

Notes and Queries

From Hennig Cohen of the University of Pennsylvania comes a further note on James P. Jones's "Southern Newspaper Names" (*Names*, June, 1962). Mr. Jones wrote: "Certainly one of the most unusual names was the small sheet, briefly published by Union troops near Charleston. It was dubbed the Morris Island *Swamp Angel*." Mr. Cohen has come forward with an explanation:

"The Swamp Angel," he writes, "was an 8-inch Parrott gun placed in the saltwater marshes of James Island. On August 23, 1863, it shelled Charleston with 200-pound incendiary projectiles. The range was approximately 7900 yards. The gun exploded while the 36th round was being fired. The bombardment was not effective but it caused considerable discussion as a war atrocity – the 'novel measure of turning your guns against old men, the women and children and the hospitals of a sleeping city,' as General P. G. T. Beauregard protested to the Federal commander."

This puts us in mind of another big gun, the cannon called *Big Bertha*, with which the German Army bombarded Paris during World War I. The old girl, whose range was said to be in the vicinity of 75 miles, was named – presumably by some of her intended victims – in equivocal honor of Frau Bertha Krupp of the famous Essen arms dynasty. We have no figures to prove it, but suspect that most of the best-known named weapons have been named by their wielders, makers, or donors rather than their prey.

The names given to the impersonal weapons of present-day automated warfare – Zeus, Nike, Atlas, and the like – seem calculated to impress somebody. However appropriate these names may seem to one well-grounded in classical mythology, there is no escaping the fact that they probably mean little or nothing to the majority of the people who handle them or hear about them. In the old days, it was different. A hero had his own personal weapon, usually a sword, and the weapon had a name. Arthur's sword *Excalibur* carries its magic source in its name (ex-cal[ce]liber[are]); though Sigurd's *Brandstock*, which only he could remove from the oak, seems to have no etymological connection with the way in which the hero acquired it. Other sword-names imply threats: Ogier the Dane had *Sauwaigne*

'relentless' as well as *Courtain* 'short'; Charlemagne had among his collection both *Flamberge* 'flame-cutter' and *Joyeuse* 'joyous.' Siegfried's *Gram* 'rage' and *Balmung*, if the latter may be connected with OHG *balu*, OE *bealu* 'harm, evil,' make a fearsome pair. *Miming*, which Siegfried also uses on occasion, may carry the name of the master smith Mimir, who probably made it if Weland didn't.

Heroes with swords passed into long-ago legends, only to be replaced on this side of the ocean by heroes with rifles – Mike Fink with *Ol' Bang-all* and Davey Crockett with *Ol' Betsey*. The mood has changed. The American hero adds the affectionate "Ol'" to his weapon-name, and even dares call it by a woman's nickname. How Old (*not* Ol') Weland would have roared at that!

There is a certain coincidental appropriateness in speculating about weapon-names just now, for it was just ten years ago that a friendly debate on a similar subject took place in the pages of a new scholarly journal called *Names*. The participants were Robert L. Ramsay, *beatæ memoriæ*, and then-future ANS and MLA President Kemp Malone, who debated whether or not the Scyldings took their name from shields. To save you the trip to your files, we quote Mr. Ramsay's statements made in an article on Irish pioneer onomatologists in *Names*, volume 1, number 1, back in March of 1953:

"It [the *Dinnshenchas*] is certainly right when it explains Leinster (Irish *Laigin*) as named for the spears borne by its earliest invaders (Gwynn, IX, 50):

There came on the march to that slaying
 Labraid and thirty hundred of the Dub-Gaill (i. e., the Black
 Foreigners)
 In their battle-harness, war-like and staunch,
 With their deep-blue lances.
 From those lances (*laigin*) thenceforth
 Were the men of Leinster called the Spearmen.

Just so the Saxons got their ancestral name from their favorite weapon the *seax* or knife, the Danish Scyldings from their shields, and the Lombards from their long battle-axes (*not* their long beards!). The Franks and even the Angles are now believed to have been Spearmen too, if we are right in connecting their names with OE *franca* 'a spear' and *anga* or *onga* 'a lance or arrow.' (p. 27)

Mr. Malone's rejoinder is on p. 152, and Mr. Ramsay's reply on p. 274 of the same volume, should you wish to follow the rest of the discussion.

This matter of naming important but inanimate personal possessions was noted a year ago (December, 1962) by Jan Brunwand apropos names given to cars; we have received some further amplifications on names for various means of transportation from our man in Sofia, Yves Edouard Boeglin, and we're passing it along to you

- A PROPOS DES NOMS DES MOYENS
DE TRANSPORT -

Ayant lu avec intérêt l'article de M. Jan Harold BRUNVAND intitulé "A note on names for cars," publié dans le numéro de décembre 1962 de *Names*, et me souvenant de cet article plus ancien de J. M. B. FARFÁN ("Onomastica de Vehiculos," *Folklore Americano*, V, 1957), je crois qu'il n'est pas tout à fait inutile d'indiquer en quelques mots l'aspect "européen" de la question et de replacer celle-ci dans le cadre plus général des noms donnés aux divers moyens de transport.

En gros, il faut dire que l'Européen ne donne pas de nom à son automobile, en ce sens au moins qu'il ne peint pas un nom sur la carrosserie, trop soucieux qu'il est, souvent, d'abîmer celle-ci (qui lui paraît parfois bien plus importante que le moteur...), ou simplement par peur d'un certain ridicule devant les autres. Ceci ne veut pas dire que, au fond de lui-même, l'un ou l'autre ne donne pas un nom à sa voiture (un nom affectueux le plus souvent), nom qui, dans le meilleur des cas, peut être connu et usité par ses proches ou ses intimes: l'affection (et la dépendance) à l'égard de l'automobile sont partout les mêmes, en effet, et sont accompagnées un peu partout des mêmes excès: en Europe, comme en Amérique, de fort respectables pères de famille sont capables de se chagriner bien davantage pour une petite bosse à la carrosserie de leur voiture que si leur fils se casse une jambe... Ce n'est, en fait, qu'une des formes de l'extériorisation de ces "sentiments" qui varie d'un groupe de pays à l'autre.

Me rendant plusieurs fois par an en Italie, j'ai eu l'occasion d'assister à une expérience et d'en suivre le développement, dont les résultats sont bien révélateurs. Le chauffeur de camion italien donne parfois un nom à son camion; bien que cet usage ne soit pas très ré-

pandu, on peut voir quand même sur les routes d'Italie des camions portant un nom (animal très souvent, noms célèbres aussi, allant de Garibaldi à Tarzan, en passant par les noms de quelques bandits siciliens célèbres : donc toujours des noms signifiant la force, la ruse, le courage, et un certain côté un peu hors-la-loi...). Un industriel italien eut alors l'idée (il y a cinq ans de cela) de fabriquer des noms en matière plastique qui pouvaient être appliqués à l'intérieur du pare-brise (et qui permettaient donc, de ce fait, de ne pas toucher à cette sainte carrosserie et à son verni!). Entre deux de mes voyages en Italie, les magasins d'accessoires et les stations-service se remplirent littéralement de ces noms pour automobiles : il y avait là surtout des noms d'actrices célèbres, connues surtout par leur prénom ou leur surnom (Sophia, Lolo, Brigitte, BB, etc....), des prénoms féminins aux chantantes consonnances italiennes (la voiture étant presque toujours considérée comme un être féminin), des noms d'animaux rapides aussi, comme celui de la gazelle ou du guépard (le "Guetopardo" de Lampedusa venait d'être publié alors), plus rarement d'animaux féroces ou forts (appliqués plutôt aux camions), quelques noms communs affectueux comme Bambina, etc.... Eh bien, cette tentative échoua complètement : non seulement je n'eus que très rarement l'occasion de voir, à l'époque, une voiture qui affichât ainsi son nom, excellent moyen pourtant pour répondre à ce grand souci de l'automobiliste européen, et surtout italien, de "personnaliser" sa voiture, mais déjà deux ans après le début de cette tentative ces noms en matière plastique avaient disparu des vitrines des marchands d'accessoires automobiles, prouvant assez nettement que dans cette partie de l'Europe, tout comme sur le reste du continent, l'habitude du nom donné à une voiture ne correspond pas à ce qu'on pourrait appeler un "besoin".¹ On préfère appeler sa voiture par sa marque (Fiat, Renault, Mercedes, etc....) ou plus encore par sa sous-marque ou son type (Seicento, Millecento, de Fiat; 403, 404, de Peugeot; Ariane, Aronde, Monthléry de Simca, etc....).

¹ Le nom affectueux, donné presque en secret ou en usage dans un cercle très limité d'intimes, dont j'ai parlé plus haut, relève, lui, d'un tout autre domaine psychologique : nombreux sont, en effet, les adultes qui ont gardé de l'enfance l'habitude de donner un nom à un objet aimé, de lui parler même. La différence d'avec l'enfant, c'est que l'adulte s'en cache, en a honte... Pourtant combien y en a-t-il qui ne redeviennent même très enfants au volant de leur voiture ? L'industriel italien dont je viens de parler aurait peut-être pu faire fortune en fabriquant des noms plus affectueux... et pouvant se fixer dans une partie secrète de la voiture !

Certes, on peut voir sur les routes d'Europe de très vétustes voitures, conduites en général par de très jeunes chauffeurs, qui portent un nom peint sur la carrosserie. Il faut dire, cependant, que le nom est beaucoup plus rare dans ces cas que d'autres inscriptions plus ou moins comiques. Tout cela relève plutôt de la plaisanterie, du "canular" étudiantin, tout comme, d'ailleurs, l'achat et la conduite d'une telle voiture.

*

* *

Je crois qu'ici on peut déjà voir un critère plus général se révéler. Le nom donné à un moyen de transport n'a jamais réussi, pratiquement, que pour ce qui est, d'un côté, du cheval et des autres animaux de trait ou de selle (mais là nous sommes dans le domaine particulier du nom donné à un animal), et, d'autre part, du bateau. Pourquoi cette différence ? Avant d'en dégager les raisons, voyons quelques autres cas de noms donnés à des moyens de transport, tentative qui semble toujours vouée à l'échec. Prenons, par exemple, le cas des voyages par voie ferrée : on dit qu'on prend le Simplon l'Adria-Express, le Train Bleu, etc.... mais ces noms s'appliquent à une ligne donnée, et non au train lui-même. Combien de voyageurs qui ont pris le train en Suisse se sont aperçu que dans ce pays chaque locomotive porte son nom, inscrit très lisiblement (et très visiblement aussi) sur ses flancs ? Pas un sur dix mille sans doute ! Encore le voyageur en chemin de fer est-il excusable dans une large mesure : sur le quai d'une gare on a souvent autre chose à faire que d'aller jeter un coup d'oeil à la locomotive. Mais parmi ceux qui ont remarqué ce nom, qui aurait l'idée de raconter que son train était tiré par la "Ville de Zürich" ou la "Wilhelm Tell" ? Pas un, sans doute. Pourtant s'il avait vu ces mêmes noms sur l'étrave de l'un des bateaux des lacs suisses, il ne l'oublierait pas, et il ne dirait pas, comme il le fait pour le train, qu'il voyagé avec le bateau de 11,40 H. par exemple, mais il appellera ce bateau par son nom quand il en parlera.

Il est un cas encore bien plus typique, dans certains pays au moins, celui de l'avion, et le fait pourrait paraître d'autant plus étrange que les termes de la navigation aérienne sont empruntés pour une très large part à la terminologie maritime : l'analogie aurait donc pu jouer jusque dans le domaine du nom. Eh bien, là encore, la situation est identique. Les avions d'une compagnie comme Air-France

portent tous un nom, inscrit bien clairement sur le nez de l'appareil. N'empêche que le voyageur, qui pourtant se rappellera le nom d'une modeste embarcation qui l'aura promené le long d'une plage, ne se rappellera jamais le nom de l'avion qui l'aura transporté de Paris à Londres, Téhéran ou Tokyo... Ce dont il se souviendra, ce sera encore le type de l'appareil (Caravelle, Boeing, DC, etc....), voire même ses lettres d'immatriculation... tellement moins évocatrices pourtant que les noms de châteaux ou de sites célèbres que portent ces avions: Versailles, Chambord, Chenanceau, etc....

Les raisons de ce fait sont sans doute multiples, et il vaut mieux les laisser à débattre aux sociologues et aux psychologues. Il en est une, cependant, qui me paraît primordiale et sans doute dominante: l'automobile, l'avion moderne, la locomotive sont tous des modèles de série, des modèles "standard," ce qui leur ôte toute personnalité, ou, au moins, ce minimum d'individualité nécessaire pour leur donner cette personnalité et, de ce fait, justifier l'attribution d'un nom. Même l'automobiliste italien qui mettra pour quelques dizaines de milliers de liras d'accessoires et de chromes à sa Fiat Seicento, n'arrivera jamais à faire oublier et à oublier lui-même que sa voiture est et reste une Seicento, comme il en existe quelques centaines de milliers sur les routes d'Europe. En la couvrant de chromes, il la "personnalisera," comme il dit, mais pas assez pour qu'un nom propre se justifie. Dans le cas du bateau, par contre, si modeste, si petit qu'il soit, il y a toujours une certaine personnalité, une individualité, provenant, justement, de ce qu'il n'est pas un modèle standard, et de ce fait on l'appelle spontanément par son nom, et non pas par le nom de sa catégorie ou encore moins par son signe d'immatriculation. Il est à ce propos, intéressant de noter que depuis l'apparition de bateaux de plaisance fabriqués en série, dès que le nombre des exemplaires d'un type donné dépasse un certain chiffre dans un région ou un pays, le nom a tendance à disparaître au profit de l'immatriculation, de la marque ou de la sous-marque... Seuls gardent encore le nom, alors, ces propriétaires qui veulent "faire marin" (mais là nous tombons dans un autre domaine de la psychologie de nos contemporains!).

Ce besoin d'une personnalité, d'une individualité pour que puisse s'opérer spontanément le processus qui consiste à donner un nom propre à un objet inanimé, se manifeste d'ailleurs dans un autre domaine aussi, tout à fait différent, pourtant, de celui que nous venons

de voir : celui des maisons. Une villa, construite d'après des plans établis spécialement, et qui, donc, ne saurait, de ce fait, être considérée comme un modèle standard, porte régulièrement un nom, et est désignée par son nom dans la conversation. On n'aurait guère l'idée, par contre, de donner des noms à ces immeubles d'habitation de nos villes, ce qui peut s'expliquer par d'autres raisons sans doute. Par contre, il arrive qu'on ait construit des cités de villas toutes identiques (cités ouvrières et minières par exemple). Les constructeurs leur ont souvent donné un nom à chacune, mais ce nom a toujours été très vite oublié... au profit du numéro, plus adéquat, semble-t-il, pour désigner l'objet standardisé, froid et impersonnel. Le problème du nom, dans tous ces cas, ne saurait être, me semble-t-il, séparé de celui qui veut que notre sympathie, notre affection aillent plus spontanément à l'article artisanal, même imparfait, plutôt qu'à l'objet fabriqué en série, et cela en dépit de toutes les qualités que peut avoir ce dernier.

Yves Edouard Boeglin

Sofia, Bulgarie

Names-across-the-sea brings us around to Mrs. Leonora Hoar of Berkeley, California and Mr. David Colahan of Cork, Ireland, and the subject of Irish place-names transplanted to America. But it would be a thousand pities not to save this for the March issue, wouldn't it now ?

Audrey R. Duckert

University of Massachusetts