönä vahvistuu sitä käytettäessä ja heikentyy, kun sitä ei käytetä. Tämä pätee myös kokonaisten nimityyppien tasolla: jos vaikkapa rakenteeltaan jonkintyyppisiä nimiä on jo runsaasti käytössä, todennäköisyys siihen, että tarvittaessa luotavat uudet nimet ovat juuri tämänrakenteisia, luultavimmin kasvaa.

Tämän tutkimuksen aineiston keruussa tavoitteena oli, kuten luvussa [A:2.1.1](#) on todettu, kerätä mahdollisimman paljon yksittäisiä erilaisia nimiä, ei tutkia henkilöiden nimitaitoa tai nimien yleisyyttä. Tämä aikanaan tehty valinta käytännössä sulkee pois luotettavimman tavan (yleisyyskriteerin) nimien prototyyppisyyden määrittämisessä. Joistakin nimistä (lähinnä haastatteluaineistot) on saatu myös tietoja siitä, onko nimi ollut informantin mielestä tavallinen ja yleinen vai harvinaisempi ja pienemmän piirin käyttämä. Valitettavasti nämäkin tiedot ovat siinä määrin satunnaisia, että niiden perusteella ei voi tehdä luotettavasti tiedettä. Epävirallisten kulkineennimien yleisyydestä eri lähteissä voisi toki tehdä tutkimusta, mutta tämä väitöskirja on jo tarpeeksi laaja ilman tuota lisätutkimustakin. Näin ollen yleisyyskriteerin osalta puhun seuraavassa lähinnä tutkimusprosessin aikana kertyneen tutkijan näkemyksen pohjalta ja esitän siis seuraavassa joiltakin osin ns. valistuneita arvauksia.

Virallisen nimen pohjalta muodostetuissa puhtaissa sekundäärinimissä on havaittavissa ryhmittymistä. Nimet ryhmittyvät sarjoiksi samaan tapaan kuin vaikkapa naistennimet (*Seija, Eija, Aija, Raija* jne.). *Volkkaria* seuraavat mm. *Bemari, Emari, Leippari, Plymari, Scotari* ja *Tanari, Massikka, Jontikka, Natikka, Intikka, Letukka, Masukka, Harrikka, Sitikka, Solikka, Skanikka* ja muut vastaavat. Vähitellen muuntuvia sarjoja syntyy myös *u*-loppuisista nimistä: toisaalta *Mersu, Versu, Volsu, Mitsu, Fitsu, Opsu, Craisu, Kemsu, Fergu, Fiiu, Jammu, Kormu*, toisaalta taas *Bemu, Renu, Poru, Ponu, Veku*. Koska *-ari* on nykykielessä tavallinen, se ei ole mitenkään erityisen leimallinen kulkineennimistölle. Jos kuitenkin nimenantaja haluaa muodostaa uuden epävirallisen merkki- tai mallinimen ja "koodata" sen kulkineennimistön osaksi vakiintunutta nimimallia käyttämällä, ovat *kka-* ja *(s)u-*loput käytettävissä. Huomionarvoista kuitenkin on, että kaikki muotit eivät sovi aivan kaikille kantanimille. Suomalaisille kulkinemarkkinoille on uusvanhana tulokkaana aineistonkeruun jälkeen tullut esimerkiksi Dacia, jonka pohjalta on kuitenkin varsin hankalaa saada **Datsu* (koska *Datsun* on jo), **Datsukka* (hiukan luontevampi) tai **Datsari ~ Dakkari*. **Dakukka* tuskin tulee edes kyseeseen.

Virallisen nimen pohjalta muodostetuissa lisämerkityksisissä nimissä minkään erityisen säännön tai prototyypin osoittaminen on hankalaa. Ainoa pääsääntö on, että lekseemihakuista muuntelua voidaan epävirallisessa kulkineennimistössä kernaasti harjoittaa. Ilmeisesti koko lekseemihakuiselle muuntelulle (riippumatta siitä, onko kyse kulkineennimistä) on ominaista, että harhalekseemit ovat joitain kielessä yleisiä, prototyyppisiä ja etikettimäisiä sanoja. Yhtä pakollista on se, että riittävä morfofoneettinen yhteys kantanimen on toisaalta säilytettävä kaksoismotivaation luomiseksi. Yleisiä harhalekseemien aiheitahan ovat mm. henkilönnimet ja -nimitykset, eläinten nimet ja -nimitykset, ruumiinosat, ruuat ja vaivat (ks. [D:5.4](#), [F:3](#), erityisesti [F:3.5](#)). Jos lähemme nyt soveltamaan näitä sääntöjä tapaukseen Dacia, tuloksena voisi olla vaikkapa *Fatsia, Vitsia, Tötsä, TatsiaOn, PahaTatsi* tai jotain muuta vastaavaa. Muuntelumahdollisuuksia rajoittaa kuitenkin voimakkaasti se, että sanahahmoltaan samankaltaiset sanat ovat suomessa yleensä verbejä eivätkä näin kovin hyvin sovi harhalekseemeiksi.

Kaksiosaiset heterogeeniset nimirakenteet ovat käytössä useimmiten alalajinimissä ja mallinimissä, mikä johtuu näiden viittaustasojen sijainnista suoraan toisen viittaustason alapuolella eräällä tapaa sille alisteisena. Kaksiosaiset alalajinimet monesti siis sisältävät lajin nimen edusosanaan ja vastaavasti kaksiosaiset mallinimet taas merkin nimen.

Myös primäärien nimien antaminen on hyvin tyypillistä, mutta se tietysti edellyttää, että tarkoitteella on oltava jokin erottuva piirre, jonka mukaan se voitaisiin nimetä. Emme esimerkiksi enää tänä päivänä voi nimetä autoa sen mukaan, että siinä on ikkunat, koska ikkunat kuuluvat oikeastaan standardiin (toisin aikaisemmin, vrt. linja-auton varhaiset nimitykset *näkötorni* ja *lasikaappi*). Sen sijaan poikkeuksellisten ikkunoitten mukaan voi toki nimetä. Primääriä nimenantoa rajoittavat siis tarkoitteiden ominaisuudet. Tästä syystä primäärit merkkinitmet viittaavat suhteellisesti useammin alkuperään (koska valmistusmaa on usein samanmerkkisillä kulkineilla sama), kun taas esimerkiksi väri tai vaikkapa jonkintyyppiset ikkunat eivät poikkeustapauksia lukuun ottamatta ole käyviä merkkinitmen nimeämisperusteena (ks. [E:4.2](#)). Prototyyppisen primäärinimen määrittäminen Daciale ei ole lainkaan mahdotonta. Dacia on ensiksikin poikkeuksellisesti romanialaisvalmisteinen auto. Rohkenisin väittää, että Suomessa Romania tunnetaan lähinnä Transsilvanialaisesta kreivi Draculasta sekä viime aikoina maahantuoduista yksityisistä elinkeinonharjoittajista. Dacia on tunnettu edullisesta hinnastaan. Toisaalta Dacia on valmistukselliselta alkuperältään lähes Renault, mikä voi luoda sekä positiivisia että negatiivisia mielleyhtymiä. Näin ollen Dacia voisi primäärinimien nimimallit huomioon ottaen saada nimekseen mahdollisesti yleistyessään (markkinaosuus on vielä vähäinen) esimerkiksi **Dracula(n)reki*, *Valkosipulipuristin* tai vaikkapa *Kerjäläiskansan Renu* (vrt. todelliset nimet *Paavinpulkka*, *Hapankaalihakkuri* ja *Uhtuan Buick*). Eriasteinen metaforisuushan on epäviralliselle kulkineennimistölle tyypillistä.

Seuraavaksi teemme pienen ekskursion vertailevalla otteella virolaiseen epäviralliseen kulkineennimistöön, jota olen myös tutkinut.

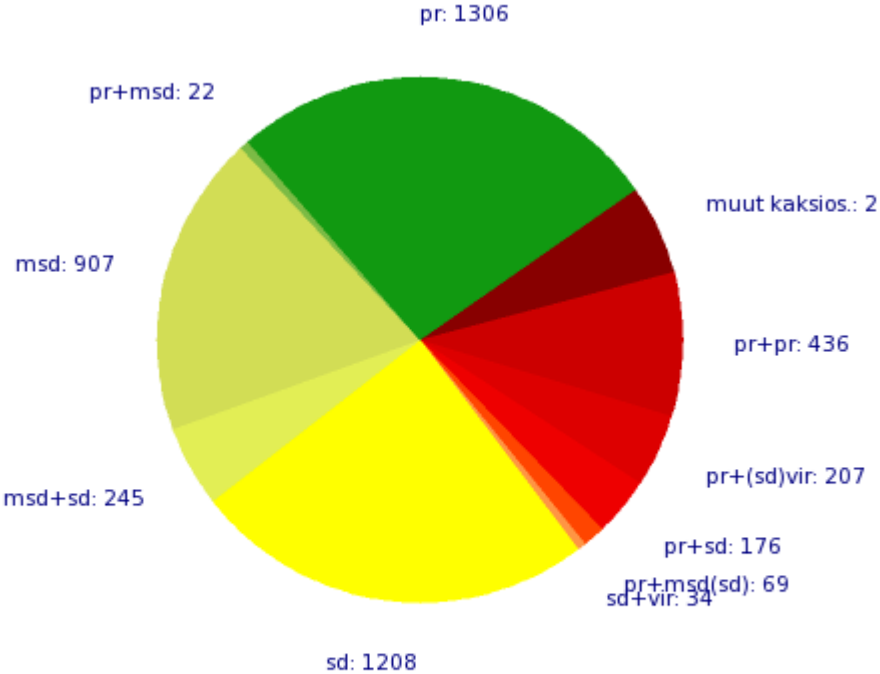
G:2 Suomalaisen ja virolaisen kulkineennimistön yhtäläisyydet ja erot

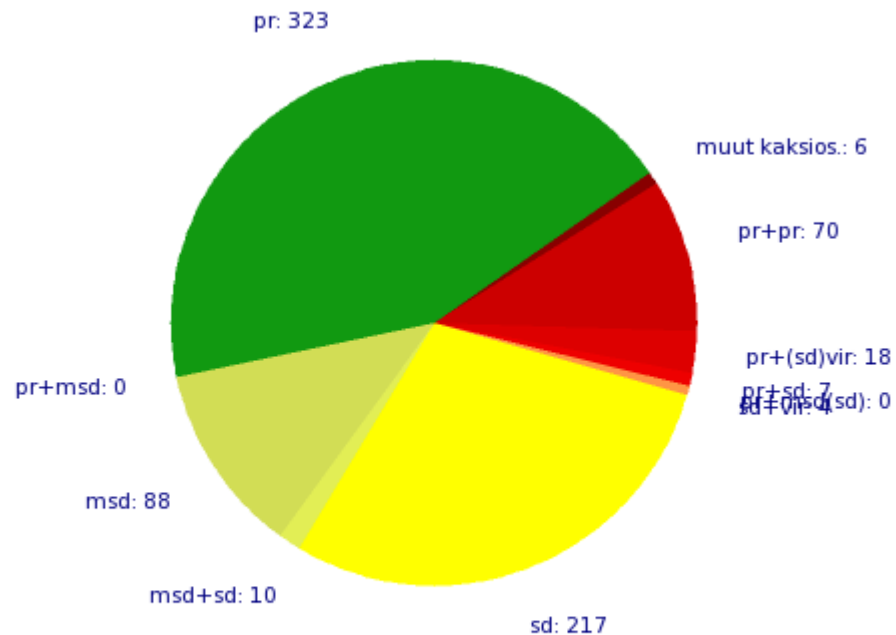
Suomalaisen ja virolaisen kulkineennimistön yhtäläisyyksien ja erojen selvittämistä ei ole mainittu tämän väitöskirjan tutkimuskysymyksissä ([A:5.2](#)). Olen kuitenkin kerännyt virolaista aineistoa ja käyttänyt sitä itämerensuomalaisten kielten pro gradu -tutkielmassani ([2008](#)) ja myöhemmässä lisensiaatintutkielmassani ([2009](#)). Koska virolaisestakin kulkineennimistöstä on hyvin heikosti tietoa saatavilla, haluan julkaista tässä lyhyesti tietoa siitä; onhan tämä sivusto huomattavasti helpommin saavutettavissa kuin esimerkiksi paperinen lisensiaatintutkielmani.

G:2.1 Rakennetyypit (vastaten osiota C) ja sekundäärinimien muodostaminen (vastaten osiota D)

Suomen ja Viron kulkupelinimistöt eivät juuri eroa toisistaan. Molemmissa maissa on sekä primäärejä että sekundäärejä nimityksiä ja nimeämisessä käytetyt mallit ovat samoja. Molemmissa maissa on myös kaksiosaisia nimityksiä ja lisämerkityksisiä sekundäärinimiä, joskin Virossa nämä ovat harvinaisempia. Eri nimiryhmien osuudet käyvät ilmi seuraavista diagrammeista. Ensimmäinen ympyrä kuvaa suomen kulkineennimien jakautumista sekundäärien ja primäärien nimitystyyppien kesken, jälkimmäinen taas viron.

Suomalaisten nimien rakennetyypit (vasemmalla) ja virolaisten nimien rakennetyypit (oikealla)





Nimien rakennetyypit ovat siis samat, mutta niiden yleisyydessä on pieniä eroja. Erojen taustalla eivät kuitenkaan ole eroavat nimeämismallit, vaan erilainen kulttuurinen todellisuus. Virossa lisämerkityksisiä sekundäärinimiä on vajaa kymmenes aineiston nimityksistä, kun taas Suomessa osuus on noin neljännes. Lisämerkityksiä sekundäärinimiä on virossa vähän siksi, että neuvostoliittolaiset kulkinemerkki- ja -mallinimet eivät kerta kaikkiaan houkuttele väentämään, sillä ne ovat hyvin kaukana viroin kielen sanoista ja nimistä ja näin ollen sopivia harhalekseemejä on hankala löytää. Mallit ilmaistiin Neuvostoliitossa lähes aina numeroin, ja merkkien sijasta puhuttiin valmistavista tehtaista – näistä taas käytettiin kirjainlyhenteitä, esimerkiksi *GAZ*. *GAZ* tarkoittaa Gorkin autotehdasta (*avtozavod*). Muita samantapaisia ovat esimerkiksi *DT*, *VAZ* ja *NHTZ*. Sellaisia markkinointitarkoituksessa keksittyjä merkki- ja mallinimiä kuin länsimaissa (*Studebaker*, *Firebird*, *Avensis*) ei ollut. Tästä syystä suhteellisesti virolaiset kulkineennimet ovat usein kulkineen ominaisuuksiin viittaavia primäärinimiä. Lekseemihakuista muunteluakin toki on, esimerkiksi *GAZ* → *Kass* (vir. *kass* 'kissa').

Vironkielisiä suffiksaation tai muotin avulla muodostettuja sekundäärinimiä on suomenkielisiin verrattuna merkittävästi vähemmän, kun vertailu pidetään koko aineiston tasolla. Tämäkin lienee seurausta ensisijaisesti Neuvostoaikaisten merkinimien muodosta. Yleisimpiä suffikseja tai muotteja viroin kielisessä aineistossa ovat *-kas* ja *-u*, mikä kiinnostavalla tavalla vastaa suffiksien *-kka* ja *-u* yleisyyttä suomessa. Loppu *-kas* on yleisempi appellatiivisella puolella, kun taas *-u* propriisella puolella. Seuraavaksi yleisimpiä suffikseja ovat *-a*, *-s*, *-ik* ja *-ar*. Arvelisin kuitenkin, että erityisesti nuorten kieltä tutkimalla olisi varmasti mahdollista löytää lisää suffiksien avulla

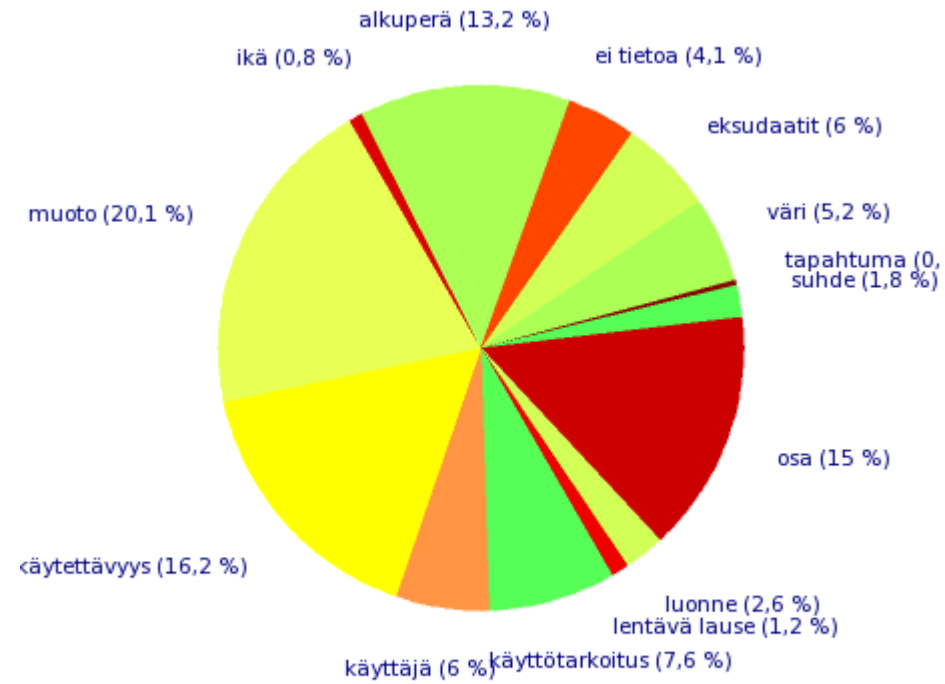
muodostettuja nimiä, ja länsimaisten merkki- ja mallinimien tulo Viron markkinoille lisää varmasti sekundäärinimien määrää koko ajan – tutkimusaineistohan on jo joidenkin vuosien takaa.

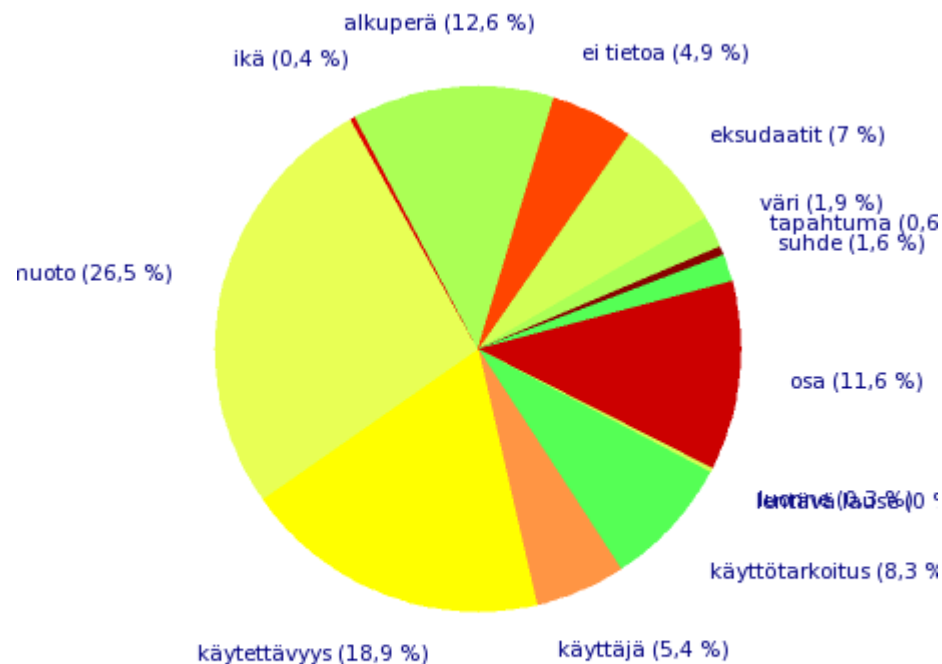
Toinen huomiota herättävä ilmiö on kaksiosaisien nimien puute virossa. Tämäkin on seurausta maassa vallinneesta kulkineitten virallisten nimien nimenantojärjestelmästä. "Merkkejä" oli varsin vähän, ja mallinumerot yksilöivät mallit tarkemmin. Samaa automallia saatettiin valmistaa eri tehtaissakin. Voidaan tavallaan ajatella, että koko Neuvostoliitossa oli vain yksi yritys, Neuvostoliiton valtio, joka valmisti kaikki autot. Merkkejä ei käytännössä ollut, ja tehtaidenkin nimiä saatettiin pitää vain tehtaiden niminä, vaikka ne kulkineisiin oli merkittykin. Monet tiesivätkin, että merkinimet olivat (myös) tehtaiden nimiä, eikä niitä näin ymmärrettykään samalla tavalla merkiniminä kuin länsimaaisia merkinimiä länsimaissa. Suomen kaksiosaiset nimet sisältävät tyypillisesti sekundäärin perusosan, joka on yleensä merkinimi tai mallinimi. Näiden määriteosat taas ilmaisevat primäärästi kulkineen ominaisuutta. Virossa samasta mallista ei ole yksinkertaisesti ollut saatavilla siinä määrin erilaisia variantteja, että niitä ilmaisemaan olisi tarvittu yhtä usein tämänrakenteisia nimityksiä. Viron vähäinen osd-nimistö (kaksiosainen nimityyppi, jonka osat ovat muodostusalkuperältään heterogeenisiä) ja suomi sisältävät kuitenkin yhden ilmausparin: Virossa SHTZ-NATI-traktoria nimitetään nimellä *Tuleõli Natt* 'polttoöljy-Natt', kun taas suomessa on pari *petrooli*-alkuista nimitystä (*Petrolisaappi*, *Petrolimajori*).

G:2.2 Nimeämisperusteet (vastaten osiota E)

Vironkielisten primäärinimien nimeämisperusteet jakautuvat pääosin samoin kuin suomenkielistenkin, joskin eksudaatit (erit. ääni) ja koko ja muoto hieman korostuvat nimeämisperusteena suomen aineistoon verrattuna värin ja yksittäisten osien jäädessä vähäisemmälle huomiolle. Seuraavat graafit havainnollistavat nimeämisperusteiden yhtäläisyyttä ja eroja.

Suomalaisten nimien nimeämisperusteet (vasemmalla) ja virolaisten nimien nimeämisperusteet (oikealla)





G:2.3 Muuta

Virolaisen pariskunnan haastattelussa ihmettelin ääneen sitä, että virolaisilla kulkineilla ei ole yhtä paljon henkilönnimen näköisiä nimiä (vaikka niitäkin toki on). Informantit pohtivat, että kolhoosin omistuksessa olevat kulkineet eivät ole tulleet yhtä läheisiksi kolhoosilaisille kuin suomalaisten yksityisesti omistamat koneet suomalaisille. Lisäksi heidän mukaansa on ollut olennaista, onko kolhoosin työläinen pitänyt työstään esim. autonkuljettajana. Henkilönnimen kaltaiset nimet ovat Suomessakin usein yksilönnimiä tai niissä on ihmisläheinen sävy.

Sekä Suomessa että Virossa kulkineennimistö jakaantuu samoihin pääryhmiin, mikä lienee seurausta paitsi sukukielten samankaltaisesta rakenteesta myös myöhemmistä kulttuurikontakteista. Yleistäen voidaan sanoa, että suomen ja viron kulkineennimistöt muistuttavat toisiaan jopa hämmästyttävän paljon. Nimityyppien yleisyydessä on tosin pieniä eroja: virossa primäärinimet ovat suhteellisesti yleisempiä kuin suomessa ja osittain sekundäärit nimet ja lisämerkityksiset sekundäärinimet taas hiukan harvinaisempia. Erojen taustalla on kuitenkin kielen tarjoaminen mahdollisuuksien sijasta toisenlainen kulttuuriympäristö. Onkin odotettavissa, että virolainen kulkineennimistö seuraavina vuosina lähenee suomalaista kulkineennimistöä, kun maatkin muuten samankaltaistuvat.

Kun tarkastellaan epävirallista kulkineennimistöä kokonaisuutena, huomataan, että lähes mikä tahansa on mahdollista. Kaikki ei ole kuitenkaan aivan yhtä todennäköistä. Tämä on pitkälti seurausta kulkineennimistöissä vallitsevasta nimisysteemistä. Tätä kuvataan seuraavassa päätännön luvussa G:3. Myös tarkastelunäkökulma vaihtuu suorasta löydösten kuvailusta analyyttisempaan ja teoreettisempaan suuntaan.

G:3 Epävirallisen kulkineennimistön yhtymäkohdat muihin nimilajeihin

Epävirallisen kulkineennimistön luonteen ja merkityksen ymmärtämiseksi on vielä tarpeen yrittää hiukan sijoittaa sitä nimistön ja kielen kartalle. Mikäänhän ei sinänsä synny tyhjästä. Olen jo luvussa [F:5.1](#) lähtenyt liikkeelle historiallisesta perspektiivistä ja todennut, että kulkineitten nimeäminen on ajatuksena peräisin siitä, että sekä laivoilla että hevosilla oli nimiä. Henkilönnimiä ja eläintennimiä muistuttavat nimet ovat siis jollakin tasolla perua "agraariajalta", samoin ajatus siitä, että kulkineella voi olla yksilönnimi.

Epävirallisten merkki- ja mallinimien kehitys kategorioina on tietysti velkaa virallisten merkki- ja mallinimien olevaisuudelle. Tämä taas liittyy siihen, että epävirallisten kulkineennimien keskeisin liittymäpinta ovat muut epäviralliset nimet. Näistä tutkimuksen kohteina ovat olleet lähinnä epäviralliset henkilönnimet (lempinimet, puhuttelunimet, köllit, viittausunimet jne.) sekä epäviralliset paikannimet (puhekielinen paikannimistö, slangipaikannimet jne.). Epävirallisten kulkineennimien tehtävät ovat nimittäin samoja kuin kahden mainitun tutkimusalan nimienkin: täydentää virallisen nimistön aukkoja ja muokata virallisen nimistön nimiainesta kansan suuhun sopivammaksi tai nimen kohdetta paremmin kuvaavaksi. Koski ([2004: 74](#)) on perustellusti todennut, että primäärinimien muuntelua harrastivat jo saksalaisten ja skandinaavien esi-isät. Nimien ja sanojen muuntelu on ilmeisesti hyvinkin vanhaa perua. Lisäksi sekundääreillä epävirallisilla kulkineennimillä on samasta syystä yhtymäpintaa lainapaikannimistön tutkimukseen, alkuaan vierasperäisten henkilönnimien mukauttamiseen ja hypokorismien muodostamiseen.

Virallisiin tuotenimiin kansanomaisia kulkineennimiä ei voi rinnastaa, sillä kansanomaisilla kulkineennimillä ei ole kaupallista funktiota (paitsi ehkä käytettyjen ajoneuvojen markkinoilla). Epävirallisille nimille on toki kautta linjan tyypillistä, että ne kuvastavat käyttäjiensä maailmankuvaa. Se, miten kulkineista esimerkiksi mainonnassa puhutaan ja mitä markkinointinimiä niille luodaan, on siis paikoin läsnä myös epävirallisessa kulkineennimistössä. Tämä ei kuitenkaan ole kovin silmäänpistävää eikä virallisia kulkineitten (yleensä vieraskielisiä) nimiä siksi voi pitää erityisen keskeisenä liittymäpintana. Joitakin aiheita virallisesta nimistöstä on mahdollisesti peräisin, esimerkiksi eläinmetaforat ja paikkakunnat. Eläinmetaforia on kuitenkin muuallakin nimistössä.

Primäärinimien osalta kulkineennimet kytkeytyvät jossain määrin paikannimiin mutta myös etäisesti henkilönnimiin. Osa paikoista on nimittäin tavallaan välineitä. Erityisesti tämä pätee apajiin ja muihin sen tyyppisiin mikrotoponyymeihin, joissa paikan käyttö on olennaista. Joskus jopa paikka voidaan ikään kuin personifioida uskomalla johonkin henkiolentoon, jolloin päädytään samantapaiseen tilanteeseen kuin kulkineen personifioinnissa, elollisen olennon ominaisuuksien näkemisessä kulkineessa. Perinnäisellä paikannimistölläkin on siis yhtymäkohtansa epävirallisiin kulkineennimiin.

Eritasoisten appellatiivisten ilmausten kehittämisessä ei sinänsä ole mitään yllättävää. Nimistön ja sanaston suhdetta kommentoidaan vielä lähemmin seuraavassa luvussa.

G:4 Menetelmällisiä ja tieteellisiä kommentteja

Epäviralliset kulkineennimet ovat värikäs osa tähän asti lähes tutkimatonta sanastoa ja nimistöä. Tutkimusprosessi ei ole ollut yksinkertaisimpia, sillä olen joutunut hiukan eklektisesti keräilemään mielekästä teoriataustaa sieltä täältä aiemmin tutkimattoman asian ympärille. Samalla palasten sovittaminen yhteen on kuitenkin myös synnyttänyt uutta ja jossain määrin hiukan outoakin näkemystä, jota haluan seuraavassa lyhyesti tuoda esiin. Lisäksi esitän joitakin jatkotutkimusaiheita.

Kysymys proprista ja appellatiivista

Kuten olen jo todennut luvussa [A:1.4](#), näkemykseni mukaan erisnimet ja yleisnimet ovat monissa suhteissa täysin samanlaisia. Käsitteiden mukaan proprien ja appellatiivien keskeisin ero on se, että yleisnimestä sen käyttäjä tietää, että samankaltaisia tarkoituksia on olemassa monia, kun taas erisnimen tarkoituksia ei ole kuin yksi tai toisia saman(näköisen) nimen tarkoituksia ei tiedosteta. Yleisnimi, jota käytetään useimmiten vain yhdestä tarkoituksesta, voi ikään kuin propriutua (*Isä, Kirjasto*), toisaalta taas mitä tahansa erisnimeä voidaan käyttää metaforisesti yleisnimenä (*bronx, uuno*). Näkemykseni mukaan erisnimen ja yleisnimen välinen skaala on liukuva, eikä käyttämäni jako viiteen ([A:1.5](#)) ole suoraan siirrettävissä muihin nimilajeihin. Muistakin nimilajeista voitaneen kuitenkin erottaa samantapaisia hierarkkisia järjestelmiä. Nimien luokittelu tarkoitteiden mukaan (ks. [A:1.7](#)) on osa ongelmaa, sillä tarkoitteiden mukainen luokittelu perustuu aina eräällä tavalla enemmän kulttuuriin kuin kieleen. Tämä on toki jossain määrin tervettäkin. Kaikki tarkoitteiden mukaiset luokittelut ovat kuitenkin siis jossain määrin hataria ja aina kyseenalaistettavissa. Tältä pohjalta näkemykseni on, että laajamittainen kielifilosofinen pohdiskelu erisnimen ja yleisnimen eroista ilman uutta (psykologivististä) tutkimustietoa on turhaa, koska kysymys on oikeastaan siitä, miten käsite abstrahoidaan tunnettujen tarkoitteiden perusteella. Mitä enemmän käsitteen alla on tarkoituksia, sitä abstraktimpi käsite on suhteessa edustajiinsa eli nimen (yleis- tai erisnimen) tarkoitteisiin ja sitä appellatiivisempi käsitettä vastaava ilmaus on. Voisi varovasti ounastella, että nimen ja sanan eron määrittämisessä löydettäisiin jokin psykologivistinen totuus, joka hiukan muistuttaisi sitä todettua tosiota, että ihminen kykenee esimerkiksi näkemään noin seitsemän samanlajista kohdetta (vaikkapa kiviä pöydällä) erillisinä yksikköinä mutta enempi määrä nähdään ja koetaan yhtenä ryhmänä.

Sitä vastoin kehotan vakavasti harkitsemaan, olisiko jollain muullakin alalla mielekästä kokeilla sellaista tutkimusotetta, jossa saman aihepiirin eris- ja yleisnimiä tutkittaisiin yhdessä. Paikannimistötutkimuksissa toki aikanaan selvitettiin ja kerättiin myös alueella käytössä ollutta maastotermistöä, mutta selvittely yleensä palveli lähinnä aineiston nimien selittämistä eikä niinkään sen selvittämistä, missä määrin yleis- ja erisnimistöä syntyi eräänlainen seudun käyttönimistö. Onkin arvostettavaa että Anni-Marja Seppänen (2012) on sisällyttänyt jyväsyläläisen korkeakouluopiskelijan nimimaisemaa koskevaan tutkimukseensa "tavallisten" epävirallisten paikannimien lisäksi myös erilaisia pitempiä paikkoihin viittaavia konstruktioita. Propri ja appellatiivithan eivät eroa toisistaan muodollisesti (fonologinen napa) mitenkään. Lisäksi molemmilla voi olla nimeämisperustekin.

Toinen nimistön- ja sanastontutkimuksiin liittyvä ongelma on se, että sanoja ja nimiä käytetään sekaisin. Tämäkään ei tuota erityisen täydellistä tulosta, sillä kuten Sivula (1989a: 184) toteaa, yläkäsitettä voidaan aina käyttää alakäsitteen asemasta. Tämä pätee paitsi appellatiivisen sanan valintaan puhuttaessa myös propreihin. Objektiiivisesti tarkasteltuna täysin samanlaisen Volkswagen Passat -henkilöauton yksiviitteisesti yksilönimen tapaan käytetty nimitys voi siis eri perheissä olla niin *Volkari*, *Passatti* kuin **Vihreä paronikin*. Tämä piirre on varmasti ominainen kulkineennimistöille, mutta tarkempi tarkastelu voisi paljastaa, että sitä olisi muuallakin.

Nimien epävirallisuus

Nimien epävirallisuus on ongelmallinen kriteeri ja raja virallisen ja epävirallisen nimistön välillä ei ole selvä. Jotkin nimet ovat virallisen luonteisia, toisaalta taas jotkut virallisetkin nimet saattavat olla "epävirallissävyyisiä" (*Kaaleppi Koikkalainen?*). Olen pohtinut asiaa luvussa [A:1.6](#). Tässä tutkimuksessa nimen epävirallisuuden määrittäminen ei ole suhteessa kokonaisuuteen ollut suuri ongelma, toki rajatapauksia aineistossa on. Esimerkiksi vierasperäisten virallisten kulkineennimien eriaisteiset foneettiset kotoistamiset muodostavat jatkumon, jossa toiset vierasperäiset äänneet ym. ovat paremmin siedettyjä kuin toiset ja tällainen "sietokyky" vaihtelee kielenkäyttäjältä toiselle. Ylipäättään epävirallisen kielen tutkiminen lienee yhä tärkeämpää myös nimistöntutkimuksessa.

Lisäksi haluaisin suosittaa, että tutkimuksessa ryhdyttäisiin puhumaan epävirallisista paikannimistä, epävirallisista henkilönnimistä, epävirallisista kulkineennimistä ja vaikkapa epävirallisista tuotenimistä. Tämä nimittäin toisi paremmin esiin, että näiden ryhmien nimissä on rakenteellisia ja käytöllisiä yhtäläisyyksiä.

Lainaperäiset nimet

Viralliset kulkineennimet siis ovat valtaosin lainatavaraa. Olen lähtenyt siitä, että virallinen kulkineennimi tulee ääntää suomessa joko alkukielistä ääntämystä tavoitellen tai kirjoitusasun mukaisesti suomalaisittain. Muunlaiset muodot ovat siis olleet epävirallisia. Kun vierasperäisistä virallisista (tai mikä ettei epävirallisistakin) nimistä muodostetaan sellaisia muodosteita, joita tässä tutkimuksessa on kutsuttu sekundäärinimiksi, on itse asiassa kysymys samanlaisista mekanismeista, jotka liittyvät lainasanojen ja lainanimien mukauttamiseen. Tulee tietysti huomata, että pitemmän aikaa tutkitut lainaperäiset henkilönnimet ja vanhat lainapaikannimet ovat tietysti eri aikakauden lainoja kuin kulkineennimistö. Kulkineennimistön sekundäärinimet tarjoavat kuitenkin näyteikkunan siihen, miten 1900-luvulla lainaperäistä ainesta on epävirallisessa kielenkäytössä kohdeltu. Osiossa D oli siis nimistöntutkimuksen lisäksi kyse myös sen tutkimisesta, miten myöhäiset lainat mukautuvat kieleen. Aivan kaikki sekundäärinimet eivät tietenkään tosin perustu lainaperäiseen ainekseen.

Tästä näkökulmasta seuraa kuitenkin se, että lainasanaston ja lainanimistön tutkimuksessa olisi syytä huomioida terminologisesti se, missä määrin ollaan tekemisissä samojen asioiden kanssa (tästä ks. [C:1.5](#)). Lisäksi olisi syytä selvittää, missä määrin eri nimilajien (paikannimet, epäviralliset henkilönnimet jne.) nimistössä on käännöslainoja ja missä määrin nämä käännöslainat ovat ohjanneet nimilajin nimisysteemiin kuuluvien nimimallien kehitystä. Ainakin kulkineennimistössä käännöslainoja on varmasti enemmän, kuin mitä olen tuonut esiin. Toivoisinkin siis, että ruotsissa ja venäjällä saataisiin selviteltyä samaan tapaan laajalti kulkineennimistöä ja että joku molemmat kielet hallitseva innostuisi tämän jälkeen tekemään kieltenvälistä vertailevaa tutkimusta.

Erityisesti olen sitä mieltä, että termin kansanetymologia käyttöä olisi syytä rajoittaa. Olen kommentoinut asiaa jo luvun [C:3.2](#) lopulla. Kansanetymologia terminä tulisi varata lähinnä vain nimien selitystarinoille. Parempi termi voisi olla esimerkiksi lekseemihakuinen mukauttaminen suomeen tai jokin muu vastaava. Lekseemihakuinen muuntelu on myös hyvä termi, mutta sitä käytettäessä tulee ottaa huomioon, että lekseemihakuinen muuntelu ei rajoitu vain lainoihin. Joka tapauksessa haluan painottaa sitä, että kenties jo hyvinkin varhaisina aikoina kielellä on leikitelty ja että kaikki kansanetymologioiksi nimitetyt ilmiöt eivät välttämättä ole seurausta kansan osaamattomuudesta tai tietämättömyydestä, vaan myös halusta luoda mielekästä kieltä.

Lekseemihakuinen muuntelu

Lekseemihakuinen muuntelu (ks. [D:5](#)) on myös ollut varsin vähän tutkittu kielen osa-alue. Se ansaitisikin oman tutkimuksensa, jossa keskityttäisiin vain lekseemihakuisen muuntelun dynamiikkaan eri aineistoissa. Vaikka kulkineennimistössä lekseemihakuinen muuntelu on varsin yleistä, keskittyminen ilmiöön saattaisi tuottaa tarkempaa tietoa. Suosittelen myös lämpimästi keksimieni termien lähtölekseemi, tuloslekseemi ja harhalekseemi käyttöönottoa lekseemihakuisesta muuntelusta puhuttaessa. Lekseemihakuisen muuntelun tuloksena syntyneitä nimiä olen nimittänyt lisämerkityksiksi sekundäärinimiksi. Tämä korostaa harhalekseemin kautta syntyvää metaforista assosiaatiota, lisämerkitystä. Tarkemmassa tutkimuksessa kannattaisi myös "koneellisesti" analysoida sitä, mitkä äänteet tai muut piirteet alkuperäisestä nimestä (kanta) pitää morfofonologisten operaatioiden yhteydessä saada säilymään, jotta yhteys alkuperäiseen nimeen säilyy ja kaksoismotivaatio toimii. Laajemman ja monipuolisemman aineiston perusteella myös leksikaalisesta korvaamisesta suomessa saataisiin ehkä tietää enemmän. Harhalekseemien ryhmittymistä aihepiirien ympärille voisi myös vertailla eri aineistoista. Näin saataisiin tietää, mikä on ominaista juuri kulkineennimistölle ja mikä lekseemihakuiselle muuntelulle ylipäänsä.

Lekseemihakuiseen muunteluun ja muunteluun ylipäättään liittyy myös se, että voidaanko jostain lähtölekseemin (kannan) ominaisuudesta päätellä, joutuuko se muuntelun "uhriksi" ja vaikuttaako lähtölekseemin muoto vielä valittavaan muuntelumekanisimiinkin. Minulla on aavistus siitä, että hankalääntöinen nimi saattaa päätyä eräänlaiseen labiliini tilaan, josta seuraa paitsi morfofonologiselle tasolle jäävää ei-lekseemihakuista muuntelua myös lekseemihakuista muuntelua. Toisaalta taas se, että lähtölekseemin sanahahmo muistuttaa suomen kielen sanahahmoa (vrt. edellisen luvun Dacia-esimerkkiin), edistää vastaavasti lekseemihakuista muuntelua, sillä "tavallisen muotoiselle" nimelle on helppo löytää harhalekseemejä. Näitä hypoteeseja pitää kuitenkin laajemmin testata. Tällaista tutkimusta voitaisiin sitten hyödyntää esimerkiksi liike-elämän nimien muodostamisessa, ja sen pohjalta voisi laatia suomen kieleen soveltuvan automaattisen testiohjelman, joka käy läpi suunnitellun uuden tuote- tai yritysnimen muotoa ja testaa sitä olemassa olevia nimenmuuntelumalleja ja harhalekseemeinä toimivaa kielen nimistöä ja sanastoa vastaan.

Tämä tutkimus myös kertoo sen joskus unohdetun tosiasian, että nimeämisperusteen ilmaiseminen ja sekundääriys eli virallisen nimen esiin tuominen eivät ole toisensa pois sulkevia ilmiöitä. Lisämerkityksiset sekundäärinimet nimenomaan kykenevät tuomaan nämä molemmat esiin samanaikaisesti.

Nimien rakennetyypit

Suomalaisen nimistöntutkimuksen valtavirtaa oli pitkään syntaktis-semanttinen paikannimistöön kehitetty nimien luokittelumalli. Myöhemmin on todettu, että sen sovellettavuus perinnäisen paikannimistön ulkopuolella ei ole ollut yhtä optimaalinen. Viime vuosina muotiin on tullut funktionaalis-semanttiseksi kutsuttu luokittelumalli, jota on hiukan muunnellen sovellettu erilaisiin aineistoon. Tässä tutkimuksessa käytetty primääri–sekundääri-luokittelu laajennuksineen taas on peräisin epävirallisten paikan- ja henkilönnimien tutkimuksesta. Eri mallien keskinäiset suhteet kaipaisivat ehkä täsmentämistä. Primääri–sekundääri-luokittelusta voitaneen sanoa ainakin, että sekundääriosan funktio on ainakin ilmentää virallista nimeä. Sekundääriosa eräällä tavalla siis integroi epävirallista nimeä viralliseen nimeen. Primääriosan funktio taas lienee useimmiten kuvata kohdettaan.

Olenaisinta, mitä nimien rakennetyypeistä haluan tuoda esiin, on kuitenkin se, että nimenosat eivät ole aina välttämättä segmentoitavissa yksinkertaisesti, ikään kuin veitsellä osiin leikaten. Tätä ajatusta olen tuonut esiin luvussa [C:4.3](#). Jokin nimenosa – määrittäjä se sitten funktionaalisesti tai muodostusalkuperän kannalta – voi

sisältää toisia nimenosia, limittyä niitten kanssa ja niin edelleen (ns. monimotivoituidut kompositiot). Tällaiset ovat ilman muuta tärkeä jatkotutkimuksen kohde. Ylipäättään monimotivaation ja sanaleikin suhde on määrittämättä.

Rakennetyyppien tutkimus brändin vahvuuden mittarina on myös kiinnostava aihe edelleenkehitettäväksi (ks. [B:4.2.4](#)). Epävirallisten nimien tutkimuksessa siis voidaan analysoida sitä, missä määrin viralliset nimet sisältyvät epävirallisiin nimiin rakenneosina. Voisi olettaa, että virallisen nimen sisältyminen epäviralliseen kertoisi brändin vahvuudesta. Lisäksi voitaisiin tutkia brändin ilmenemistä epävirallisessa nimistössä muutenkin.

Puhtaiden sekundäärinimien muotit

Puhtaita sekundäärinimiä muodostettaessa pyritään useimmiten tietynmuotoisiin lopputuloksiin. Suffiksilla muodostettujen johdosten (*Mersu*) ja sopivaan vokaaliloppuun typistämällä muodostettujen typisteiden (*Mitsu*) erottelu toisistaan ei välttämättä ole aina hedelmällistä, koska sekä typisteet että johdokset muodostetaan analogisesti valamalla: kielenkäyttäjä on kiinnostunut lähinnä lopputuloksen muodosta. Johdin, suffiksi, sananloppu, muotti tai peräti formantti onkin tässä tutkielmassa useasti samastettu. Näittenkin käsitteiden ympärillä olisi toki syytä käydä jatkokeskustelua. Lisäksi haluaisin kiinnittää huomiota siihen, että "veitsellä leikaten" -segmentointi ei välttämättä toimi näissäkään asioissa. Tätä näkemystä olen tuonut esille luvussa [C:1.2](#). Näkisin siis esimerkiksi ns. slangijohdoksen muodostamisen eräänlaisena neuvotteluprosessina. Tässä prosessissa alkuperäisestä nimestä on säilytettävä se osa, joka riittää alkuperäisen nimen tunnistamiseen. Tämä osa taas on lähes aina sama ja lisäksi sama kuin monissa muissa yhteyksissä, esimerkiksi lyhennettä muodostettaessa. Muottiin taas kuuluu lähtökohtaisesti tietynlainen loppu, ja usein sanahahmokin saattaa olla muotin määräämä. Nämä kaksi asiaa pyritään sitten parhaalla mahdollisella tavalla yhdistämään, ja tässä yhdistämisessä on yllättävän paljon sellaisia piirteitä, jotka liittyvät suomen fonotaksin assimilaatioilmiöihin. Jos siis nimi *Volkswagen* katkaistaan säännönmukaisesti, kannaksi jää *Volksw*. Kun tämä sijoitetaan yleensä kolmitavuiseen *-ari*-muottiin, eräänlainen "ensitulo" olisi *Volkswari*. Tästä taas saadaan assimilaatioitse yleisesti tunnettu *Volkkari*. Olipa assimilaatioteoriassa sitten perää tai ei, Nahkolan ([1999a](#)) slangitutkimuksen segmentointinäkemys on mielestäni turhan sirpaleinen. Esimerkiksi *hoitajasta* saadun *hoitsun* rakenne on havainnollisemmin *hoit + tsV* eikä Nahkolan esittämällä tavalla *hoit + s + u* (vrt. *poika > poitsu*). Joka tapauksessa kulkineennimet tarjoavat hyvän otoksen 1900-luvun kielestä morfoloogikolle.

Aineiston puutteita ja uusia tutkimustarpeita

Erilaisten vertailevien tutkimusten ja tarkemman rakenteellisen analyysin lisäksi tarvetta on varmasti myös laajemmalle aineiston keruulle. Erityisesti kulkineitten yksilönnimiä olisi syytä kerätä lisää. Uusia mallejakin tulee markkinoille koko ajan, ja ne tuonevat mukanaan myös uusia nimiä. 2000-luvun lisäksi myös menneisyyden kulkineennimet 1900-luvun alkupuolelta ovat enimmäkseen hämärän peitossa. Jonkin verran kulkineennimiä saattaisi ehkä löytyä kansatieteellisin perustein kootuista aineistokokoelmista tai kartanoista, tehtailijoista ja suurmiehistä kertovasta kirjallisuudesta. Myös mm. lasten- ja nuortenkieliset kulkineennimitykset, moottoripyöräkulttuuri ja pyöräilyharrastajien käyttämät pyörännimitykset odottavat nimestäjiään.

Lopuksi

Toivon, että niin tekstissä esitetyt pikku mielipiteet, huomautukset ja havainnot kuin seuraavassa alaluvussa esitetyt kommentit johtavat keskusteluun ja jatkotutkimuksiin.

Lisäksi toivon, että sähköisen väitöskirjan olemusta lähdetään laajemmalti pohtimaan. Kysymys kai lopulta on siitä, mikä väitöskirjassa on olennaista, ja ehkä sen pitäisi kuitenkin olla tietosisältö eikä perinteitä kunnioittava muoto. Lisäksi toivon, että yliopistot ryhtyisivät kehittämään valmiita pohjia myös html-muotoisille väitöskirjoille. Myös gradujen julkaisemista verkkosivumuodossa voisi hyvin suosia, etenkin jos aihe on maallikoita kiinnostava, jos tutkielman osaksi halutaan multimediaa, jos tutkimuksessa on paljon viitteitä verkossa oleviin aineistoihin, jos tutkimuksen taustalla on jokin aineistotietokanta kuten tässä tutkimuksessa tai jos tutkimusta halutaan myöhemmin laajentaa joillain osioilla. Lisäksi toivon, että opiskelijoiden valmiuksiin analysoida kieltä teknologian avulla ryhdytään panostamaan voimakkaasti. Näillä eväillä meillä voisi olla tulevaisuudessa lisää hyviä sähköisiä tutkimuksia. Tämän tyyppinen julkaisutapa ja -kanava toteuttavat myös mitä parhaimmalla tavalla yliopistolain (715/2004) 4§:n kohtaa, jossa mainitaan, että ”yliopistojen tulee toimia vuorovaikutuksessa muun yhteiskunnan kanssa sekä edistää tutkimustulosten ja taiteellisen toiminnan yhteiskunnallista vaikuttavuutta”. Uskoakseni suora ja helppo saatavuus näin verkkoaikakaudella maksimoi tutkimusten yhteiskunnallisen vaikuttavuuden ja edustaa hyvää tiedeviestintää nk. suurta yleisöäkin kohtaan.

G:5 Loppusanat

Kulkineennimiä käsittelevän tutkimuksen tekeminen on ollut antoisaa, mutta raskasta. Kaikki eivät ole arvostaneet tutkimusperinteen eklektistä kyseenalaistamista yhtä paljon, mutta toivon, että tämä väitöskirja herättää ainakin keskustelua siitä, ovatko kaikki perinteikkäät käytänteet edelleen mielekkäitä, ja mihin suuntaan väitöskirja on menossa. Tarkoitan tällä paitsi väitöskirjan muotoa myös väitöskirjan ristiriitaisia tavoitteita tutkimuksena ja opinnäytteenä. Tutkimukselta nimittäin odotetaan kyseenalaistamista, opinnäytteeltä taas turhan usein valmiin mallin menestyksestä toistamista. Toinen raskas asia oli se, että tähän työhön ryhtyessäni tietopohjani tutkimuksen kohteesta, kulkineista, oli auttamattoman heikko. En ollut niin sanotusti *automies*. Aiheen puutteellinen tuntemus ei sinänsä estä kielitieteellisen tutkimuksen tekemistä, mutta vaikeuttaa kyllä luotettaviin tuloksiin pääsemistä. Vaikka nimet ovat kieltä, se ei kuitenkaan oikeuta kielentutkijaa esittämään näkemystä kulttuurista pelkästään kielentutkimuksen ja vähäisen yleistiedon perusteella. Minun on oltava kuitenkin kiitollinen World Wide Webin, Googlen, Autowikin ja Wikipedian keksijöille ja ylläpitäjille siitä, että tietoa eri kulkineista on ollut etsittävässä. Ennen tietoverkkoja tällaisen tutkielman tekeminen ei olisi ollut mahdollista; nykykulttuuria ei ole koskaan voitu tutkia pelkästään kirjoista. Myös useat informantit ovat aikaa, vaivaa, puhelinlaskua ja kirjepaperia säästämättä luovuttaneet nimiä ja kertoneet niiden taustoista. Tunnustan kuitenkin, että tutkielmassani lienee tietämättömyyteni vuoksi joitakin asiavirheitä ja luultavasti useita epätarkasti ilmaistuja autojen merkki- tai mallitietoja ja osa nimiet tulkinnoista on epävarmoja. Tällaisten epävarmojen tapaustenkin mukaan ottaminen ja näyttäminen kuitenkin parhaalla mahdollisella tavalla edistää virheitten korjaamista.

Työssä tukeneet

En ole kaikilta osin selvinnyt työstäni yksin. Kiitoksen ansaitsevat Fennosol Oy:n tietotekninen asiantuntija Otso Kassinen, valokuvaaja ja kuvankäsittelijä Jarkko Heikkinen, ääninäytteiden nauhoituksen hoitanut Karri Koistinen, venäjän kielen asiantuntijana toiminut FM Maarit Mikkola o.s. Vilmunen ja aineiston hallinnoinnissa ja käytännön asioissa minua auttanut Sini Aartomaa. Aineiston keruussa ovat auttaneet Maaseudun Tulevaisuus, Maaleht, Annkatrin Kaivapalu, Evar Saar, Martin Rebbase ja lukemattomat kollegat ja tuttavat. Lisäksi haluan kiittää minua ohjaajina tukeneita Jouko Koivistoa ja Vesa Jarvaa, sekä lisäksi epävirallisia ohjaajiani Pertti ja Liisa Seurasta. Kenties tarkimmin työn on lukenut HY:n tohtoriopiskelija Markus Hamunen, jolta olen saanut paljon arvokkaita vinkkejä. Olen saanut merkittävää apua myös Automuseo Mobiliialta: olen saanut käyttää heidän lehti-, kirja- ja kuva-arkistojaan sekä kuvauttaa heidän kulkineitaan. Tutkimuksen loppuunsaattamisen on taloudellisesti mahdollistanut Suomen kulttuurirahaston Hämeen rahasto.

Ikiaikainen nimitysaisti?

Tämä väitöskirja on nyt päättymässä: jäljellä on enää teknistä toteutusta kuvaava erillinen luku [H:3](#). Väitöskirjan päätökseksi haluan sanoa, että kulkineitten nimitykset ovat värikäs ja arvokas osa suomalaista kansanperinnettä ja kieltä. Siteerasin jo lisensiaatintutkielmani lopuksi varhaisen nimistöntutkija A. V. Forsmanin sanoja, ja teen sen nyt uudelleen. Forsmanin sanat koskevat paikannimiä, mutta sopivat oikeastaan minkä tahansa kohteen – myös asfalttieraämaassa vaeltavan kulkineen – nimeämiseen.

"Sama tarkkaan huomioon perustuva nimitystaitokin on vielä tallella, jos tarvis tulee nimitellä paikkaa, joka ennestään on käypää nimeä vailla. Ja mitä puhtaampana Suomalainen on pysynyt alkuperäisessä yksilöisyydessään, sitä tuoreempaa elää hänen luopa nimitysaistinsakin. Suomen kaukaisissa erämaissa, jossa vielä meidän aikanamme miltei vieläkin eletään alkuperäistä luonnonelämää, ja niinmuodoin luontainen huomiokykykin on tylsymättömänä säilynyt, noita uusia nimiä syntyy yhä edelleen, yhtä rikasaiheisia, yhtä täsmällisiä, yhtä luontevia kuin entisetkin." (A. V. Forsman 1894: 252.)

H. Lähteet, liitteet, tekninen toteutus

Tämä osio H sisältää varsinaista väitöskirjaa eri tavoin täydentävää materiaalia. Luvussa [H:1](#) on tutkielman lähdeluettelo. Luvussa [H:2](#) taas on erilaisia liitteitä liittyen lähinnä aineiston keruuseen. Kolmas luku on humanistisen tiedekunnan ohjeen edellyttämä kuvaus sähköisen väitöskirjan toteutuksesta ([H:3](#)).

H:1 Lähteet

- AINIALA, TERHI 1997: *Muuttuva paikannimistö*. SKST 667. Helsinki: SKS.
- AINIALA, TERHI — KOMPPA, JOHANNA — MALLAT, KAIJA — PITKÄNEN, RITVA LIISA 2000: Paikannimien käyttö ja osaaminen – nimitaito Pälkäneen Laitikkalassa. s. 330–354 @ *Virittäjä* 104
- AINIALA, TERHI — PITKÄNEN RITVA LIISA 2002: *Paikannimistöntutkimus Suomessa*. Yleisesitys suomalaisesta nimistöntutkimuksesta osoitteessa mnytud.arts.klte.hu/onomural/hu/kotetek/ou2/eredeti/04ainia.doc [luettu 1.9.2006 klo 11.30].
- AINIALA, TERHI 2003: Kaupunkinimistön tutkimuksen perusteet. S. 207–222 *Virittäjä* 107.
- AINIALA, TERHI 2004: Kaupungin paikat ja nimet: Tornion Suensaaren nimistö. S. 34–44 @ *Virittäjä* 108.
- AINIALA, TERHI 2005: Tutkimuskohteena kaupunkinimistö. S. 10–25 @ *Kaupungin nimet. Kymmenen kirjoitusta kaupunkinimistöstä*. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 134. Helsinki: SKS.
- AINIALA, TERHI 2009: Willy van Langendonck: Theory and typology of proper names. Recension. S. 151–156 @ *Studia anthroponymica scandinavica*. Tidskrift för nordisk personnamnsforskning. Årgång 27. Upsala: Kungliga Gustav Adolfs akademien för svensk folkkultur.
- AINIALA, TERHI — HALONEN, MIA 2011: Somalialaistaustaiset nuoret nimistönkäyttäjinä Itä-Helsingissä. S. 193–220 @ *Virittäjä* 115.
- AL = Aamulehti. Tampere: Aamulehti
- AMMONDT, JUKKA 2007: Suullinen tiedonanto.
- ANDERSSON, THORSTEN 1988: Egennamn och den semantiska triangeln. S. 33–37 @ *Denotationsbyte i ortnamn*. Rapport från NORNA:s trettonde symposium i Tvärminne 9–11 oktober 1986. Toimittanut Peter Slotte.
- ANDERSSON, THORSTEN 1994: Olika egennamnskategorier – förenande och särskiljande drag. S.15–42 @ *Övriga namn*. Handlingar från NORNA:s nittonde symposium i Göteborg 4–6 december 1991. Toimittaneet Kristinn Jóhannesson, Hugo Karlsson, Bo Ralph. Norna-rapporter 56. Uppsala: Norna-Förlaget.
- ANDERSSON, THORSTEN 1996: Onomastiska grundfrågor. S. 15–41 @ *Den ellefte nordiske navneforskerkongressen*. Sundvollen 19–23. juni 1994. Toimittanut Kristoffer Kruken. Norna-förlaget Uppsala 1996. Norna-rapporter 60.
- ANDERSSON, THORSTEN 1997: Name-formation – and other word-formation. S. 47–53 @ *You name it. Perspectives on onomastic research*. Studia Fennica Linguistica 7 .
- ANDROUTSOPOULOS, JANNIS 2000: *What names reveal about the music style: A study of naming patterns in popular music*. 7th IPrA Conference. Budapest, 9–14 July 2000.
- ANTTILA, ELINA 1993: *Koirien nimet ja nimeämistavat*. Pro gradu. Helsingin yliopisto, suomen kielen laitos.
- Avgränsning av namnkategorier 2002. Rapport från NORNA:s tjugonionde symposium på Svidja 20–22 april 2001. Toimittaneet Terhi Ainiala och Peter Slotte. Forskningscentralen för de inhemska språken, Skrifter 4.
- Bajahill 2008: <http://www.bajahill.net/mpuutiset0107.html> .
- BARCELONA, ANTONIO 2003: Introduction. The cognitive theory of metaphor and metonymy. S. 1–28 @ *Metaphor and Metonymy at the Crossroads. A Cognitive Perspective*. Toim. Antonio Barcelona. Mouton de Gruyter. Berlin – New York.

- BENCZES, RÉKA 2010: Setting limits on creativity in the production and use of metaphorical and metonymic compounds. S. 219–243 @ *Cognitive perspectives on word formation*, toim. Alexander Onysko, Sascha Michel. Trends in Linguistics. Studies and Monographs 221.
- BOOIJ, GEERT 2010: *Construction Morphology*. New York: Oxford University Press.
- BRENDLER, ANDREA & SILVIO (toim.) 2004: *Namenarten und ihre Erforschung. Ein Lehrbuch für das Studium der Onomastik*. Anlässlich des 70. Geburtstages von Karlheinz Hengst. Lehr- und Handbücher zur Onomastik. Band 1. Hamburg: Baar-Verlag.
- BRINK, STEFAN 1988: Denotationsförändringar – nya namn. En fråga om olika beskrivningsnivåer? S. 129–136 @ *Denotationsbyte i ortnamn*. Rapport från NORNA:s trettonde symposium i Tvärminne 9–11 oktober 1986. Toim. Peter Slotte.
- BRUNNI, SISKO 1998: Osaavatko poikamme sittenkin puhua? S. 57–71 @ *Tuppisuinen mies. Kirjoitelmia sukupuolesta, kielestä ja kulttuurista*. Toim. Vesa Heikkinen, Harri Mantila, Markku Varis. Tietolipas 154. Helsinki: SKS.
- DE RYBEL, SEIJA 2007: Yleisradion työntekijä Seija de Rybelin sähköpostitiedonanto.
- ELSEN, HILKE 2010: Between phonology and morphology. S. 127–146 @ *Cognitive perspectives on word formation*, toim. Alexander Onysko, Sascha Michel. Trends in Linguistics. Studies and Monographs 221. Berlin – New York: Mouton de Gruyter.
- FALCK-KJÄLLQUIST, BIRGIT 1988: Denotation och denotationsförändring ur onomastisk synvinkel. S. 19–31 @ *Denotationsbyte i ortnamn*. Rapport från NORNA:s trettonde symposium i Tvärminne 9–11 oktober 1986. Toim. Peter Slotte. Uppsala: Norna-förlaget.
- FEYAERTS, KURT 2003: Refining the Inheritance Hypothesis: Interaction between metaphoric and metonymic hierarchies. S. 59–78 @ *Metaphor and Metonymy at the Crossroads. A Cognitive Perspective*.
- FORSMAN, A. V. 1891: *Pakanuuden aikainen nimistö. Johdanto*. Yliopistollinen väitöskirja. Tutkimuksia suomenkansan persoonallisen nimistön alalla 1. Helsinki. Suomen keisarillinen Aleksanterin yliopisto.
- FORSMAN, A. V. 1894: *Tutkimuksia Suomen kansan persoonallisen nimistön alalla*. Suomi 3:1. Kirjoituksia isänmaallisista aiheista. Helsinki: SKS.
- FORSSKÅHL, MONA 2005: *Mitt emellan eller strax utanför. Språkkontakt i finlandssvensk slang*. Institutionen för nordiska språk och nordisk litteratur, Helsingfors Universitet.
- GEERAERTS, DIRK 1999: Beer and semantics. S. 35–55 @ *Issues in Cognitive Linguistics*. Berlin – New York: Mouton de Gruyter
- GEERAERTS, DIRK 2010: *Theories of Lexical Semantics*. Oxford: Oxford University Press.
- Google = www.google.fi (hakupalvelu).
- HAKULINEN, LAURI 2000: *Suomen kielen rakenne ja kehitys*. Neljäs, korjattu ja lisätty painos. Helsinki: Otava.
- HEIKKINEN, TONI 2001a: *Helsingin II normaalikoulun vuoden 1999 abiturienttien käyttämät epäviralliset paikannimet*. Pro gradu. Helsingin yliopisto, suomen kielen laitos.
- HEIKKINEN, TONI 2001b: Kotimaiset alkoholimerkit. S. 131–145 @ *Nimien vuoksi*, toim. Johanna Komppa, Kaija Mallat, Toni Suutari. Kielen opissa 5. Helsingin yliopisto, suomen kielen laitos.
- HIETAMÄKI, KATARIINA 1998: *Lohtajan rannikkonimistö*. Lisensiaatintyö. Jyväskylän yliopisto, suomen kielen laitos.
- HOLSBØVÅG, KÅRE MAGNE 2004: Bilar med personlege namn. S. 83–88 @ *Romsdal sogelag. Årsskrift 2004*. Molde: Romsdal sogelag.
- HONGISTO, ILARI 2006: *Apulantaa Waltarilla. Populaarimusiikin suomenkielisten esittäjännimien semantiikkaa*. Pro gradu -tutkielma. Turun yliopisto, suomalaisen ja yleisen kielitieteen laitos.
- Hn-kilpa 1972: Henkilönnimikilpa 1972.
- HS = Helsingin Sanomat

- HURTTA, HEIKKI 1999: Variaationtutkimuksen myytit ja stereotypiat. S. 53–101 @ *Kirjoituksia sosiolingvistiikasta*. Folia fennistica & linguistica 22. TaY, Suomen kielen ja yleisen kielitieteen laitos.
- HYVÖNEN, ELIISA 1993: *Näkökulmia avainsymboleihin. Henkilöautosta sosiokulttuurisessa kontekstissa*. Pro gradu. Turun yliopisto, kulttuurin tutkimuksen laitos.
- HÄKKINEN, KAISA 1995: *Kielitieteen perusteet*. Tietolipas 133. Helsinki: SKS.
- HÄKKINEN, KAISA 1997: *Mistä sanat tulevat*. Suomalaista etymologiaa. 2. painos. Tietolipas 117. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura.
- HÄKKINEN, KAISA 2004: *Nykysuomen etymologinen sanakirja*. Helsinki: WSOY.
- HÄMÄLÄINEN, SIMO 1946: Suomalaisesta sotilasslangista. S. 256–267 @ *Virittäjä* 50
- HÄMÄLÄINEN, SIMO 1955: Kirjain- ja tyypesanoista (Zusammenfassung: Über Anfangsbuchstabenabkürzungen und Stummelwörter). S. 241–257 @ *Virittäjä* 59.
- HÄMÄLÄINEN, SIMO 1956: "Kynttilä otti uunon vihtorin". S. 202–228 @ *Virittäjä* 60
- HÄMÄLÄINEN, SIMO 1963: *Suomalainen sotilasslangi I*. SKST 273. Helsinki: SKS.
- HÖCKERSTEDT, LEIF 2006: Helsingforssvenskan – vem är du? S. 123–141 @ *Helsinki kieliyhteisönä*, toim. Kaisu Juusela. Helsinki: Helsingin yliopisto, suomen kielen ja kotimaisen kirjallisuuden laitos.
- ITKONEN, ERKKI 1966: *Kieli ja sen tutkimus*. Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- ITKONEN, ESA 2008: *Maailman kielten erilaisuus ja samuus. Osa 1*. Turun yliopisto, yleisen kielitieteen julkaisuja 12. Turku.
- JANTUNEN, ANU 2001: Nimikokoelma ja keruukertomus. Cum laude -keruu, Joensuun yliopisto. Säilytteillä Kotimaisten kielten keskuksen nimiarkistossa.
- JARVA, VESA 2001: Vieraita ja kotoisia elementtejä suomen murteiden ekspressiivisanastossa. S. 30–35 @ *Itämerensuomalaista ekspressiivisanaston tutkimusta*, toim. Juha Leskinen. Suomen kielen laitoksen julkaisuja 42. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.
- JARVA, VESA 2003: *Venäläisperäisyys ja ekspressiivisyys suomen murteiden sanastossa*. Jyväskylän yliopisto, suomen kielen laitos.
- JUSSILA, RAIMO 1995: Onko sana olla murrettä? Murteiden ja yleiskielen sanaston yhtäläisyyksistä. S. 57–60 @ *Sana kiertää*. Kirjoituksia suomen kielestä. Toimittanut Maija Länsimäki. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 80. Helsinki: Painatuskeskus.
- KAJÁN, VEIJO 1998: *Ykköshyökkääjä lammaa: Tampereen palomiesten slang*. Folia fennistica & linguistica 20. TaY, Suomen kielen ja yleisen kielitieteen laitos.
- KAJANNE, RAIMO 1968: *Etelä-Kallaveden paikannimistä ja niiden nimeämisperusteista*. Laudaturtyö. Helsingin yliopisto, suomen kielen laitos.
- KALIMA, JALO 1909: Sananselityksiä. S. 149–152 @ *Virittäjä* 13.
- KALLIOKOSKI, JYRKI 2002: Mä en bonjaa mut mä snaijaan kyl mitä bonjaa meinaa. S. 137–142 @ *Virittäjä* 106
- KALSKE, MARJA 2005: *Suomessa syntyneiden hevosten nimistö*. Turun yliopiston suomalaisen ja yleisen kielitieteen laitoksen julkaisuja 73. Turku.
- KANGASNIEMI, HEIKKI 1997: *Sana, merkitys, maailma*. Katsaus leksikaalisen semantiikan perusteisiin. Helsinki: Finn Lectura Ab.
- KARLGREN, HANS 1994: Kommersiella namn. S. 63–80 @ *Övriga namn*, toim. Kristín Jóhannesson, Hugo Karlsson ja Ralph Bo. Handlingar från NORNAS:s nittonde symposium i Göteborg 4–6 december 1991. Norna-rapporter 56. Uppsala: Norna-Förlaget.
- KARLSSON, FRED 1983: *Suomen kielen äänne- ja muotorakenne*. Juva: WSOY.
- KARLSSON, FRED 1998: *Yleinen kielitiede*. Helsinki: Yliopistopaino.
- KARTTUNEN KAARINA 1979: *Nykyslangin sanakirja*. Porvoo–Helsinki–Juva: WSOY.
- KARTTUNEN, KAARINA 1989: Stadi on hervoton pleisi. S. 148–164 @ *Nykysuomen sanavarat*, toim. Jouko Vesikansa. Porvoo–Helsinki–Juva: Werner Söderström osakeyhtiö.

[KASIK, REET 1996: Eesti keele sõnatuletus. Tartu: Tartu ülikooli kirjastus.](#)

- KEMPPAINEN, RIITTA 1981: *Kuopion peruskoulun yläasteiden oppilaiden kutsumanimet luokkayhteisössä lukuvuonna 1979–1980*. JoY. SKL. Laudaturtyö.
- KEPSU, SAULO 1972: Hikipäästä Äyräpään. Huomioita -pää-loppuisista henkilönnimistä. S. 116–134 @ *Nimikirja. Kalevalaseuran vuosikirja 52*. Helsinki: WSOY.
- KESKINEN, PENTTI 1989: *Hyrysysy tulee! Moottoriliikenteen varhaisvaiheita Tampereella*. Tampere-Seuran kustanteita n:o 55. Tampere: Tampere-Seura.
- KESKINEN, PENTTI 1992: *Uudenkaupungin ”Onnenpussi” ja muita kuljetusalan veteraaniautoja*. Automobiilijulkaisusarja:1. Helsinki: Suomen Automobiili-Historiallinen Klubi r.y
- Kielitoimiston sanakirja 2004, päivittyvä
- KIVINIEMI, EERO 1971: *Suomen partisiippinimistöä: Ensimmäisen partisiipin sisältävät henkilön- ja paikannimet*. Helsinki: Helsingin yliopisto.
- KIVINIEMI, EERO 1975: *Paikannimien rakennetyypeistä*. Suomi 118:2. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- KIVINIEMI, EERO 1977: *Väärät vedet*. Tutkimus mallien osuudesta nimenmuodostuksessa. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 337. Helsinki : Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- KIVINIEMI, EERO 1982: *Rakkaan lapsen monet nimet*. Suomalaisten etunimet ja nimervalinta. Espoo: Weilin + Göös.
- KIVINIEMI, EERO 1987: *Voidaanko nimeämisperusteet luokitella*. S. 7–34 @ *Kieli 2*. Toimittaneet Eero Kiviniemi ja Ritva Liisa Pitkänen. Helsinki: Helsingin yliopiston suomen kielen laitos.
- KIVINIEMI, EERO 1990: *Perustietoa paikannimistä*. Suomi 148, Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 516. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- KIVINIEMI, EERO 1989: Sari ja Sanna. Selvitys kahden suosituksen etunimen leviämisestä. S. 310–330 @ *Kielestä kiinni*. Toimittaneet Seija Aalto, Auli Hakulinen, Klaus Laalo, Pentti Leino, Anneli Lieko. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- KOMPPA, JOHANNA 2001: *Kaksi perhettä, kolme sukupolvea, seitsemän nimimaisemaa*. S. 45–64 @ *Nimien vuoksi*, toim. Johanna Komppa, Kaija Mallat ja Toni Suutari. Helsinki: Helsingin yliopiston suomen kielen laitos.
- KOSKI, MAUNO 1982: *Suomen johto-opin morfologiaa*. Fennistica 4. Finska institutionen vid Åbo Akademi. Åbo.
- KOSKI, MAUNO 1983: *Värien nimitykset suomessa ja lähisukukielissä*. SKST 391. Helsinki: SKS.
- KOSKI, MAUNO 1992: *Erlaisia metaforia*, s. 13–32 @ *Metafora, ikkuna kieleen, mieleen ja kulttuuriin*, toim. Lauri Harvilahti, Jyrki Kalliokoski, Urpo Nikanne ja Tiina Onikki. Suomi 162. Helsinki: SKS.
- KOSKI, MAUNO 2004: *Sekundäärinimiä ja opettajien viittausnimiä*. S. 40–79 @ *Sananjalka. Suomen kielen seuran vuosikirja 46*. Turku: Suomen kielen seura.
- KOUKKUNEN, KALEVI 1990: *Atomi ja missi. Vierassanojen etymologinen sanakirja*. WSOY.
- KUIRI, KAIJA 2004: *Semantiikan peruskurssi. Luennot ja harjoitukset*. Toinen, muuttamaton painos. Tampereen yliopiston kieli- ja käännöstieteiden laitos, suomen kieli.
- KULONEN, ULLA-MAIJA 1996: *Sanojen alkuperä ja sen selittäminen. Etymologista leksikografiaa*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- KULONEN, ULLA-MAIJA 2006: *Eläimet ja affekti – etymologisia huomioita*. S. 322–335 @ *Virittäjä* 110.
- KULONEN, ULLA-MAIJA 2010: *Fonesteemit ja sananmuodostus. Suomen kontinuaatiivisten u-verbijohdosten historiaa*. Suomi 197. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura.
- KVILLERUD, REINERT 1994: *Vardagliga namn på bilar. En studie om namngivning*. S. 229–242 @ *Övriga namn*. Handlingar från NORNA:s nittonde symposium i Göteborg 4–6 december 1991, Toim. Kristinn Jóhannesson, Hugo Karlsson, Bo Ralph. Norna-rapporter 56. Uppsala: Norna-Förlaget.
- KYTÖAHO, SARI 2005: *Vötökäpäälä, Käärme ja Strutsi – Lempinimien rakenne, antoperusteet ja funktiot*. Pro gradu -tutkielma. Oulun yliopisto, SSKL.
- KÄRNÄ, SAIMA 1913: *Yleisnimen ja erisnimen taivutuksellinen suhde*. Laudaturtyö. Helsingin yliopisto, suomen kielen laitos.
- LAAKSONEN, PEKKA 1972: *Nätti, Tulikuuma ja Tuskanpunainen. Jätkäperinteen liikanimiä*. S. 178–203 @ *Nimikirja*, toim. Hannes Sihvo. Kalevalaseuran vuosikirja 52. Porvoo–Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.

- LAINEN, HEIDI 1997: *Kissojen nimet ja nimeämisperusteet*. Pro gradu. Helsingin yliopisto, suomen kielen laitos.
- van LANGENDONCK, WILLY 2007: *Theory and Typology of Proper Names*. Studies and Monographs 168. Berliini - New York: Mouton de Gruyter.
- LANGACKER, R. W. 1987: *Foundations of cognitive grammar: Theoretical Prerequisites*. Stanford, CA: Stanford University Press.
- LAPPALAINEN, HANNA & VAATTOVAARA, JOHANNA 2005: Vielä murteen ja identiteetin suhteesta. S. 98–108 @ *Virittäjä* 109.
- LARJAVAARA, MATTI 2007: *Pragmasemantiikka*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1077. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- LEHIKONEN, LAILA 1987: Antinmatti. Erään nimityypin tarkastelua. S. 115–145 @ *Kieli 2*, toim. Eero Kiviniemi ja Ritva Liisa Pitkänen. Helsinki: Helsingin yliopiston suomen kielen laitos.
- LEHRER, ADRIENNE 1992: Names and naming: Why we need fields and frames. S. 123–142 @ *Frames, Fields, and Contrasts*, A. Lehrer and E. V. Kittay. Hillsdales, NJ: Erlbaum.
- LEHTINEN, OSKARI 2002: *Hävittäjä, Pikku-Niilo ja Säkkijärven Sisä. Suomessa 1930–1960-luvuilla käytössä olleiden kuorma-autojen lempinimiä*. Praktikumtyö. Helsingin yliopisto, suomen kieli.
- LEHTINEN, RAIJA 1996: Abloy aukene! Lyhennesanoja asiatylin rajan molemmilta puolin. S. 76–89 @ *Kielen kannoilla. Kotimaisten kielten tutkimuskeskus 20 vuotta*, toim. Ritva Liisa Pitkänen, Helena Suni & Satu Tanner. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 86. Kotimaisten kielten tutkimuskeskus ja Edita, Helsinki.
- LEINO, PENTTI 1989: Paikallissijat ja suhdessäntö: kognitiivisen kieliopin näkökulma, s. 161–216 @ *Virittäjä* 93.
- LEINO, PENTTI 1994: Morfeemien polysemia. S. 11–35 @ *Kieli 2, näkökulmia polysemiaan*. Suomen kielen kognitiivista kielioppia 2. Toimittaneet Pentti Leino ja Tiina Onikki. Helsingin yliopiston suomen kielen laitos.
- LEINO, PENTTI 2002: *Mittoja, muotoja, merkityksiä*. Toimittaneet Liisa Tainio, Aki Ontermä, Tapani Kelomäki ja Minna Jaakola. SKST 868. Helsinki: SKS.
- LEINO, PENTTI 2008: Merkilliset merkit ja merkitykset. S. 145–163 @ *Kieltä kohti*, toimittaneet Tiina Onikki-Rantajääskö ja Mari Siirainen. Helsinki: Otava.
- LEIWO, MATTI 1967: *Eräiden sosiaalisten käsitteiden ilmaisemisesta koululaisslangissa*. Laudaturtutkielma. Helsingin yliopisto, suomen kielen laitos.
- LEIWO, MATTI 1980: Slangin sanastoa (Kaarina Karttunen: Nykyslangin sanakirja). S. 269–271 @ *Virittäjä* 84.
- LEPPILAHTI, SIRKKU 1993: *Oulaisten ravitsemisliikkeiden nimet*. Pro gradu -tutkielma. Oulun yliopisto, SSKL.
- LIEKO, ANNELI 1998: Lapsen kielen uudissanat. S. 550–568 @ *Virittäjä* 102.
- LIPSONEN, LEO 1990: *Vankilasingin sanakirja*. Helsinki: Valtion painatuskeskus.
- Maaseudun tulevaisuus*. Maa- ja metsätaloustuottajajärjestön äänenkannattaja. Perustettu 1916. Viestilehdet Oy.
- MALLAT, KAIJA 2007: *Naiset rajalla*. Kyöpeli, Nainen, Naara(s), Neitsyt, Morsian, Akka ja Ämmä Suomen paikannimissä. SKST 1122. Helsinki: SKS.
- MANTILA, HARRI 2008: Variaatiosta identiteettiin. S. 63–80 @ *Nuoret kielikuvassa. Nuorten kieli 2000-luvulla*. Tietolipas 220.
- MARTIN, MAISA 1993: Äänneopillisia havaintoja. S. 90–96 @ *Amerikansuomi*, toim. Pertti Virtaranta, Hannele Jönsson-Korhola, Maisa Martin ja Maija Kainulainen. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- McCLURE, PETER 1981: Nicknames and petnames: Linguistic forms and social contexts. S. 63–76 @ *Nomina* 5.
- de MENDOZA IBANEZ, FRANCISCO JOSÉ RUIZ 2003: The role of mappings and domains in understanding metonymy. S. 109–132 @ *Metaphor and Metonymy at the Crossroads. A Cognitive Perspective*
- MIELIKÄINEN, AILA 2005: Nimistön- ja sanastontutkimuksen rajamaastoa. Slangi, puhekieli ja murre epävirallisissa paikannimissä. S. 26–55 @ *Kaupungin nimet. Kymmenen kirjoitusta kaupunkinimistöstä*, toim. Terhi Ainiala. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 134. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- MB = *Mobilisti ja harrasteautoilija*. Poimitut numerot 2/1979, 5/1981, 3/1983, 4/1983, 1/1985, 3/1987, 4/1987, 4/1988, 2/1989, 2/1995, 3/1995, 5/1995, 1/1997, 2/1997, 3/1997.

- MOISALA, U. E. 1983: *Auto Suomessa: auton kaupan, käytön ja korjaamotoiminnan historia vuoteen 1983*. Helsinki: Autoalan keskusliitto, autotuojaat.
- MÄKINEN, KIRSTI 2007: *Lollot ja kollot. Suomalaista naapurihuumoria*. Helsinki: Otava.
- NAERT, AINO 1994: Diskussion. S. 245 @ *Övriga namn*. Handlingar från NORNA:s nittonde symposium i Göteborg 4–6 december 1991. Redigerade av Kristinn Jóhannesson, Hugo Karlsson, Bo Ralph. Norna-rapporter 56. Uppsala: Norna-Förlaget.
- NAHKOLA, KARI 1988: Sanatietoja ja typologisia huomioita suomalaisesta sotilasslangista. S. 89–124 @ *Suomen kielen tyyppioppia* (Kari Nahkola). Opera fennistica & linguistica 3. Tampere: Tampereen yliopiston suomen kielen ja yleisen kielitieteen laitos.
- NAHKOLA, KARI 1992: Kvantitatiivisia havaintoja eläinmetaforista nykyslangissa. @ *Metafora, ikkuna kieleen, mieleen ja kulttuuriin* s. 237–249. Toimittaneet Lauri Harvilahti, Jyrki Kalliokoski, Urpo Nikanne ja Tiina Onikki. Suomi 162. Helsinki: SKS.
- NAHKOLA, KARI 1999a: Nykyslangin sananmuodostusoppia. S. 195–221 @ *Virittäjä* 103.
- NAHKOLA, KARI 1999b: Koululaisslangin sanastolähteistä. S. 619–623 @ *Virittäjä* 103.
- NAURU AUTOLLE 1964: Toim. Esko Lehmus. Tampere: Kustannusosakeyhtiö Lehmus.
- NIEDZIELSKI, NANCY A. — PRESTON, DENNIS RICHARD 2003: *Folk linguistics*. Berlin: Walter de Gruyter GmbH & Co.
- NIEMIKORPI, ANTERO 1996: *Liekepostista tuikeilmaisimeen ja sulhasesta kuraenkeliin. Erikoiskielten rakenteellisesta ja tyyllisestä vaihtelusta*. Vaasan yliopiston julkaisuja. Tutkimuksia 213.
- NIKANNE, URPO 1992: Metaforien mukana, s. 60–78 @ *Metafora, ikkuna kieleen, mieleen ja kulttuuriin*, toimittaneet Lauri Harvilahti, Jyrki Kalliokoski, Urpo Nikanne ja Tiina Onikki. Suomi 162. Helsinki: SKS.
- NIKKILÄ, OSMO 1998: *nop-ea* → *nop-sa*, *sel-keä* → *sel-vä*: suffiksinvaihto ja suomen sanojen etymologointi. S. 77–102 @ *Kirjoituksia muoto- ja merkitysoipista*. Toim. Urho Määttä ja Klaus Laalo. Folia Fennistica & Linguistica 21. Tampere: Tampereen yliopiston suomen kielen ja yleisen kielitieteen laitos.
- NIRVI, R. E. 1949: *Sanankieltoja ja niihin liittyviä kielenilmiöitä itämerensuomalaisissa kielissä*. Riista- ja kotieläintalous. Helsinki: SKS.
- NISSILÄ, VILJO 1939: *Vuoksen paikannimistö 1*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 214. Helsingin yliopisto.
- NISSILÄ, VILJO 1962: *Suomalaista nimistöntutkimusta*. Sanakirjasäätiön nimistöjaoksen julkaisuja 2. SKST 272. Helsinki: SKS.
- NISSILÄ, VILJO 1975: *Suomen Karjalan nimistö*. Joensuu: Karjalaisen kulttuurin edistämissäätiö.
- NISSINEN, IRMA 1995: Mistä kuvakieli kumpuaa? S. 297–300 @ *Sana kiertää. Kirjoituksia suomen kielestä*. Toim. Maija Länsimäki. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 80. Helsinki: Painatuskeskus.
- Norna 1988: *Denotationsbyte i ortnamn*. Rapport från NORNA:s trettonde symposium i Tvärminne 9–11 oktober 1986. Redigerad av Peter Slotte.
- NP = *Nimistöntutkimuksen perusteet* 2008, kirjoittaneet Terhi Ainiala, Minna Saarelma ja Paula Sjöblom. Tietolipas 221. Helsinki: SKS.
- NT = KIVINIEMI, EERO — PITKÄNEN, RITVA LIISA — ZILLIACUS, KURT 1974: *Nimistöntutkimuksen terminologia. Terminologin inom namnforskningen*. Castrenianumin toimitteita 8. Helsinki: Suomalais-Ugrilainen Seura.
- NUUTINEN, OLLI 1989: Käännöslainat. S. 110–126 @ *Nykysuomen sanavarat*, toim. Jouko Vesikansa. Porvoo–Helsinki–Juva: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- NUUTINEN, OLLI 1994: *Hetkisen pituus ja muita kirjoituksia kielestä*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- NYHOLM, LEIF 1984: *Svensk stadsmål i Helsingfors*. Helsingfors: Helsingfors universitet.
- Nykysuomen sanakirja 1951–61
- NÄRHI, EEVA MARIA 1996: *Suomalaista sukunimikäytäntöä*. Helsinki: Kotus.
- OJANSUU, HEIKKI 1912: *Kotieläintemme suomenkielinen nimistö. Etupäässä maanviljelijäin tarpeeksi*. Helsinki: Kirjapaino-osakeyhtiö Sana.

- ONIKKI, TIINA 1992: Paljon pystyssä. S. 33–59 @ *Metafora, ikkuna kieleen, mieleen ja kulttuuriin*, toimittaneet Lauri Harvilahti, Jyrki Kalliokoski, Urpo Nikanne ja Tiina Onikki. Suomi 162. Helsinki: SKS.
- ONIKKI, TIINA 1994: Skeema merkitysrakenteen ja taustatiedon kuvauksena. S. 70–138 @ *Kieli 2, näkökulmia polysemiaan. Suomen kielen kognitiivista kielioppia 2*. Toimittaneet Pentti Leino ja Tiina Onikki. Helsingin yliopiston suomen kielen laitos.
- ONIKKI-RANTAJÄÄSKÖ, TIINA 2001: *Sarjoja. Nykysuomen paikallissijaiset olotilanilmaukset kielen analogisuuden ilmentäjinä*. SKST 817. Helsinki: SKS.
- ONIKKI-RANTAJÄÄSKÖ, TIINA 2010: Ronald W. Langacker ja kognitiivisen kielitieteen perusta. S. 41–70 @ *Kielentutkimuksen modernit klassikot. Kognitiivinen ja funktionaalinen kielitiede*. Toim. Pentti Haddington & Jari Sivonen. Helsinki: Gaudeamus.
- PAALANEN, JOHANNA 1992: *Kale, kelpo ja suudelniilo – Lempinimet yhteisössä*. Laudaturtyö. Helsingin yliopisto, suomen kielen laitos.
- PAIKKALA, SIRKKA 1999: Nimien avulla hahmotamme maailmaa. S. 12–16 @ *Paikannimet, paikan muisti: Euroopan rakennusperintöpäivät 11–12.9.1999*. Helsinki: Suomen kotiseutuliitto ja Ympäristöministeriö.
- PAIKKALA, SIRKKA 2004: *Se tavallinen Virtanen. Suomalaisen sukunimikäytännön modernisoituminen 1850-luvulta vuoteen 1921*. SKST 959. Helsinki: SKS.
- PAIKKALA, SIRKKA 2005: Nimi- ja sanasemantiikkaa Slovakiasta. S. 423–430 @ *Virittäjä* 109.
- PAIKKALA, SIRKKA 2006: Suomalaisten yritysnimien anatomia (arvostelu) S. 155–166 @ *Sananjalka* 48.
- PAUNONEN, HEIKKI JA MARJATTA 2000: *Tsennaaks stadii – bonjaaks slangii: Stadin slangin suursanakirja*. Helsinki: WSOY.
- PAUNONEN, HEIKKI 2009: Suomalaisen sosiolingvistiikan ja kielisosiologian näkymiä. S. 557–570 @ *Virittäjä* 113
- PEDERSEN, AUD-KIRSTI 2010: Stadnamn og identitet ved språkskifte. S. 73–93 @ *Namn – en spegel av samhället förr och nu*, toim. Staffan Nyström. Stockholm: Språkvårdssamfundet, Nordstedts.
- PENTTINEN, ANTTI 1984: *Sotilasslangin sanakirja*. WSOY, Helsinki.
- PERSSON, SINI 2003: *Kankaanpään epävirallinen paikannimistö*. Pro gradu. JY, kielten laitos.
- PS = *Suomen kielen perussanakirja* 1990–1995. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 55. VAPK-kustannus, Helsinki.
- PITKÄNEN, RITVA LIISA 1996: Viljelijän kylä – kalastajan saaristo. S. 102–118 @ *Kielen kannoilla. Kotimaisten kielten tutkimuskeskus 20 vuotta*, toim. Ritva Liisa Pitkänen, Helena Suni & Satu Tanner. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 86. Kotimaisten kielten tutkimuskeskus ja Edita, Helsinki.
- PITKÄNEN, RITVA LIISA 1999: Perinnäinen paikannimistö. S. 6–11 @ *Paikannimet – paikan muisti: Euroopan rakennusperintöpäivät 11.–12.9.1999*. Helsinki: Suomen kotiseutuliitto ja Ympäristöministeriö.
- PITKÄNEN, RITVA LIISA 2005: Vanhan Kouvolan kaupunkinimistöä. S. 164–177 @ Terhi Ainiala (toim.), *Kaupungin nimet. Kymmenen kirjoitusta kaupunkinimistöä*. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 134. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- PULKKINEN, PAAVO 1976: Miten slangi viestii. S. 298–301 @ *Virittäjä* 80.
- RADDEN, GÜNTER 2003: How metonymic are metaphors? S. 93–108 @ *Metaphor and Metonymy at the Crossroads. A Cognitive Perspective*, toim. Antonio Barcelona. Berlin – New York: Mouton de Gruyter.
- RASKU, SEIJA 1987: *Riistaveden köllit*. Laudaturtyö. Turku: Turun yliopisto, suomen kielen ja yleisen kielitieteen laitos.
- RAUKKO, JARNO 1994: Polysemia: Merkitysten verkosto – merkityksen verkko. S. 36–69 @ *Kieli 2, näkökulmia polysemiaan. Suomen kielen kognitiivista kielioppia 2*. Toimittaneet Pentti Leino ja Tiina Onikki. Helsingin yliopiston suomen kielen laitos.
- ROGAN, BJARNE 1994: Navn eller nummer? Motiver for navngivning av ting. S. 81–100 @ *Övriga namn*. Handlingar från NORNA:s nittonde symposium i Göteborg 4–6 december 1991. Toim. Kristinn Jóhannesson, Hugo Karlsson, Bo Ralph. Norna-rapporter 56. Uppsala: Norna-Förlaget.
- ROSCH, ELEANOR 1973: Natural categories. S. 328–350 @ *Cognitive Psychology* 4:3. San Diego: Academic press.

- ROSCH, ELEANOR 1978: *Principles of Categorization*. Berkeley: University of California. Saatavilla osoitteessa http://commonweb.unifr.ch/artsdean/pub/gestens/f/as/files/4610/9778_083247.pdf.
- RUOPPILA, VEIKKO 1986: *Venäläisperäistä sanastoa Suomen murteissa*. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura.
- RYTKÖNEN, AHTI 1935: Deskriptiivisistä sanoista. S. 90–102 @ *Virittäjä*. Yhdeksänläättä vuosikerta.
- RÄISÄNEN, ALPO 1978: Kantasanan ja johdoksen suhteesta. S. 321–344 @ *Virittäjä* 82.
- RÄISÄNEN, ALPO 1979: Segmentaation ongelmasta suomen kielen johto-opissa. S. 167–177 @ *Virittäjä* 83.
- SAANILAHTI, MARJA — NAHKOLA, KARI 1991: Koululaisslangin semanttisia ja sosiolingvistisiä piirteitä. S. 123–140 @ *Virittäjä* 95.
- SAANILAHTI, MARJA — NAHKOLA, KARI 2000: Suomalainen slangi kielellisenä ja sosiaalisena ilmiönä. S. 87–112 @ *Sananjalka* 42.
- SAAR, EVAR 2012: Aulakeskustelu Nimistöseminaarissa 2012 pitämäni esitelmän pohjalta.
- SAARIKIVI, JANNE 2006: On the Uralic substrate toponymy of Arkhangelsk region: problems of research methodology and ethnohistorical interpretation. S. 3–64 @ *Substrata Uralica* (Janne Saarikivi). Studies on Finno-Ugrian substrate in northern Russian dialects.
- SAJAVAARA, PAULA 1989: Vierassanat. S. 64–109 @ *Nykysuomen sanavarat*, toim. Jouko Vesikansa. Porvoo–Helsinki–Juva: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- SARKKINEN, TARJA 1997: Kissan kutsumanimien äänteelliset piirteet ja nimeämisperusteet. Pro gradu. Oulun yliopisto, suomen ja saamen kielen laitos.
- SCHYBERGSON, ANITA 2009: Kognitiva system i namngivningen av finländska handelsfartyg 1838–1938. Nordica Helsingensia 17. Nordica, institutionen för nordiska språk och nordisk litteratur. Helsingin yliopisto.
- SEPPÄLÄ, JANNE 2005: *Ani ja tuiki*. Caick kaataa tuoni tuiki tuima. Proseminariesitelmä. JY, suomen kielen laitos.
- SEPPÄLÄ, JANNE 2008: *Kaksi- ja nelipyöräisten kulkineitten kansanomaisen nimistö suomessa ja virossa*. Pro gradu. JY, kielten laitos.
- SEPPÄLÄ, JANNE 2009: *Kaksi- ja nelipyöräisten kulkineitten kansanomaiset nimitykset suomessa ja virossa sekä niiden asema onomastiikassa*. Lisensiaatintutkielma. Jyväskylän yliopisto, kielten laitos.
- SEPPÄNEN, ANNI-MARJA 2005: Jyväskyläläisen yliopisto-opiskelijan nimimaisema. S. 126–150 @ *Kaupungin nimet. Kymmenen kirjoitusta kaupunkinimistöstä*, toim. Terhi Ainiala. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 134. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- SEPPÄNEN, ANNI-MARJA 2012: Yliopisto-opiskelijoiden puhetta paikannimistä ja niiden käytöstä. Esitelmä Nimistöseminaarissa 12.10.2012.
- SIVULA, JAAKKO 1989a: Synonyymit. S. 183–199 @ *Nykysuomen sanavarat*, toim. Jouko Vesikansa. Porvoo–Helsinki–Juva: Werner Söderström osakeyhtiö.
- SIVULA, JAAKKO 1989b: Sanat väistyvät. S. 267–276 @ *Kielestä kiinni*, toim. Seija Aalto, Auli Hakulinen, Klaus Laalo, Pentti Leino & Anneli Lieko. Tietolipas 113. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- SJÖBLOM, PAULA 2000: Yritysnimet – rajanvetoja. S. 141–155 @ *Sananjalka* 42. Suomen kielen seuran vuosikirja 42. Turku: Suomen kielen seura.
- SJÖBLOM, PAULA 2004: Kognitiivinen näkökulma proprien semantiikkaan. S. 80–91 @ *Virittäjä* 108.
- SJÖBLOM, PAULA 2006: *Toiminimen toimenkuva: Suomalaisen yritysnimistön rakenne ja funktiot*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1064. Helsinki, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- SJÖBLOM, PAULA 2008: Namnens tolkning som en kognitiv process. @ G. Kvaran, H. J. Amundason, J. Hafsteinsdóttir & S. Sigmundsson (toim.), *Nordiska namn – Namn i Norden. Tradition och förnyelse*. Handlingar från Den fjortonde nordiska namnforskarkongressen i Borgarnes 11–14 augusti 2007, s. 419–424. Norna-förlaget, Uppsala.
- Slangi.net 2011: <http://koti.mbnet.fi/joyhan/K4.html>
- SLOTTE, PETER — ZILLIACUS, KURT — HARLING, GUNILLA 1973: Sociologiska namnstudier. S. 97–181 @ *Synvinklar på ortnamn*, toim. Kurt Ziliacus. Meddelanden från folkkultursarkivet 1.

- SMS = Suomen murteiden sanakirja. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 36. Kotimaisten kielten tutkimuskeskus ja Valtion painatuskeskus, Helsinki.
- SPERBER, HANS 1923: *Einführung in die Bedeutungslehre*. Bonn – Leipzig: Kurt Schroeder Verlag.
- STARK, RITVA 1972: Slangista selko, salakielistä salat julki (Bergman, Gösta Slang och hemliga språk) S. 231– 233 @ *Virittäjä* 76.
- STEMSHAUG, OLA 2008: Bilnamn nordafjells. S. 93–117 @ *Namn og Nemne* 25. Tidsskrift for norsk namnegransking. Utgjeve av norsk namnelag. Toim. Gunnstein Akselberg og Kristoffer Kruken. Årgang 25 – 2008. Norsk namnelag, Bergen.
- STOLZE, RAINER 1983: *Automobiili, vuosisatamme kuvajainen*. Fiskari: Rainer Stolze.
- STRENG, ADOLF V. 1955: *Latinalais-Suomalainen sanakirja*. Toinen painos. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- SUOJANEN, MATTI 1982: Koululaisslangista. S. 153–164 @ *Kouluikäisten kieli*, toim. Maija Larmola. Tietolipas 88. Pieksämäki.
- SUOMI, KARI — TOIVANEN, JUHANI — YLITALO, RIIKKA 2006: Fonetikan ja suomen äänneopin perusteet. Helsinki: Gaudeamus.
- SÖDERHOLM, EIRA 1975: Vahdon eteläosan viljelysnimet. Pro gradu. Turun yliopisto.
- TAINIO, LIISA 1999: Tupen rapinoita. Vesa Heikkinen, Harri Mantila & Markku Varis (toim.) *Tuppisuinen mies*. Kirjoitelmia sukupuolesta, kielestä ja kulttuurista. S. 329–335 @ *Virittäjä* 103.
- Tekniikka ja talous. Aikakauslehti. Helsinki: Talentum Oyj.
- TIKKA, KAISA 2006: Seminaariesitelmä nimistöseminaarissa Kotuksessa 6.10.2006.
- TIKKA, KAISA 2009: Kontakter inom barnkultur – barn som namngivare och namnbrukare. S. 73–84 @ *Namn och kulturella kontakter*. Handlingar från NORNA:s 37 symposium i Hapsal 22–25 maj 2008. Redigerade av Leila Mattfolk och Terhi Ainiala.
- TOIVONEN, TERHO — LESKINEN, HEIKKI 1995: *Lekuri suorittaa nesteensiirron – lääkintäalan slangisanastoa*. Helsinki: Kirjayhtymä Oy.
- [TOWNSEND, CHARLES E. 1980 \[1975\]: *Russian Word-Formation*. Princeton University. Reprint 1980. Columbus \(Ohio\): Slavica Publishers, Inc.](#)
- TUOMI, TUOMO 1989a: Yleiskielemme murrepohjainen sanasto. S. 28–56 @ *Nykysuomen sanavarat*, toim. Jouko Vesikansa. Porvoo–Helsinki–Juva: Werner Söderström osakeyhtiö.
- TUOMI, TUOMO 1989b [1978]: Viime vuosikymmenten uudissanoja. S. 277–285 @ *Kielestä kiinni*, toim. Seija Aalto, Auli Hakulinen, Klaus Laalo, Pentti Leino & Anneli Lieko. Tietolipas 113. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- TURNER, MARK — FAUCONNIER, GILLES 2003: Metaphor, metonymy, and binding, s. 133–145 @ *Metaphor and Metonymy at the Crossroads. A Cognitive Perspective* Toim. Antonio Barcelona. Berlin – New York: Mouton de Gruyter.
- Turun Sanomat.
- UJAINEN, SAARA 2007: *Hurjapää, Hipsuvarvas ja Vahvatassu – lastenvaatenimistön rakenne, merkitys ja funktiot*. Pro gradu -tutkielma, suomen kielen ja kotimaisen kirjallisuuden laitos, Helsingin yliopisto.
- Urbaani sanakirja = urbanisanakirja.com. Viitteet tekstissä suoraan perille.
- USN = *Uusi suomalainen nimikirja* 1988 (Kustaa Vilkuna, Pirjo Mikkonen, Sirkka Paikkala) Helsinki: Otava.
- UOTILA, MARITTA 2005: Raatsanympyrältä Kiinanmuurille. S. 88–109 @ *Kaupungin nimet. Kymmenen kirjoitusta kaupunkinimistöstä*. Toim. Terhi Ainiala. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 134. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- VATANEN, OSMO 1993: *Lakka Hillantytär ja Ursula – Pohjoiskarjalaisten karjantarkkailutilojen lehmännimistöä*. Pro gradu. JoY, SUL.
- VEALE, TONY — BUTNARIU, CRISTINA 2010: Harvesting and understanding on-line neologisms. S. 399–419 @ *Cognitive perspectives on word formation*, toim. Alexander Onysko ja Sascha Michel. Trends in Linguistics. Studies and Monographs 221.

- VENTO, URPO 1972: Tunsitteko Jepulis-Penjamin? Liikanimistä ja roolinimistä kertomusperinteessä. S. 160–177 @ *Nimikirja*, toim. Hannes Sihvo. Kalevalaseuran vuosikirja 52. Porvoo–Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- VESIKANSA, JOUKO 1978: *Miljoona sanaa*. Porvoo-Helsinki-Juva: WSOY.
- VILKAMAA-VIITALA, MARJATTA 2009: Kulkineita ja menopelejä. Osoitteessa <http://www.kotus.fi/index.phtml?s=3089>. Viitteet tekstissä suoraan perille.
- VILKUNA, KUSTAA 1993: *Etunimet*. Avustajat Marketta Huitu ja Pirjo Mikkonen. 3. painos. Helsinki: Otava.
- Virittäjä*. Kotikielen Seuran aikakauslehti. Helsinki.
- VISK = Auli Hakulinen, Maria Vilkuna, Riitta Korhonen, Vesa Koivisto, Tarja Riitta Heinonen ja Irja Alho 2004: Iso suomen kielioppi. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Verkkoversio, viitattu 10.3.2013. Saatavissa: <http://scripta.kotus.fi/visk> URN:ISBN:978-952-5446-35-7
- VIRTARANTA, PERTTI 1992: *Amerikansuomen sanakirja. A dictionary of American Finnish*. Turku: Siirtolaisuusinstituutti.
- VRK-nimihaku. Osoitteessa www.vaestorekisterikeskus.fi.
- WINTER, HELMER 1917: *Uudenkirkon T.I. pitäjän kylän- ja talonnimistä*.
- YLI-KOJOLA, MARIA 2005: Kurvinpussi vai Torikatu? Kouvolalaisten mielipiteitä kadunnimistä. S. 178–201 @ *Kaupungin nimet. Kymmenen kirjoitusta kaupunkinimistä*. Toim. Terhi Ainiala. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 134. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- YLÖNEN, KATI 2005: Seminaariesitelmä suomen kielen graduseminaarissa Jyväskylässä 8.5.2005.
- ZILLIACUS, KURT 1966: *Ortnamnen i Houtskär*. Skrifter utgivna av Svenska Litteratursällskapet i Finland 416. Studier i nordisk filologi 55. Helsingfors: Svenska Litteratursällskapet i Finland.
- ZILLIACUS, KURT 1976: Om funktionella aspekter på namn. S. 164–171 @ *Ortnamn och samhälle: aspekter, begrepp, metoder*, toim. Vibeke Dalberg, Botolv Helleland, Allan Rostvik & Kurt Zilliacus. NORNA-rapporter 10. Helsingfors: Svenska litteratursällskapet i Finland.
- ZILLIACUS, KURT 2002: *Forska i namn*. Helsingfors: Svenska litteratursällskapet i Finland.
- ZJUGANOV, SERGEI 2008: *Mis on hollireid? Uuemat autonduse sõnavara*. Seminaritöö. Tallinn: Tallinna Ülikooli Eesti Keele ja Kultuuri Instituut.
- Övriga Namn 1994: Norna-rapporter-sarjan julkaisu.

Aineistolähteet

Ajovalo = Ajovalo-lehti.

AM = Automoto.ee-foorumid osoitteessa forum.automoto.ee .

Dynamiitti.com-sivusto osoitteessa www.dynamiitti.com .

EESSA ja EESSM = Viron slangisanakirja osoitteessa fennougria.ee .

FLUID = FLUID Finland 1 -lehti. 1/2002. Nurmijärvi: Visido Ky.

FT = FinnTbirds. Suomalaisten Thunderbirdien Pesä osoitteessa <http://p2.foorumi.info/finntbirds> .

HAK = Helsingin Autobiili-historiallinen Klubi. Seuran kotisivut. osoitteessa www.hak-ry.fi .

HS = Helsingin Sanomat.

HÄYRINEN, TUOMAS 2005: Tuomas Häyrisen kotisivu osoitteessa <http://www.students.tut.fi/~hayrinet> .

IG = Irc-galleria. Sivusto osoitteessa <http://irc-galleria.net/> .

Kari Autokirja 1997: *Kari Autokirja*. Toim. Ville Taajamaa. Nurmijärvi: Recallmed Oy.

Kodkuv = Kodin kuvalehti 2/2012, s. 79. Sinun sivusi: Emma ja HuiHai. Helsinki: Sanoma Magazines Finland Oy.

LK = Ladaboard = Ladakerho ay:n internetsivuston keskustelufoorumi osoitteessa www.ladakerho.fi .

MAS = www.masinistit.com. Masinistien keskustelupalsta.

MATTILA, LEENA 1994: *Ostanko pyörän vai lähärenkö Amerikkahan eli matkustus Ilmajoella. Mukana matkalla Leena Mattila*. Museoviraston näyttelyluetteloita.

Päätoimittaja Ritva Wäre. Teksti Leena Mattila. Helsinki: Museovirasto.

MPF = MP-foorumi. Ketju: On se kiva että on mopo eikä autoa.... <http://www.mp-foorumi.com/forum/showa.php?fid=1&tid=662&fpage=255&PHPSESSID=f29e79dbe272dca876bd8a6af8e4e37d> .

<http://musti.karaila.net/historia> = internetsivusto, jossa Ville Karaila esittelee Musti-autoaan.

<http://musti.karaila.net/historia> = internetsivusto, jossa Ville Karaila esittelee Musti-autoaan.

Nuhvi.net = Nuffield-forum osoitteessa www.nuhvi.net/foorumi .

OD = Overdrive.fi-autoharrastussivuston keskustelufoorumi osoitteessa www.overdrive.fi

Oulaisten liikenteen kotisivu: Bussiyhtiö Oulaisten liikenteen kotisivu osoitteessa www.oulaistenliikenne.fi. Käytetty vanhoihin aikoihin viittaavaa artikkelia tarkemmassa

osoitteessa <http://www.oulaistenliikenne.fi/wanhat.htm> .

PAASIVIRTA, IRMELI 1998: *Onnikajuttuja Tampereelta*. Toim. Irmeli Paasivirta ja Heikki Siro. Tampere: Tampereen kaupungin liikennelaitos.

PELTOLA, JARMO 1998: *Onnikoita ja rollikoita. Viisi vuosikymmentä (1948–1998) kunnallista joukkoliikennettä Tampereella*. Tampere: Tampereen kaupungin

liikennelaitos.

RH = Yle Uutiset, Häme. Suomalainen ajaa Eskometrillä ja Rinkelipussilla. http://yle.fi/uutiset/suomalainen_ajaa_eskometrilla_ja_rinkelipussilla/5587450

RWIANDER = WIANDER, ROBERT 2008 = Wianderin kotisivu osoitteessa www.saunalahti.fi/~rwiander/citroen/2cv.html .

S24 = Suomi24. Autot ja liikenne / Yleistä autoilusta / lempinimet eli lempparit. Aloitettu 19.9.2001. <http://keskustelu.suomi24.fi/node/34345>

SBKL = Suomen Saab-klubi osoitteessa www.saabklubi.fi .

SISAARIM = Bussikaistalla. Osoitteessa www.saunalahti.fi/sisaarim/index.html .

SVF = Suomen VolvoFoorumi osoitteessa www.volvolandia.com .

Tietohyrrä 5 1973: *Tietohyrrä – lasten oma tietokirja*. Teksti Stig Ericson, suom. Jaakko Jäntti. Toinen painos. WSOY.

Toyota plus. Lehti internet-osoitteessa http://www.toyota.fi/ajankohtaista/toyota_plus.aspx .

TL = Tuulilasi. 3–8/1965.

TuKa = Tuomas Karttusen kotisivu <http://www.saunalahti.fi/~alphabet/autot2.html> .

Vartin kesälehti 2012 = Uutislehti Vartti, Keski-Uusimaa. Kesälehti 2012. Sanoma Kaupunkilehdet.

VeAa = Veijo Aallon kotisivun lista <http://www.elisanet.fi/ferguson/sitasuntata.htm> [luettu 12.9.2006].

VRCF. Volvo-Sanasto. <http://www.vrcf.fi/foorumi/index.php?topic=37.0>

WIKI / SISU = Suomalaisessa Wikipediassa oleva Sisu-autoa käsittelevä artikkeli.

Joitakin yksittäisten nimien analyysissä käytettyjä verkkolähteitä (luettelo ei ole läheskään tyhjentävä)

Ajovalo = Ajovalo.netin historiasivut osoitteessa www.ajovallo.net/Historia .

Atmosphere destroyers car club = Atmosphere Destroyers Car Club -autoharrastusyhdistyksen sivusto osoitteessa <http://www.adcc.fi/> .

Autowiki 2008: Suomalainen autoaiheinen wikipediamainen sivusto osoitteessa <http://www.autowiki.fi/> .

Auto24.ee-foorumi osoitteessa forum.automoto.ee .

BMWCCBC 2008: BMW Car Club of British Columbian kotisivut, käytetty osiota osoitteessa <http://www.bmwccbc.org/misc/tech-and-trivia/bimmer.html> .

DALTVEIT= <http://home.no.net/sveiodal/gullkalv/index.html> .

HELIN = Harri Helinin ylläpitämät osoitteessa <http://members.surfeu.fi/pyhimyssivut> olleet "Pyhimys-Volvoa" käsittelevät sivut. Poistettu internetistä.

Historiallinen maatalous 2008: Historiallinen maatalous osoitteessa www.helsinki.fi/kansatiede .

KYLLIÄINEN, MIKKO 2008: Tietoisku-palsta Vanhat Velot ry:n sivustolla osoitteessa <http://www.vanhatvelot.org/category/harrastaminen/tietoisku/> .

Motot.net 2008: www.motot.net/ . Käytetty sivuston osaa www.motot.net/wiki/Moposkootteri .

MYLLYNIEMI, MAILA 2004: Valkjärven murre-sanasto. Sanasto Valkeamatkan-Lankilan kyläkirjasta Valkea Matka, toimittanut Maila Myllyniemi, ilmestynyt 2004. Sanasto osoitteessa www.kolumbus.fi/valkjarvi.luovutettu/sanaluet.rtf .

PORSTUA 2008 = Porstuakirjasto. Kokkolan, Seinäjoen ja Vaasan kaupunginkirjasto – maakuntakirjastojen yhteistyöprojekti osoitteessa <http://www.porstuakirjastot.fi/> .

Käytetty artikkeli Åkerblomilaisuus – 1920-luvun lahkoliike Kokkolan seudulla V on osoitteessa http://www.porstuakirjastot.fi/files/446/KP_12041968.htm .

Ranta-Hännilän kyläsuunnitelma 2004. Osoitteessa <http://www.saarijarvi.fi/filebank/409-ranta-hannila.pdf> .

TLI = Tuulilasi-lehden keskustelupalsta osoitteessa www.tuulilasi.fi .

Urban dictionary 2008: Englannin slangia käsittelevä rahvaskirjoitteinen nettisanakirja osoitteessa www.urbandictionary.com .

Vaasalaisia 2005: Sivusto osoitteessa vaasalaisia.blogspot.com/2005/03/vaasan-historiaa.html .

Valtatie kutsuu 2008: Sivusto osoitteessa <http://www.waasamc.fi/sisalto/valtatie%20kutsuu.html> .

WP = Wikipedia. Erikieliset versiot vapaasta verkkotietosanakirjasta merkitty sulkeisiin maatumuksen mukaan, esimerkiksi suomalainen Wikipedia = WP(fi).

Nimianalyysija täydentävien ääninäytteiden lähteet

Ääniä on tarvittavassa määrin käsitellyt ja leikannut Karri Koistinen.

aanimerkki.mp3. Poimittu videon <http://www.youtube.com/watch?v=qkGJCJpFJZY> ääniraidasta.

ambulanssi.mp3. Poimittu videon <http://www.youtube.com/watch?v=XH9M5VRixco> ääniraidasta.

ambulanssiipiipaa.mp3. Poimittu 17 sekuntia videon "Tampereen aluepelastuslaitoksen ambulanssi videoita" ääniraidasta. Videon on julkaissut Youtubessa käyttäjä pave1121 ja se on saatavana osoitteessa <http://www.youtube.com/watch?v=kUlnm1dlts4> .

dodgeram.mp3, nauhoittanut Karri Koistinen

imurika.mp3, nauhoittanut Karri Koistinen

jumputijumputiauto.mp3, nauhoittanut Karri Koistinen

korppusahondavf.mp3, nauhoittanut Karri Koistinen

lada.mp3, nauhoittanut Karri Koistinen

naku.mp3. Poimittu 32 sekuntia videon "vanha mersu tärhtää käyntiin kun palmun alta" ääniraidasta. Videon on julkaissut Youtubessa käyttäjä Mikko2572 ja se on saatavana osoitteessa <http://www.youtube.com/watch?v=Wkor3wJ1ipo> .

saab96alku.mp3. Poimittu 15 sekuntia videon "Saab 96 1964 two stroke" ääniraidasta. Videon on julkaissut Youtubessa käyttäjä TommiV4 (Tommi Järvinen) ja se on saatavana osoitteessa <http://www.youtube.com/watch?v=X-zhvVUeBD0> .

saab96banaanisorvi.mp3. Poimittu 18 sekuntia videon "Saab 96 1964 two stroke" ääniraidasta. Videon on julkaissut Youtubessa käyttäjä TommiV4 (Tommi Järvinen) ja se on saatavana osoitteessa <http://www.youtube.com/watch?v=X-zhvVUeBD0> .

valmet20.mp3, nauhoittanut Karri Koistinen

zetoraggressiivinen.mp3, nauhoittanut Karri Koistinen

zetortasainen.mp3, nauhoittanut Karri Koistinen

zetortyhjäkäynti.mp3, nauhoittanut Karri Koistinen

Nimianalyyseja täydentävien kuvanäytteiden lähteet

Ellei toisin mainita, kuvat on kuvattu tai poimittu kevättalvella 2012. Kuvien muokkaamiset, leikkaamiset ja liittämiset on hoitanut Jarkko Heikkinen.

aarnikotka.jpg. Alkuperäinen kuva poimittu osoitteesta www.rpmgo.com/images/vauxhall_logo_history.jpg , mutta sivu on sittemmin poistettu verkosta. Samansisältöinen kuva on saatavana mm. osoitteessa <http://www.carmagazine.co.uk/upload/8637/images/02VauxhallNewBadge.jpg> .

aasi.jpg. Kuvannut Jarkko Heikkinen Mobiliassa.

akvaario.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://images01.olx.pt/ui/11/07/62/1301138686_181200562_15-BMW-1502-inpecavel-.jpg .

angliapiirros.jpg. Piirtänyt Janne Seppälä.

ankka.jpg. Citroen 2CV:n kuva on poimittu sivustolta http://farm4.static.flickr.com/3379/3632374805_3b87c4cced.jpg , ankan kuva sivustolta http://s3.freefoto.com/images/01/08/01_08_18_web.jpg .

barokkibemari.jpg. Kuva poimittu osoitteesta <http://www.carandclassic.co.uk/uploads/cars/bmw/1664443.jpg>.

barokkitaunus.jpg. Kuva poimittu osoitteesta <http://www.mbz-classics-jever.de/barocktaunus.jpg> .

beeakolomone.jpg. Kuvannut Jarkko Heikkinen Mobiliassa.

betonirautoittajanbarracuda.jpg. Skoda 110 R -mallin kuva on poimittu osoitteesta http://www.coupe-desire.com/pictures/4/437//Skoda_110_R_coupe_3.jpg , Plymouth Barracuda taas osoitteesta http://carphotos.cardomain.com/ride_images/3/2793/101/31980050001_large.jpg .

boaa.jpg. Kuvannut Jarkko Heikkinen Mobiliassa.

bulldogvolvo.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://tinypic.com/view.php?pic=2dtq5px&s=1> .

cokiscorvette.jpg. Corveten kuva on poimittu osoitteesta http://www.vintage-corvettes.com/1969_427_corvetteP.jpg , Coca-Cola-virvoitusjuoman taas osoitteesta <http://lawrenceandpriscilla.com/magiccircle/wp-content/uploads/reviews/kebabottle.jpg> .

deekoowee.jpg. Kuvannut Jarkko Heikkinen Mobiliassa.

evosika.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://www.bestautophoto.com/images/car-volvo-480-turbo-06.jpg> .

galvanoidutlistatsivuilla.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://retronom.hu/files/images/5809_2009-04-28_21-50-50_12.preview.jpg , mistä se sittemmin on poistettu.

haibemari.jpg. BMW:n kuva poimittu osoitteesta http://www.bmwclub.fi/images/cars/e120/e120_01.jpg , hain kuva osoitteesta http://www.bbc.co.uk/nature/life/Great_white_shark , kuvaaja Doug Perrine.

haicorvette.jpg. Kuva poimittu internetistä vuoden 2007 tietämissä, kuvaa ei enää tavoitettu verkosta.

haikalaletukka.jpg. Chevrolet 1946:n kuva on poimittu myynti-ilmoituksesta sivustolta <http://bolivar.olx.com.ar/chevrolet-1946-iid-137459556> . Hain on kuvannut Michael Patrick O'Neill ja se on poimittu osoitteesta <http://goinoffsafaris.com.au/files/Sharks-Head.jpg> .

harjasniska.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://www.toadhollowphotography.com/HDR-Imagery/Automotive-Photography/Cars-Trucks/i-bWZZPJH/1/M/DSC08247_8_9_tonemapped-production-M.jpg .

harmaafergu.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://www.flickr.com/photos/leuzie/4040164908/> .

helmirovokkifordprefect.jpg. Kuva poimittu osoitteesta <http://www.hak-ry.fi/> (> galleria > 1950-l. > Ford Prefect).

hevosenpää.jpg. Kokonaista autoa esittävä kuva on poimittu osoitteesta <http://www.simoncars.co.uk/singer/slides/Singer%20Hunter%20front.jpg>, keulakoristetta esittävä taas osoitteesta http://www.simoncars.co.uk/singer/slides/ab_Singer%20Hunter%20ornament.jpg

hiekkakirppu.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://cdn.speedhunters.com/wp-content/uploads/2009/05/heb4.jpg> .

hippivolkkari.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://static.iltalehti.fi/autot/kleinbus020709hr_au.jpg .

hirvivolga.jpg. Poimittu Mobilian arkistossa olevasta esitteestä.

hitlerinsilitysrauta.jpg. Volkswagenin kuva on poimittu osoitteesta http://carphotos.cardomain.com/ride_images/4/443/1321/38605660001_large.jpg, silitysraudan kuva on nettimarkkina.comissa julkaistusta myynti-ilmoituksesta, joka on sittemmin poistettu.

iso-anglia.jpg. Anglian kuva poimittu osoitteesta http://www.kotiposti.net/jarirantala/tapahtumat/vehoniemiajot_2004/, mutta sivusto on sittemmin poistettu. Mercuryn kuva on poimittu osoitteesta <http://www.flickr.com/photos/carphotosbyrichard/3516999812/> .

junansulake.jpg. Kuvannut Jarkko Heikkinen Mobiliassa.

jysky.jpg. Samansisältöinen kuva on osoitteessa <http://www.pottupellossa.fi/gallery/displayimage.php?pid=8660> .

jänkujawa.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://images-00.delcampe-static.net/img_large/auction/000/100/118/468_001.jpg.

kananmuna.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://www.motorstown.com/imgs/43889-citroen-grand-c4-picasso-7.html> .

kantti.jpg. Kuva poimittu osoitteesta http://www.oulunautomuseo.fi/oakland_iso_Raumala.jpg .

kekkeriauto.jpg. Kuvannut Jarkko Heikkinen Mobiliassa.

keltanokka.jpg. Kuva on poimittu Mobilisti-lehdestä.

kirvesmiehenmustanki.jpg. Ford Mustangin kuva on poimittu osoitteesta <http://www.seriouswheels.com/pics-1960-1969/1965-Ford-Mustang-Fastback-Cammer-SA-1600x1200.jpg> ja Ford Caprin kuva osoitteesta <http://carsfolia.com/icim/ford-capri-mk1/ford-capri-mk1-11.jpg> .

kolmireikäbuick.jpg. Kuva poimittu osoitteesta http://en.wikipedia.org/wiki/File:1951_Buick_Eight_Sedan.JPG .

korkiasetori.jpg. Kuvannut Kovelan traktorimuseossa Jarkko Heikkinen.

korvik.jpg. Kuva poimittu osoitteesta <http://www.carsphoto.ru/d/1587-1/zaz966.jpg> .

kottikärry2.jpg. Kuvannut Tampereella Janne Seppälä.

kottikärrypiirros.jpg. Piirtänyt Janne Seppälä.

kultamaha.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://vintagetractorengineer.com/blog/page/41/> .

kyklooppi.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://farm4.static.flickr.com/3583/3559755762_0eaf399351.jpg .

laatikkoletukka.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://image.customrodder.com/f/9015133/0611cr_02_z%201963_chevrolet_bel_air%20front_view.jpg .

lahnabirdi.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://static.cargurus.com/images/site/2007/12/24/13/13/1975_ford_thunderbird-pic-45706.jpeg .

lahnaskooda.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://www.flickr.com/photos/28179929@N08/3192260248> .

latovolvo.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://farm6.staticflickr.com/5126/5284900101_18039e5312_b.jpg .

lehtisammakko.jpg. Opelin kuva on poimittu osoitteesta http://www.99poze.ro/opel_laubfrosch__130281844/ , sammakon kuva taas osoitteesta <http://www.ozanimals.com/image/albums/australia/Frog/W-Tnarg-redeyedTF.jpg> .

leukasubaru.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://en.wikipedia.org/wiki/File:Subaru_legacy_rs-ra_02.jpg .

limusiinikupla.jpg. Kuva on poimittu Nettiauto.comin myynti-ilmoituksesta (http://image.nettiauto.com/extra/carimg/3587501_3587600/volkswagen-kupla-3587567_b_c5a5aa95bd44e065.jpg), joka on sittemmin poistettu.

lokinsiipi.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://www.bestofcar.net/?attachment_id=1070 .

lännenpobeda.jpg. Kuvannut Mobiliassa Jarkko Heikkinen.

läskiposki.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://www.stylingfabriken.se/bilder/artiklar/zoom/LADV70K_1.jpg .

maapallotaunus.jpg. Koko autoa esittävä kuva on poimittu osoitteesta <http://www.fordfan.de/fordcars/carpic/212/image/1957taunus12m.jpg> , keulamerkki osoitteesta http://norwegen.piranho.de/Deutschland/Oldtimer/Jpg/Ford%20Taunus%2015M%20%281955%29_04.jpg .

maasturinpoikanen.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://farm5.static.flickr.com/4094/4791049216_bee224c9bc.jpg .

mahasitruuna.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://www.flickr.com/photos/fine-cars/3042153003/> .

marjannoukkimakone.jpg. Piirtänyt Janne Seppälä.

mulkosilmätaunus.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta [http://norwegen.piranho.de/Deutschland/Oldtimer/Ford%20Taunus%2017M%20\(Badewanne\)_01.htm](http://norwegen.piranho.de/Deutschland/Oldtimer/Ford%20Taunus%2017M%20(Badewanne)_01.htm) .

munakadetti.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://autobestpics.com/img/Opel-Kadett2.jpg> .

munakeula.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta https://farm4.staticflickr.com/3198/5807515096_feea7138af_m.jpg .

munaperävolvo.jpg. Kuvannut Mobiliassa Jarkko Heikkinen.

möhköfanti.jpg. Kuva poimittu Aamulehden Valo-liitteestä 4-10.11.2005.

möhkömersu.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://www.tuningfever.fr/pics-max-9607-168095-mercedes-vip-style.jpg> .

möhkömini.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://farm5.static.flickr.com/4136/4934534107_a440059968.jpg .

nakkikoppi.jpg. Sisun kuva on poimittu osoitteesta <http://www.vanhatkoneet.fi/wp-content/uploads/2010/11/Sisu-KB-117BP.jpg> . Nakkikioskin kuva on osoitteesta http://otavafiles.fi/plaza/s/f/editor/images/Ystad_nakkikioski570.jpg .

nikkelinokka.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://gorcars.com/images/1941-gmc-truck-2.jpg> .

noppacorolla.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://www.minunauto.com/files/imagecache/picture_592x445/files/images/538/r_1131113023.jpg , ja se on sittemmin poistettu internetistä.

olympiavolkari.jpg. Audin on kuvannut Mobiliassa Jarkko Heikkinen. Olympiarenkaat ovat osoitteesta <http://blog.iso50.com/2309/olympic-logos/windowsliverwriterolympiclogos-1ed9rings-3jpg/> .

onnipussi.jpg. Kuva on poimittu Mobilisti-lehdestä.

panoraamaooppeli.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://www.opel-p1.nl/postcards/2008-4-16_58OpelRekordWeb-Large.jpg .

panssarivaunu.jpg. Mercedes-Benzin kuva on poimittu osoitteesta <http://www.tuningfever.fr/pics-max-9607-168095-mercedes-vip-style.jpg> , panssarivaunun taas osoitteesta http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0e/Bradley_infantry_combat_vehicle_with_tow_antitank_missile_launcher.jpg .

patanokka.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://www.vaasalaisia.info/index.php?/archives/113-Volvo-Patanokka.html> ja se lienee Pentti Ullakon arkistosta.

piikkinokka.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://farm3.staticflickr.com/2629/3764545155_f96545a314.jpg .

piikkiperseskoda.jpg. Kuvannut Mobiliassa Jarkko Heikkinen.

piikkiyörämajuri.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://www.tractor.org.il/tractors/pics/FordsonMajor47.jpg> .

piilu.jpg. Kuvan luovuttanut informantti Peeter Böckler.

pompannappineppari.jpg. Neckar Jagst-auton kuvannut Mobiliassa Jarkko Heikkinen. Fiat 600:n kuva on poimittu osoitteesta http://cs.fiatclub.eu/graphics/gallery/full/333_fiat20600.jpg .

ponttoonimersu.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://files.mercedes-fans.de/images/2011/07/mercedes-benz-klassiker-classics-schloss-dyck022.jpg> .

pornokeula.jpg. Fordia esittävä kuva on poimittu osoitteesta <http://dc541.4shared.com/img/vPncG-8/s7/12a4f63be18/1935-Ford-Blue-rod-fa-sy.jpg> ja sukupuolielintä esittävä kuva osoitteesta <http://piilu.kuvakasa.fi/kuva.php?kuva=389> .

postiautonpoikanen.jpg. Postiauton on kuvannut Mobiliassa Jarkko Heikkinen. Fiat on poimittu myynti-ilmoituksesta sivustolta Nettiauto.com, joka on sittemmin poistunut netistä.

puhelinkioski.jpg. Niemeier 3.5K -kaivurin kuva on poimittu osoitteesta <http://80.153.44.108/wolf-maschinenhandel.de/gebrauchtmaschinen>. Puhelinkioskeja esittävä kuva on poimittu sivulta http://static.toinenlinja.fi/large/02/02438_Puhelinkioskeja.jpg .

puukenkä.jpg. Austinin kuva on poimittu osoitteesta www.aronline.co.uk/images/a30story_02.jpg , puukenkää esittävä kuva taas on poimittu osoitteesta http://2.bp.blogspot.com/_evHGedms2jU/TKJ-gA0djQI/AAAAAAAAAZI/dwRJ5jflCRg/s1600/random-t.jpg.

puukylkifarkku.jpg. Kuva on poimittu sivustolta <http://www.blogcdn.com/www.autoblog.com/media/2011/05/buick-roadmaster-rutledge-wood.jpg> .

pyhimys2.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://volvo1800pictures.com/collectibles/saint/sa7.jpg> .

pystylamppu.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://cdn4.midmet.com/pics/09/f5/Mercedes-benz-230-6_13ec3.jpg .

päärynäpuolikas.jpg. Saabin kuva on poimittu osoitteesta http://www.saabsunited.com/upload/images2009/04/unique_saab_96_for_sale/Saab96normal.jpg , päärynä taas on poimittu osoitteesta <http://beautydart.files.wordpress.com/2010/07/pear.jpg?w=500> .

pölynimuri.jpg. Sekä Ford Kan että pölynimurin on kuvannut Tampereella Janne Seppälä.

roskalaatikko.jpg. Sisun kuva on poimittu osoitteesta <http://www.sisua.net/gallery3/index.php/SA/masi/A-P-SA-110> , roskalaatikon kuva taas osoitteesta http://image.nettix.fi/extra/machineimg/1060801_1060900/kontit-muu-merkki-1060887_b_906b250514c2aac6.jpg .

rumakoppa.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://farm5.static.flickr.com/4010/4659183467_ca6a9fc9ff.jpg, mistä se on sittemmin poistettu.

ruusutraktori.gif. Kuva on poimittu osoitteesta <http://www.tractorbynet.com/forums/attachments/all-other-brands/305346d1361748061-enjoying-my-david-brown-780-image-1859772370.jpg> .

ryppypeppurenu.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://carsfolia.com/icim/renault-4cv/renault-4cv-01.jpg> .

saippualaatikko.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/c/c0/1963_Simca_1000.jpg/640px-1963_Simca_1000.jpg .

sammakkonaama.jpg. Vauxhall Chevetten kuva on poimittu osoitteesta http://www.chevettes.com/images/chev/chev_001931.jpg, sammakonkuva taas osoitteesta <http://www.ozanimals.com/image/albums/australia/Frog/W-Tnarg-redeyedTF.jpg> .

sarvijaakko.jpg. Kuvannut Mobiliassa Jarkko Heikkinen.

sarvimajorielimörkömajori.jpg. Kuvannut Kovelan traktorimuseossa Jarkko Heikkinen.

sekajuna.jpg. Kuvannut Mobiliassa Jarkko Heikkinen.

sianpersuusviiatti.jpg. Fiat 850:n kuva poimittu osoitteesta <http://www.simoncars.co.uk/flat/slides/Fiat%20850%20Coupe%20rear.jpg> , sian taas osoitteesta <http://www.ilaskari.com/Zoo/imagepages/image11.html> .

sianpää.jpg. Auton kuva on poimittu osoitteesta http://farm3.static.flickr.com/2628/3726673255_4327aa7ea7.jpg ja sian osoitteesta <http://mywrs.cn/pic/p5.jpg> .

siipicadi.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta https://lh5.googleusercontent.com/-Yt0pgh5zTtw/UbjnObbHpkl/AAAAAAAAAI8/GXDOcfoXSyE/s1000-fcrop64=1,000037d5ff1bf7ae/320460_490372474315002_439533852_n.jpg .

siipicossu.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://i114.photobucket.com/albums/n278/richard301/80s.jpg> .

siipimersuvääräW112eikäW110.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta https://lh5.googleusercontent.com/-VoLLTZ0mkYc/Tz_u_Od5ICI/AAAAAAAAABVQ/JMPuFj_H4_Q/887296U1784.jpg .

silakkabirdi.jpg. Ford Thunderbirdin kuva on poimittu osoitteesta http://www.mustangandfords.com/featuredvehicles/ford_mid_size/mufp_0704_1961_ford_thunderbird/photo_15.html ja silakan osoitteesta <http://kala-kassu.net/kuvat/lajikuvat/Silakka.jpg> .

sätkäkone.jpg. Citroenin katon avausmekanismia esittävä piirros on poimittu Mobilian arkistosta löydetystä esitteestä ja tupakankäärijän kuva osoitteesta <http://www.shivaheadshop.co.uk/images/301/301/3112.jpg> .

tilhiesko.jpg. Tilhen kuva on poimittu osoitteesta <http://personal.inet.fi/cool/sampo.arstio/tilhi.jpg> . Englantilaista Ford Escortia esittävä kuva on poimittu verkosta keväällä 2012 ja se on sittemmin poistettu verkosta.

torahammas.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta <http://carautocar.com/wp-content/uploads/2011/11/volvo-s40-sport-rear.jpg> .

tornivolvo.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://www.saunalahti.fi/sisaarim/hkltarinat8913_tiedostot/image002.jpg

tähtiperä.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://bringatrailer.com/wp-content/uploads/2008/02/1966_Ford_Cortina_GT_Rear_1.jpg .

täystuho.jpg. Kuvannut Kovelan traktorimuseossa Jarkko Heikkinen.

tööt-tööt.jpg. Kuvannut Mobiliassa Jarkko Heikkinen.

uuskupla.jpg. Poimittu osoitteesta http://www.totalcarscore.com/data/assets/tcs_images/xlarge/2007_volkswagen_new_beetle_hatchback_f3q.jpg .

varis.jpg. Kuvannut Tampereella Janne Seppälä.

viiksisimca.jpg. Kuva on poimittu osoitteesta http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Simca_Aronde_195x.jpg .

viiksivoorti.jpg. Viikset kuvannut Mobiliassa Jarkko Heikkinen, koko autoa esittävä kuva on poimittu osoitteesta <http://www.rosager.net/WEBBILER%2000-49/images/025%20Ford%20A%202%20pers%201928-32.jpg> .

viistokeula.jpg. Kuva poimittu osoitteesta <http://www.flickr.com/photos/22009880@N06/2574688799> .

väyrynen.jpg. Mercedes-Benzin kuva on poimittu osoitteesta <http://www.vipcartransport.pl/system/files/img/w210-01.jpg> ja Paavo Väyrysen kuva osoitteesta http://static.iltalehti.fi/paakirjoitus/paavo2807HL_pk.jpg .

H:2 Liitteet

Liite 1 kadoksissa

Liite 2: Vetoomusteksti Maaseudun Tulevaisuus -lehdessä

Piikkilangankiristäjä, Fergu, Uralin pihlaja, Aatteen vaunu

Tiedätkö lisää tällaisia nimityksiä autoille ja/tai traktoreille ym. työkoneille? Tunnettaanko nimitys yleisemmin vai ihan vain pienessä piirissä? Onko joku kylänmies nimennyt autonsa Hopaksi, Helmi-Orvokiksi tai Hitlerin kostoksi? Entä mitä nimiä ihan ensimmäisistä traktoreista käytettiin?

Teen tällaisista nimistä ja nimen väännöksistä pro gradu -työtäni Jyväskylän yliopiston kielten laitokseen. Jos tunnet tällaista nimistöä, kirjoita paperille

- -nimitys (Kusiainen)
- -tarkoite (Fiat 600)
- -tarkoittaako nimi autoa yleisesti, tiettyä merkkiä tai mallia tai vain tietyn omistajan tiettyä autoa
- -kuinka laajasti nimi tunnetaan? Onko nimi käytössä vain perhepiirissä, tuntee sen puolen pitäjää vai onko se ehkä ihan yleissuomalainen?
- -minkä ikäinen nimi saattaisi olla, tunnetaanko se edelleen (1955-)
- -käyttävätkö nuoret ja vanhat eri nimiä?
- -arvaus tai tieto miksi nimi on annettu
- -omat yhteystietosi (vain tutkijan tietoon)

Kaikenlaiset nimet kannattaa ilmoittaa, vaikka ne tuntuisivatkin vähäpätöisiltä. Jos esimerkiksi Ford 5000 -traktoria puhutellaan arkipuheessa "Viistonniseksi", sekin käy nimestä. Omasta perheestäni nimiä kertyi päälle sadan. Turhan kriittinen ei pidä olla, koska kyse on nimenomaan epävirallisen nimistön keruusta!

Kiitos avustasi!

Kaikkien vastausten kesken arvon kohtuullisen määrän kahvipaketteja.

Liite 3: Vetoomusteksti Maaleht-lehdessä

Joss ja Pöka. Aga mis veel?

08.12.2005

Soome Jyväskylä ülikooli tudeng Janne Seppälä palub abi. Ta koostab bakalaureusetööd autode, traktorite jm põllutöomasinate rahvapärastest nimetustest läänemeresoome keeltes.

Igas keeles on need omamoodi, soomlastel näiteks sellised nagu Fergu ja Uurali Pihlakas.

Meil mäletatakse traktorite nimesid, nagu Joss ja Põka, aga kindlasti on neid veel.

Kes selliseid nimesid mäletab, palun andke teada. Pange kirja:

- Auto, traktori vm põllumasina rahvapärane nimi.
- Masina tegelik (või ametlik) nimetus.
- Lühike selgitus, mida see rahvapärane nimi tähistas: kas teatud marki, omanikku vm.
- Kui laialt sellist nime teati, kas seda kasutati vaid ühes peres, külas või laiemaltki.
- Kui vana võiks see nimetus olla.
- Kas praegu kasutavad noored ja vanad sama masina kohta sama või eri nimetust.
- Oletus, miks nimi on selline.

Lisage ka andmed enda kohta. Need jäävad vaid töö kirjutaja teada.

Vastused saatke Maalehe aadressil: Toompuiestee 16, 10137 Tallinn, märgusõna “Traktorite nimed”.

Paremad vastajad saavad autasuks paki kohvi.

Liite 4: Tallinnan yliopiston opiskelijoilla teetetyyn vastauslomakkeen teksti

Tere!

Ma olen Jyväskylä ülikooli läänemeresoome keelte üliõpilane. Ma uurin rahvapäraseid ja slängis kasutatavaid autode ja teiste sõidukite (mootorrattad, traktorid, eskavaatorid jne.) nimesid, selliseid nagu näiteks Akvaarium, Maanteemuuk, Hiina Ikarus, Euroopa Moskvits, Plekiliisu, Katja ('Opel Kadett'), Jeebu ('Jeep'), Landikas ('Land Rover').

Ainestik on juba väga lai, aga veel oleks tarvis noorte kasutatavaid nimetusi. Kui Sa selliseid tead, palun kirjuta need sellele paberile.

Märgi palun ka sõiduki ametlik nimi; miks rahvapärane nimi oli selline või mida see täpsemalt tähistas; kui laialt see nimi levinud oli (ühes peres, külas, linnas vms. või laiemalt).

Suur tänu!

H:3 Kuvaus teknisestä toteutuksesta

H.3.1 Johdanto

"Tutkimus voi myös olla ns. digitaalinen, jolla tarkoitetaan, että se voi sisältää metatekstirakenteita ja muita multimedian keinoja. Tällöin väitöstilaisuuden yleisöllä tulee olla mahdollisuus tarkastella työn digitaalista toteutusta väitöstilaisuudessa, mutta myös ennen itse väitöstä, esim. etukäteen ilmoitetussa verkko-osoitteessa. Tämän lisäksi tutkimuksesta ja sen teknisestä toteutuksesta tulee olla paperimuotoinen yhteenveto." ([Jatko-opiskelijan opas](#), JY, Humanistinen tiedekunta.)

Kuten edeltävästä sitaatista käy ilmi, sähköiseltä väitöskirjalta, kuten Kulkine.netiltä, edellytetään siis selvitystä teknisestä toteutuksesta. Kyseinen tekninen selvitys eli tämä luku julkaistaan myös verkossa, sillä myös sähköisen version lukija saattaa olla kiinnostunut sähköisen väitöskirjan teknisestä toteutuksesta. Koska sähköisiä tämäntyyppisiä tieteellisiä väitöskirjoja ei juuri ole olemassa Suomessa, tästä katsauksesta voi myös saada vinkkejä tulevien väitöskirjojen toteuttamiseen.

H:3.2 Tausta: Miten sähköisyyteen päädyttiin

Tämän väitöskirjan syntyyn tähtäävä tutkimusprosessi sai alkunsa 2000-luvun puolimaissa pro gradu -tutkielman aloittamisen muodossa. Tuolloin ajatus väitöskirjasta, saati sähköisestä väitöskirjasta, ei kuitenkaan vielä ollut syntynyt. Jos näin olisi ollut, suunnittelu ja toteuttaminen olisi ehkä saattanut olla helpompaa. Loppuvuodesta 2009 lisensiaatintutkielman valmistumisen ollessa varmaa ryhdyimme ohjaajani Jouko Koiviston kanssa käymään keskustelua väitöskirjan tekemisestä; olihan kulkineennimistö uutuutena hyvä väitöskirjatasoisen tutkimuksen kohde. Vastustin aluksi väitöskirjahanketta, koska katsoin jo sanoneeni kulkineennimistöstä sen, mitä olin siitä saanut selville – joka oli jo paljon. Toisaalta olin saanut – ironista kyllä – huonoa palautetta tutkimukseni laajuudesta ja lisensiaatintutkielmani paksuudesta joiltakin tahoilta. Muutamat akateemiset lukijat pitivät teosta raskaana ja toisaalta tyyliin, toisaalta taas muutamilta maallikoilta tuli hyväkin palautetta. Erään kustannusyhtiön kanssa käytiin myös keskusteluja siitä, että kirjoittaisin yleistajuisen kirjan kulkineennimistöstä. Lisensiaatintutkielman julkaiseminen johti myös moniin haastattelupyyntöihin. Monet maallikot olivatkin olleet tutkimuksesta kiinnostuneita koko prosessin ajan.

Lähdin siitä ajatuksesta, että jos väitöskirja on tehtävä, sen on jollakin tavalla oltava merkittävästi parempi kuin lisensiaatintutkielmani. Näkemykseni mukaan tämä parannus ei voinut syntyä sisällön pohjalta, sillä kulkineennimistön keskeiset ilmiöt olivat jo tulleet kuvatuiksi. Väitöskirjalla toteutettavia parannustoiveita oli oikeastaan kaksi: Ensiksikin opinnäytteillä on tapana hautautua yliopiston hyllyihin, mikä ei ollut hyvä, sillä aihe todella kiinnosti kansaa monia akateemisia tutkielmia enemmän. Erityisen kiinnostuneita maallikot olivat tietysti yksittäisistä nimistä ja niihin liittyvistä tarinoista ja etymologioista, mutta toki eri merkien ja mallien saamat nimet kiinnostivat laajemminkin. Toiseksi taas tutkielman raskautta valitelleet akateemiset lukijat eivät olleet kiinnostuneita yksittäisistä nimistä, vaan halusivat teoreettisempaa otetta, kapeampaa aineistoa, vähemmän tutkittavia asioita ja vähemmän yksityiskohtia. Ymmärrettävästi nämä kaksi sinänsä mielekästä toivetta olivat keskenään pahasti ristiriidassa. Lisäksi olin itsekin runsaiden yksityiskohtien säilyttämisen kannalla, sillä kulkineennimistöstä ei ollut juuri olemassa yksityiskohtaistakaan tietoa eikä arkistoituja valmiita aineistokokoelmia. Näkemykseni mukaan esimerkiksi paikannimiä on tutkittu Suomessa jo siinä määrin, että linjakkaan ja yleisellä tasolla etenevän paikannimiaiheisen tutkimuksen tekeminen on mahdollista: Paikannimiä on tutkittu toistasataa vuotta. Paikannimitutkimukset ovat yleisesti kohtalaisen tunnettuja ja käsitteistö vakiintunutta. Yleiskuva paikannimistä on jo syntynyt tutkimuksessa. Kotuksen hallussa on laajat paljon käytetyt aineskokoelmat. Kulkineennimistön tila ei kuitenkaan ollut lainkaan sama.

Näistä lähtökohdista päädyin siihen, että sähköinen muoto hyperteksteineen oli ainoa mahdollinen tapa toteuttaa sellainen väitöskirja, jota pystyisi lukemaan sekä tiiviisti että yksityiskohdat säilyttäen. Sähköinen muoto siis mahdollistaa perinteistä kirjamuotoa paremmin erilaiset lukutavat. Koska päädyin siihen, että itse tietokanta sen sisältäminen nimineen ja analyseineen on tosiasiaa maallikoita ja tieteilijöitäkin kovasti kiinnostavaa materiaalia, päädyin suunnittelemaan tämän tutkielman sellaiseksi, että tutkimusaineisto on osa sitä ja että tutkimusaineisto on avoimesti käytettävissä hakutoimintojen kautta. Näin koko tutkimusaineisto ja sen analyysit ovat käytettävissä, mutta samaan aikaan ne eivät kuormita juoksevaa tekstiä. Toinen olennainen parannus on se, että nyt tämä maallikkoja kiinnostavasta aiheesta tehty väitöskirja on verkossa kenen tahansa saatavissa ja selattavissa. Kolmas asia on tutkimuksen jäsentelyn kehittäminen sähköistämällä. Lisensiaatintutkimukseni tutkimusasetelma ei nimittäin ollut sen kaltainen, kuin mitä akateemisilta jatko-opinnäytteiltä tänä päivänä odotetaan: ei ollut selvää valmista taustateoriaa, ei selvästi rajattua kompaktaa ja homogeenista tutkimusaineistoa eikä pientä joukkoa ennalta-arvattavia tuloksia. Olisin toki voinut rajata tutkimukseni tiukemmin eli tutkia vain osaa kulkineennimistä ja käyttää jotain pinnalla olevaa teoriaa ja menetelmää: olisin voinut vaikkapa tutkia kulkineitten merkkien ilmenemistä autolehtien diskursseissa Tuulilasi-lehden vuosikerran 2010 perusteella. Olin kuitenkin sitä mieltä (ja olen edelleen), että kulkineennimistö ansaitsi yleisesityksen, jossa kulkineennimistöä katsotaan useista eri näkökulmista. Tällaisen yleisesityksen rakentaminen tuntui kuitenkin kirjoittamisen ja jäsentelyn kannalta hankalalta, sillä lopulta kaikki tuntui liittyvän kaikkeen ja toisaalta kulkineennimistöllä oli yhtymäkohtia moniin eri asioihin kielessä ja kulttuurissa. Lopullisen oivalluksen syntymisestä minulla on kiittäminen akateemista puheviestintää ja kirjoittamista Åbo Akademiassa opettanutta lehtori Sonja Vidjeskogia, joka totesi luennollaan: "Tanken är hierarkisk, men texten är linearisk." Ymmärsin, että jäsentelyongelmani olivat loppujen lopulta seurausta siitä, että monihaaraista kokonaisuutta (tai verkkomaista todellisuutta) ei voinut pakottaa alusta loppuun juoksevaksi tekstiksi eikä se välttämättä ollut tarkoituksenmukaistakaan. Käsitin, että tutkimuksen osien tai osatutkimusten suhde ja erinäiset yhteydet eri suuntiin olivat parhaiten esitettävissä nimenomaan hyperlinkkien avulla. Olimme ohjaajani kanssa yhtä mieltä siitä, että ratkaisu olisi hyvä. Kun vielä Suomen kulttuurirahaston Hämeen rahasto myönsi minulle kokovuotisen apurahan, edellytykset sähköisen väitöskirjan luomiseksi olivat syntyneet. Ilman Fennosol Oy:n panosta työ ei olisi kuitenkaan vieläkään valmis.

H:3.3 Kulkine.netin perusaineekset

Kulkine.net on puolidynaaminen verkkosivusto, jonka taustalla on MySQL-tietokanta. Sivusto on sijoitettu yliopiston palvelimen sijasta Webholder.fi-verkkohotelliin, joka oli edullisesti ja helposti saatavilla ja joka mahdollistaa sivuston edelleen kehittämisen myös opinto-oikeuden päättymisen jälkeen. Kulkine.net-sivuston tekstiosuus koostuu hiukan yli 150 yksittäisestä sivusta, jotka sisältävät valtaosin html-merkkauksen perusteella jäsentynyttä tekstiä. Sivuston ulkoasu on muotoiltu css-kielillä. Mitään valmista julkaisujärjestelmää ei ole käytetty, millä on pyritty lähinnä vapautteen tehdä kaikenlaisia ratkaisuja eteen tulevien tilanteiden niin vaatiessa. Esikuvia tai valmiita ratkaisuja sähköiselle väitöskirjalle ei nimittäin juuri ollut. Tietokantaan on tallennettu koko aineiston epäviralliset kulkineennimet sekä näihin nimiin liittyvää tietoa, ja verkkosivusto noutaa tarpeen mukaan tietokannasta tietoa verkkosivuston osaksi (vaikkapa tietyt ehdot täyttävien esimerkinimien listan). Lisäksi sivuston käyttäjällä on mahdollisuus tehdä hakuja tietokannasta seitsemällä erilaisella hakulomakkeella, joista kaksi on perushaun alla ja viisi tieteellisen haun alla.

Tietokantaan on tallennettu myös kuvia ja ääninäytteitä, jotka selventävät nimeämisperusteita. Suuren osan kuvista on ottanut valokuvaaja ja kuvankäsittelijä [Jarkko Heikkinen](#), joka on myös poiminut kuvamateriaalia muista lähteistä annettujen ohjeiden mukaisesti. Heikkinen on myös hoitanut kaikki kuvankäsittelytyöt (mm. metaforia havainnollistavat "vertauskuvat"). Huomattava osa kuvista on kuvattu Automuseo [Mobilierin](#) varastotiloissa Kangasalla, ja olemme myös saaneet käyttää heidän sähköistä kuvapankkia. Lisäksi kuvia on otettu [Kovelan traktorimuseossa](#) Nummi-Pusulassa, kaduilla Tampereella ja Oulussa sekä poimittu internetistä. Kuvien lähteet ilmenevät lähdeluettelon kohdasta [Nimianalyseja täydentävien kuvanäytteiden lähteet](#). Suurimman osan ääninäytteistä taas on kiertänyt nauhoittamassa pitkin Etelä-Suomea Karri

Koistinen. Muutamia ääniä on kuitenkin poimittu myös verkosta, ks. lähdeluettelon kohtaa [Nimianalyyseja täydentävien ääninäytteiden lähteet](#). Täydentävä kuvien ja äänien poimiminen verkosta on ollut välttämätöntä, sillä kaikkien kulkineitten tavoittaminen itse kuvattavaksi ja äänitettäväksi ei olisi ollut mitenkään mahdollista. Koska väitöskirjalta edellytetään tiettyä pysyvyyttä, kuvat on tullut tallentaa tietokantaan sen sijasta, että niihin olisi viitattu sivuston ulkopuolelle johtavin linkein. Verkossa olevalle aineistolle on tyypillistä vaihtuvuus ja näin ollen linkit olisivat todennäköisesti muutamien vuosien kuluessa vanhentuneet. Kaikki sivustolla olevat havainnepiirroksot on sitä vastoin piirtänyt tutkija itse (suunnistus)karttojen valmistukseen tarkoitetulla [OCAD](#)-ohjelmalla, lis. nro 2662.

Tiedon säilyttämiseen tarkoitettun tietokannan ja tiedon esittämiseen tarkoitettun verkkosivuston yhdistäminen on ollut erittäin hyvä ratkaisu sekä tutkimuksenteon prosessin että tutkimusaiheen ja sivuston myöhemmän kehittämisen kannalta. Näin tutkimustieto on helposti saavutettavissa: verkkosivujen selaaminen lienee useimmille tutumpaa kuin hakukyselyjen teko tietokantaohjelmissa. Toisaalta taas tietokannan ja sivuston välinen riippuvuussuhde mahdollistaa sen, että tietokantaan voidaan lisätä myöhemmin uusia nimiä, jolloin sivustolla olevat numerotiedot vastaavasti muuttuvat automaattisesti. Näin tietokannan ja sivuston rakennetta muuttamatta voidaan varautua siihen lisääaineistoon, jota sivuston julkistamisen myötä väistämättä alkaa kertyä. Tulevaisuudessa Kulkine.net-sivustosta tuleekin olemaan kaksi versiota: jäädytetty virallinen väitöskirjaversio ja kehittyvä Kulkine.net, joka toimii kulkineennimistä kiinnostuneitten kohtaustaikkana. Lisäksi sivustoa on helppo täydentää: esimerkiksi maallikoille sopiva "lyhennetty laitos" ilman liikaa kielitiedettä on helppo rakentaa samaa tietokantaa ja samoja tilastoaineistoja käyttäen.

H:3.4 Tietokanta

Suunnittelu ja rakentaminen

Kuten luvussa [A:2.4](#) todettiin, alkuperäinen tutkimusaineisto oli keruuvaiheessa vihkoissa ja tekstitiedostoissa, sitten analysoituna Excel-taulukoissa. Tämä ei tietenkään mahdollistanut kovinkaan monimutkaista tilastollista analyysiä. Kun vielä tutkimusraportin muodoksi valikoitui edellä kuvatulla tavalla sähköisyys, tuli ilmeiseksi, että "oikea" tietokanta olisi tehtävä. Kaikissa tietokantaan liittyvissä asioissa (ja muissakin teknisissä asioissa) tukenani on ollut [Fennosol Oy](#):n toimitusjohtaja TkT Otso Kassinen. Yhteistyössä hänen kanssaan kielitieteelliset monimutkaiset ilmiöt ovat selkiytyneet tietokannan rakenteeksi. Sujuvasta ongelmanratkaisusta on kiittäminen erityisesti Kassisen kykyä viestiä hankalistakin teknisistä asioista yksinkertaisesti: tekniikka on hänelle vain väline, ei itsetarkoitus.

Tietokanta toteutettiin palvelimella olevana MySQL-tietokantana, jossa käytettiin InnoDB-tietokantamoottoria (storage engine). InnoDB valittiin MyISAM-tietokantamoottorin sijasta, koska InnoDB-moottorissa on mm. tuki tietokantataulujen välisten suhteiden oikeellisuuden varmistamiseen (foreign keys, data integrity). Tietokannan taulurakenne suunniteltiin yhteistyöpalaverissa siten, että tutkija toi esille, mitä kaikkea tutkittavaa ja tallennettavaa nimiin liittyy ja konsultti kysyi tarkentavia kysymyksiä. Tietokantasuunnittelussa on pyritty kautta linjan johdonmukaisesti välttämään redundanssia. Rakenteen suunnittelussa huomioitiin jo valmiiksi myös se, minkätyyppisiä kyselyitä tietokannasta tultaisiin tekemään. Perusrakenteen selvittyä konsultti ryhtyi luomaan tietokantaa tutkijan samanaikaisesti luodessa selkokielisiä listoja siitä, mitkä arvot eri taulujen eri sarakkeissa olisivat mahdollisia (esimerkiksi nimen viittaustaso saattoi olla "laji", "alalaji", "merkki", "malli" tai "yksilö"). Kaikissa näissä nimeämisissä pyrittiin johdonmukaisesti kutsumaan asioita mahdollisimman tarkoin niiden oikeilla nimillä, mikä paitsi helpotti muistamista ohjelmointityössä myös palveli nimien syöttämistä tietokantaan. Loogiset nimet auttavat myös nimien hakukyselyiden kirjoittamista. Esimerkiksi nimeämisperustetta kutsutaan tietokannassa yksinkertaisesti nimellä "nimeämisperuste".

Tietokantarakenteessa oli kaksi erityisen pohdinnan aihetta. Ensimmäinen näistä oli nimen ja nimenosan ominaisuudet. Nimen ja nimenosan käsittelystä ongelmallista teki se, että osa nimen ominaisuuksiksi äkkiseltään mielletävistä asioista oli tosiasiaassa nimenosan ominaisuuksia (mm. primääriys/sekundääriys, muodostusmenetelmät, nimeämisperuste), osa taas aidosti kokonaiseen nimeen liittyviä asioita (esimerkiksi tarkoitteen merkki ja malli). Yksiosaisen nimen kohdalla tällä ei olisi ollutkaan merkitystä, mutta kaksiosaisen nimen kohdalla kyllä. Nimet ja nimenosat yhdistettiin toisiinsa tietokannassa siten, että nimenosa-tauluun tallennettiin tieto, mihin nimeen kukin nimenosa liittyy ja missä kohdassa nimeä se sijaitsee (alku, loppu, koko). Useimmiten hakutilanteissa kuitenkin tarvittiin tietoa kokonaisesta nimestä, jonka jollakin nimenosalla jokin kysytty ominaisuus oli. Niinpä hakuja vastaavat tietokantakyselyt kohdistuvat usein nimenosien ominaisuuksiin.

Toinen pohdinnan aihe oli se, miten rakentaa nimeämisperusteiden luokittelua ja toisaalta sekundäärinimissä käytettyjä muodostuskeinoja vastaavat hierarkkiset rakenteet. Esimerkiksi nimeämisperuste "koko ja muoto" sisältää alapuolellaan erilaisia alaluokkia, esimerkiksi "pyöreämuotoisuus". Pyöreämuotoisuuden alla taas on omat alaluokkansa, kuten "kirppu", "kupla" ja "lahna". Kaikki nimenosat, joiden nimeämisperuste on "lahna"(maisuus) ovat tietysti samanaikaisesti myös pyöreämuotoisuutta ilmentäviä ja kuvaavat kokoa ja/tai muotoa. Hierarkkisen datan tallennusmenetelmäksi valittiin adjacency list model -tietorakenne muunnoksena, jossa hierarkian jokainen taso on eriytetty omaan tauluunsa. Muita toteutusvaihtoehtoja olisivat olleet nested set model ja closure tables. Valittu tekniikka oli yksinkertaisin toteuttaa ja se oli mahdollinen, sillä hierarkioiden maksimisyvydet olivat ennalta tiedossa ja tietokantaan tallennetut käsitteiden väliset hierarkiat (esimerkiksi nimeämisperusteiden väliset suhteet) ovat käytännössä muuttumattomia, joten adjacency list model -toteutustavan mahdollisesti aiheuttama monimutkaisten muutokselyjen tarve vältettiin. Jos tietokannan olisi tarvinnut tukea mielivaltaisen syvyisiä hierarkioita tai usein muuttuvaa hierarkiarakennetta, olisivat hienostuneemmat toteutusmallit olleet välttämättömiä. Nyt käytetyssä hierarkkisen datan tallennusmenetelmässä (adjacency list model) tietoalkioihin on yhdistetty tieto hierarkiassa välittömästi niiden yläpuolella olevasta jäsenestä. Tilanteessa, jossa halutaan saada tietoa tietyn yläportaana alla olevista hierarkiatasoista, tasot täytyy selvittää kyselyillä, jotka hakevat alempien hierarkiatasojen tauluista halutun yläportaana tunnistella varustetut rivit. Tällaiset moniportaiset rakenteet muodostettiin nimeämisperusteille, msd-analyysille (harhalekseemien ryhmittely) ja sd-analyysille (käytetyt muodostuskeinot, esim. ellipsi, muottiin valaminen).

Taulujen liitoksia (join) kyselyissä käyttäen nimenosat yhdistettiin nimiin, tarkoitteet nimiin, informantit nimiin, nimeämisperusteet nimenosiin, msd-analyysit nimenosiin, sd-analyysit nimenosiin ja niin edelleen. Kaiken kaikkiaan tietokanta tuli sisältämään yhteensä 21 sql-taulua, joissa on useita sarakkeita ja satoja tai tuhansia rivejä tietoa.

Tiedon syöttäminen tietokantaan

Tieto syötettiin tietokantaan tähän tarkoitukseen erityisesti valmistetulla sähköisellä lomakkeella. Lomakkeen html-rakenteen toteutti pääasiassa tutkija itse konsultin hoitaessa php-ohjelmoinnin, jolla lomake tarkisti tietokantaan syötettävän datan muodollisen oikeellisuuden ja tallensi sen oikeisiin paikkoihin. Tarkoituksenmukainen lomake helpotti syöttämistä huomattavasti. Lomake näytti tältä:

Nimen taso

- Laji
- Alalaji
- Merkki**
- Malli
- Yksilö
- Muu

Tarkoitteen laji

- henkilöauto**
- traktori
- kuorma-auto
- linja-auto
- moottoripyörä
- mopo
- apumoottorillinen polkupyörä
- polkupyörä

Merkki

Malli

Muu tarkentava kuvaus

Donaattorit (nimi1,nimi2,nimi3)

Randomtietoa: Analyysin tukitiedot

Nimenosa1 Muodostusalkuperä

- pr
- pr-msd
- msd
- msd-sd
- sd
- sd-vir
- vir

 Sijainti

- alku
- loppu
- koko

Tavuluku:

nimenosa ei ole johdosmuotoinen
nimenosa on johdosmuotoinen

Nimeämisperuste1 EI VALITTU MITÄÄN varma
Nimeämisperuste2 EI VALITTU MITÄÄN varma
Nimeämisperuste3 EI VALITTU MITÄÄN varma
Nimeämisperuste4 EI VALITTU MITÄÄN varma

Väri: EI VALITTU MITÄÄN Maa: EI VALITTU MITÄÄN

Nimenosan metaforisuuden aste

- suorasanainen
- metaforisuus heikkoa
- metaforisuus vahvaa

MSD/SD-alkuperä:

- virallisesta
- epävirallisesta
- molemmista

MSD-muod.men.:

- väännös
- käännös
- vastakohtaistaminen
- muu assosiaatio

 MSD-analyysi1: EI MSD-ANALYYSIÄ MSD-analyysi2: EI MSD-ANALYYSIÄ

SD-analyysi1: EI SD-ANALYYSIÄ
SD-analyysi2: EI SD-ANALYYSIÄ
SD-analyysi3: EI SD-ANALYYSIÄ
SD-analyysi4: EI SD-ANALYYSIÄ

Osayhdistin yhteen

Kontaminaatio? ei ole kontaminaatiota

Nimenosa2 Muodostusalkuperä Sijainti

Tavulukku:

nimenosa ei ole johdosmuotoinen
nimenosa on johdosmuotoinen

Nimeämisperuste1 EI VALITTU MITÄÄN varma
Nimeämisperuste2 EI VALITTU MITÄÄN varma
Nimeämisperuste3 EI VALITTU MITÄÄN varma
Nimeämisperuste4 EI VALITTU MITÄÄN varma
Väri: EI VALITTU MITÄÄN Maa: EI VALITTU MITÄÄN

Nimenosan metaforisuuden aste

suorasanainen
metaforisuus heikkoa
metaforisuus vahvaa

MSD/SD-alkuperä:

virallisesta
epävirallisesta
molemmista

MSD-muod.men.:

väännös
käännös
vastakohtaistaminen
muu assosiaatio

MSD-analyysi1: EI MSD-ANALYYSIÄ MSD-analyysi2: EI MSD-ANALYYSIÄ

SD-analyysi1: EI SD-ANALYYSIÄ
SD-analyysi2: EI SD-ANALYYSIÄ
SD-analyysi3: EI SD-ANALYYSIÄ
SD-analyysi4: EI SD-ANALYYSIÄ

Jos sisältää kokonaisvitsin (mahdollinen vain monios. nimissä), laita rasti ruutuun:

Kokonaisvitsin tiedot tallentuvat vain, jos rastitettu.

Sijainti

nimenosa ei ole johdosmuotoinen
nimenosa on johdosmuotoinen

Nimeämisperuste1 EI VALITTU MITÄÄN varma
Nimeämisperuste2 EI VALITTU MITÄÄN varma
Nimeämisperuste3 EI VALITTU MITÄÄN varma
Nimeämisperuste4 EI VALITTU MITÄÄN varma
Väri: EI VALITTU MITÄÄN Maa: EI VALITTU MITÄÄN

Nimenosan metaforisuuden aste

suorasanainen
metaforisuus heikkoa
metaforisuus vahvaa

MSD/SD-alkuperä:

virallisesta
epävirallisesta
molemmista

MSD-muod.men.:

väännös
käännös
vastakohtaistaminen
muu assosiaatio

MSD-analyysi1: EI MSD-ANALYYSIÄ MSD-analyysi2: EI MSD-ANALYYSIÄ

SD-analyysi1: EI SD-ANALYYSIÄ
SD-analyysi2: EI SD-ANALYYSIÄ
SD-analyysi3: EI SD-ANALYYSIÄ
SD-analyysi4: EI SD-ANALYYSIÄ

Tallenna

Vanhan (lisensiaatintutkimavaiheen) tutkimusaineiston syöttämiseen tietokantaan osallistui tutkimusavustajana myös Sini Aartomaa. Yhteensä tämä vaihe vei noin 25 miestyöpäivää, kun syöttämisen yhteydessä nimien etymologioita tarkistettiin ja nimien taustoja paremmin avaavaa tekstiä lisättiin ikäänkuin sanakirja-artikkeliksi monien nimien yhteyteen. Tällä pyrittiin palvelemaan erityisesti maallikkolukijoita.

Kun keväällä 2012 verkkolomakkeella kerätyn lisäaineiston analysoinnin ja tietokantaan siirtämisen aika tuli, syöttölomaketta muokattiin. Mainittu keväinen lisäaineisto ja muuta lisäaineistoa oli väliaikaisesti tallennettuna pienessä erillisessä aineistotietokannassa kesän 2012 yli. Uusittu lomake haki yhden tietueen pienestä aineistotietokannasta lomakkeelle, lomakkeella tietoja muokattiin ja tämän jälkeen tietue tallennettiin lomakkeelta edelleen isoon koko aineiston käsittävään tietokantaan.

Lisäksi viimeisessä vaiheessa nimeämisperuste-analyysejä tukevat kuvat ja nimet siirrettiin tietokantaan tähän tarkoitukseen valmistetulla syöttölomakkeella, jossa linkki kuvaan yhdistetään aina sellaiseen nimeen, joka selvennykseen kuvaa kaipa, ja vastaavasti on toimittu ääninäytteiden kanssa.

H:3.5 Sivuston näkökulma

Sivuston rakenne ja rakentaminen

Kulkine.net-sivuston tekstiosuus rakentuu siis hiukan yli 150 yksittäisestä sivusta, jotka sisältävät valtaosin html-merkkauksen perusteella jäsenyvä tekstiä. Olen parhaani mukaan yrittänyt noudattaa web-tekniikoiden käytössä hyviä käytänteitä, missä ohjenuoranani ovat toimineet Jukka K. Korpelan kirjoittamat oppaat ja html- ja php-standardien sivustot. Erityisesti olemme panostaneet nimeämiskäytäntöön, joka ilmenee sekä php:n sisällä muuttujanimissä ja funktioitten nimissä sekä html-merkkauksessa eri ilmiöiden nimissä. Sivuilla olevat valikot ja ylä- ja alapalkit on kytketty kuhunkin sivuun include-komennoin, jotta niitä voidaan muuttaa siten, että mahdolliset muutokset näkyvät kaikilla kyseistä sivunosaa käyttävillä sivuilla. Kaikille sivuille yhteisiin tietoihin kuuluvat myös käytettävien aputiedostojen linkitykset (mm. css ja js) ja yhdistäminen tietokantaan. Kaikkien yksittäisten sivujen tiedostonimet ovat muotoa osio-luku-alaluku, esimerkiksi A52.php viittaa osion A sisälle kuuluvan viidennen luvun toiseen alalukuun. Näin erilliset sivut järjestäytyvät tiedostokansioissa aakkos- ja numerojärjestykseen, mikä vastaa myös sivujen järjestystä tutkielmassa. Sivut on kirjoitettu avoimen lähdekoodin gedit- ja Notepad++-tekstieditoreilla, jotka on erityisesti suunniteltu koodaamiseen.

Vironkielisille nimille on tehty erikoinen ratkaisu. Vironkielisten nimien poistoa tutkimuksestani on toivottu sen keventämiseksi. Koska vironkieliset nimet ovat kuitenkin jo analysoituja ja siinä mielessä tutkittuja, niitä ei ole ollut mielekästä jättää kokonaan poiskaan. Ongelma on ratkaistu siten, että käyttäjä voi itse valita, onko hän kiinnostunut vironkielisistä nimistä vai ei. Mikäli käyttäjä ei halua nähdä virolaisia nimiä, sivusto käyttää toista tietokantaa, josta vironkieliset nimet puuttuvat. Näin vironkieliset nimet katoavat tilastoista ja nimilaatikoista. Samalla vironkielisiä nimiä käsittelevä teksti (päättöntöä lukuun ottamatta) katoaa html-merkkaukseen tehdyn class-merkinnän avulla.

Tietokantakyselyt ja tietokannan käyttö osana sivustoa

Sivusto käyttää siis tietokantaa useisiin eri tarkoituksiin. Tietokannan perusteella sivustolle generoituu yksittäisiä numerotietoja, taulukoita, kuutisenkymmentä nimilaatikkoo ja niin ikään kuutisenkymmentä erilaista graafia. Pelkästään graafien tuottamiseen tarvitaan lähemmäs sata erilaista sql-kyselyä ja yhteensä sivusto käyttää

noin kahtasataa sql-kyselyä tietokannan datan yhdistämiseen näille sivuille. Osa MySQL-kyselyistä on varsin yksinkertaisia, osa taas monimutkaisia, lyhyestikin kirjoitettuna puolen sivun pituisia. Kyselyjen monipolvisuus on väistämätöntä seurausta siitä, että monia tauluja joudutaan yhdistelemään kyselyissä. Kyselyt ovat vaatineet paljon suunnittelua ja testausta, mikä on sujunut hyvässä yhteistyössä Fennosol Oy:n kanssa. Muodollisesti aivan virheetönkin kysely voi nimittäin noutaa vääränlaista dataa tai vain osan halutusta datasta. Kyselyiden virheetömyyden arvioinnissa lisensiaatintutkielman tutkimustulokset ovatkin olleet avuksi.

Kyselyitä käyttävät graafit on toteutettu JpGraph-nimisellä php-kirjastolla. Erilaisia tietokannasta generoituvia graafeja, lähinnä pylväiköitä ja piirakoita, on sivustolla yli 60. Kuten jo aiemmin perusteltu, graafien generoituminen tietokannan perusteella on siksi merkittävää, että tietokantaa voidaan jälkepäin täydentää ja korjata niin, että tutkimustulokset päivittyvät tällöin automaattisesti. Graafit nimittäin generoidaan tietokannan sisältämän datan pohjalta aina kunkin sivulatauksen yhteydessä.

Esimerkinimiä tuottavat nimilaatikot perustuvat Fennosol Oy:n Kassisen toteuttamaan php-funktioon, joka muotoilee halutun sql-kyselyn noutaman datan esimerkilaatikon muotoon. Kussakin nimilaatikossa on sellaiset nimet, joissa jokin nimenosa täyttää halutun hakuehdon. Hakuehdon täyttävä nimenosa lihavoidaan. Nimen lisäksi nimilaatikkoon tuodaan tieto nimen tarkoitteesta sekä tarvittaessa nimianalyysiä täsmentävä sanakirja-artikkelimainen tieto tietokannasta sekä linkki mahdollisiin kuva- tai ääninäytteisiin.

Tietokannasta generoituvaa numerotietoa käytetään myös erilaisissa sivustolla esitettävissä taulukoissa sekä yksittäisissäkin numerotiedoissa. Kun siis esimerkiksi lukujen loppuissa on kokoavia numerotietoja luvussa esiintyvistä nimimääristä tai jonkin ominaisuuden yleisyydestä prosentteina, myös nämä syntyvät tietokannan pohjalta. Näin numerotietoja ei joudu muuttamaan erikseen tietokannassa olevan aineiston kasvaessa.

Keskeisin tietokannan käyttömuoto ovat kuitenkin hakutoiminnot, joihin on linkit Kulkine.net-pääsivun ylälaidassa. Sivuston käyttäjä voi valita [perushaun](#) ja [tieteellisen haun](#) välillä; nämä hakutoiminnot on suunnattu siis maallikkokäyttäjälle ja kielitieteelliselle käyttäjälle. Perushaussa käyttäjä voi hakea tietokannasta joko virallisella (*Toyota*) tai epävirallisella nimellä (*Tyrätärustin*). Lisävalintana käyttäjä voi perushaussa valita tarkoitteen lajin. Näin maallikkokäyttäjä voi hakea esimerkiksi traktoreitten nimiä tai vaikkapa Ford-merkkisten kuorma-autojen nimiä. Tieteellisessä haussa lähtökohtana ovat toisenlaisen käyttäjän tarpeet. Käyttäjän tulee valita viidestä hakulomakkeesta se, joka sopii hänen tarpeisiinsa parhaiten. Ensimmäisellä hakulomakkeella haetaan nimiä nimeämisperusteen perusteella, toisella msd-osan sisältäviä nimiä jonkin ominaisuuden perusteella ja kolmannella sd-osan sisältäviä nimiä jonkin ominaisuuden (esim. ellipsi) perusteella. Neljäs hakulomake kohdistuu vain msd-nimiin, joilla on nimeämisperuste, ja viides hakulomake taas nimiin, jotka ovat msd- ja sd-nimien rajatapauksia. Lisäksi käyttäjä voi valita nimen viittaustason (esim. yksilönnimi) ja tarkoitteen lajin (esim. traktori) sekä rajata haun nimiin, joista löytyy tietty merkkijono. Sekundäärinimistä käyttäjä voi myös valita, haluaako hän vain virallisesta nimestä muodostettuja "ensimmäisen polven epävirallisia nimiä" vai epävirallisten nimien edelleenkehitelmiä eli "toisen polven epävirallisia nimiä".

Verkkokirjoittamisen ja väitöskirjakirjoittamisen yhdistämisestä

Joissakin suhteissa väitöskirjan ihanteet ja verkkoon kirjoittamisen ihanteet ovat ristiriidassa. Enimmäkseen tavoitteet ovat kuitenkin samankaltaiset. Molemmat edellyttävät kirjoittamiselta selkeyttä, ytimekkyyttä, tekstin hyvää jäsentelyä ja sujuvaa otsikointia. Verkkotekstien ajatellaan usein olevan vain lyhyitä uutisia, ohjeita ja opetusmateriaaleja, ja näytöltä lukemista pidetään yleisesti vaivalloisempina kuin paperilta lukemista. Vastaavasti verkkotekstin ihanteina pidetään äärimmilleen vietyä lyhyttä, myyvyttä ja ytimekkyttä. Samanaikaisesti tieteellistä tekstiä julkaistaan yhä enemmän kirjaa jäljittelevässä pdf-muodossa, mitä pidetään oikeastaan jo tiedeyhteisössä vallitsevana sosiaalisena normina. Kun sekä html-pohjaisia verkkosivuja että pdf-tiedostoja käytännössä luetaan ruudulta tai tarvittaessa tulostetaan, on

pdf-tiedostojen nimeen vannominen oikeastaan hullutusta. Html-pohjainen verkkosivusto kun mahdollistaa pdf-tiedostoa paremmin monet tässä tutkielmassa käytetyt tekniset ratkaisut (hyperlinkit, tietokannasta generoituva tieto ym.). Verkkolukemisen haasteet ovat varmasti osittain todellisia. Pitää kuitenkin tiedostaa, että lukeminen helpottuu koko ajan näyttöjen laadun parantuessa. Samoin myös verkkolukutaito kehittyy. Se, etteivät ihmiset osaa lukea pitempiä ja analyttisiä tekstejä verkosta, ei välttämättä tarkoita, että he lukisivat niitä muualtakaan. Vastaavasti he eivät myöskään voi oppia lukemaan niitä verkosta, jos niitä ei siellä ole. Lisäksi tulee muistaa, että vaikka väitöskirjat ovat analyttistä pohdintaa sisältäviä kokonaisuuksia, niitä myös usein käytetään selailtavina hakuteoksina. Väitöskirjan käyttäjä ei välttämättä lue väitöskirjaa kannesta kanteen, vaan etsii sieltä vain haluamansa tiedon. Selaimella yksittäisenkin sanan löytäminen tekstistä onnistuu kätevämmän kuin painetun kirjan sivulta.

Olen siis tasapainoillut väitöskirjaformaatin perinteiden ja toisaalta omien näkemysteni välillä. Verkkokirjoittamisen ihanteiden mukaisesti käyttämäni kappaleet ovat lyhyempiä kuin tieteellisessä tekstissä yleensä ja vastaavasti numeroimattomia väliotsikoita on enemmän. Lisäksi tutkielman rakennetta on pyritty selventämään piirroksin ja valikko toki muistuttaa perusrakenteesta joka hetki. Metatekstiä tuskin voi olla liikaa. Asioitten välisiä yhteyksiä olen pyrkinyt osoittamaan hyperlinkein. Lisäksi olen joissakin kohdissa jopa kopioinut omaa tekstiä toisesta kohdasta väitöskirjaa, silloin, kun sama asia on esimerkiksi kuulunut yhtä vahvasti kahteen eri osioon. Tällainen kopioteksti on muotoiltu harmaaksi ja hiukan leipätekstiä pienemmäksi. Ratkaisulla on saavutettu se etu, että jos alkuperäistä tekstiä jostain syystä tarvitsee muuttaa, myös kopioteksti muuttuu automaattisesti. Toisinaan tekstin etenevyyttä on taas autettu erottamalla tekstistä "jatustelevia" eli kehitteleviä osioita ja merkitsemällä nämä toissijaisesti luettavaksi asiaksi kirjasinlajia pienentämällä.

Väitöskirjan perinteistä on säilytetty lukujen numerointi. Lisäksi jokaisen yksittäisen sivun lopussa on linkki seuraavaan sivuun, jolloin teksti on luettavissa myös perinteisen kirjan tapaan alusta loppuun. Lähdeviitteitä on käytetty tieteelliselle tekstille ominaiseen tapaan, mutta jokaisen lähdeviitteen yhteyteen on kirjoitettu hyperlinkki, joka johtaa lähdeluetteloon kyseisen teoksen kohdalle. Näin lukija voi yhdellä klikkauksella tarkistaa, mistä teoksesta lähdeviitteessä on kysymys. Lisäksi muutamiiin sähköisiin lähteisiin osoittavat linkit on laitettu osoittamaan suoraan kyseiseen lähteeseen lähdeluettelomerkinnän sijaan. Kun lähteittenkin sähköisyys ajan oloon lisääntyy, tästä voi tulla vallitsevakin tapa. Näin lukija voisi halutessaan tarkastaa viitteet suoraan aidosta lähteestä.

Sivuston ulkoasu

Sivuston ulkoasu on pyritty pitämään yksinkertaisena ja asiallisena, mutta kuitenkin miellyttävänä. Sivustolla on käytetty päätteetöntä kirjasintyyppiä, jollaista pidetään näytöltä lukiessa helppolukuisena. Erilaiset vihreät, keltaiset ja harmaat sävyt tulivat käyttöön oikeastaan sattuman kautta, sillä ne kuuluvat suunnistuskartan väreihin, ja ensimmäiset havainnollistavat OCAD-piirrokset piirrettiin juuri suunnistuskartan väriskaalalla. Sivuston visuaaliseen ilmeeseen on vaikuttanut myös [Sanna Keronen](#). Sivuston ulkoasun eräänlaisena esikuvana erityisesti kaksiosaisen valikkorakenteen suhteen on toiminut Ison suomen kieliopin verkkoversio [VISK](#). Kulkine.netissä käytetty vasemman laidan dynaaminen valikko (collapsing menu) on kuitenkin sikäli edistyksellisempi, että se osaa myös sulkea tarpeettomia alavalikkoja eikä vain avata aktiiviseksi uusia valikkoja VISKin valikon tapaan. Javascript-pohjaisessa monitasoisessa valikossa on siis alitasojen näyttämisen tai piilottamisen mahdollistava rakenne. Valikko käyttää suosittua avoimen lähdekoodin jQuery-kirjastoa.

Janne Seppälän väitöskirja Kulkine.net → tutkimus epävirallisista kulkineennimistä päätty tähän. Voit halutessasi palata [etusivulle](#) .