

# Tà katoptrizómena

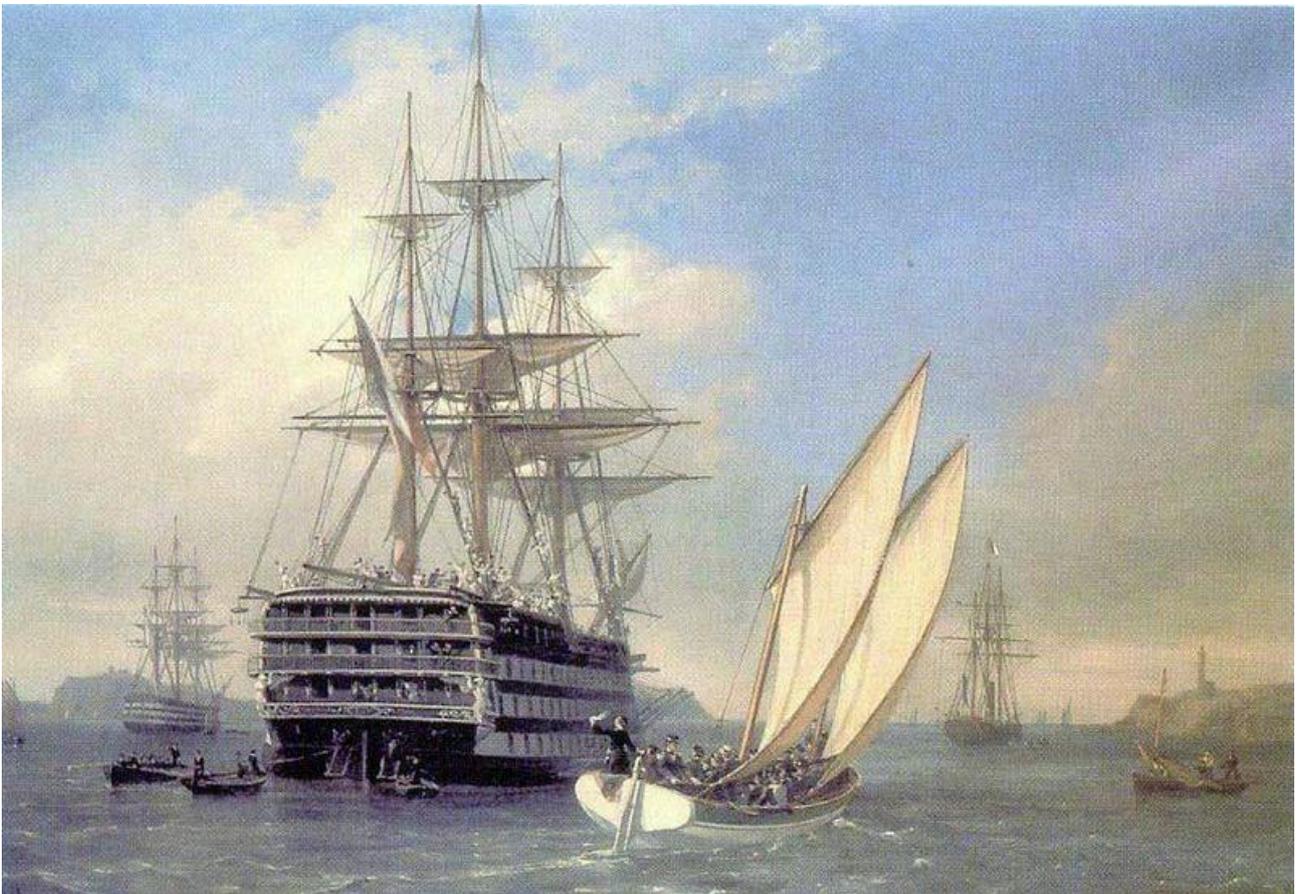
Das Magazin für Kunst | Kultur | Theologie | Ästhetik

Heft 150 | [Home](#) | [Archiv](#) | [Impressum und Datenschutz](#) | [Das Magazin unterstützen](#)

## tà katoptrizómena als protestantisches Spiegelschiff

*Von Smakken, Kuffen, Galioten und anderen (publizistischen) Transportmitteln*

Andreas Mertin



Auguste Étienne François Mayer, 1867

***„Das Spiegelschiff der Zeitschrift segelt nach hundertfünfzig Ausgaben in den Sonnenuntergang hinein. Leser, Autoren, Herausgeber dürfen mit Recht die Frage stellen: Wo wird die Reise enden?“***

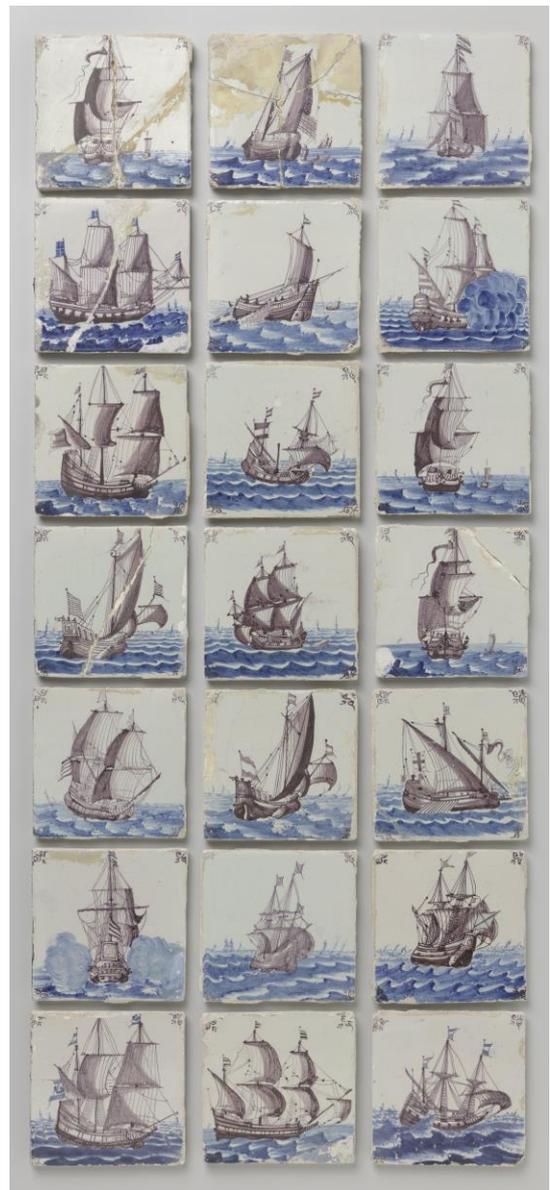
Dieser Schlussbemerkung in [Wolfgang Vögeles „Laudatio“](#) auf das Magazin [tà katoptrizómena](#) in dieser Jubiläumsausgabe verdanke ich die Inspiration für diesen nachgeschobenen Text. Er beantwortet die gestellte Frage nicht, sondern geht – wer würde es auch anders erwarten – der zuvor gebrauchten Wortbildung nach: dem „Spiegelschiff“.

Was ein ‚Spiegelschiff‘ leisten kann, wohin es führt und fährt, hängt davon ab, was das überhaupt ist. Bei der ersten Lektüre dachte ich zunächst, dass es sich nur um ein Kunstwort handeln könne. *Spiegelschiff* konnte ich mir nur als poetischen, nicht als einen Begriff für einen Gegenstand aus der Realwelt vorstellen.

Also habe ich, wie man das heute so macht, nicht nur „gegoogelt“, sondern auch im Digitalbestand meiner Bibliothek gesucht und wurde überraschenderweise darüber belehrt, dass das Wort „Spiegelschiff“ ein alt-ehrwürdiges Wort der deutschen Sprache ist. Ein Wort, das selbst schon der **Adelung** (1774ff.) für einen ganz bestimmten Schiffstyp verzeichnet. Ansonsten steht es noch in Krünitz' „**Oeconomische Encyclopädie**“ (1773-1858), in **Pierers Universallexikon** (1865) und natürlich im **Deutschen Wörterbuch der Gebrüder Grimm**. In den Werken der Literatur, in der Philosophie oder in der Theologie findet sich das Wort dagegen nicht. Dafür fand ich über Google noch einige Belegstellen in Quellen zur historischen Segelfahrt.

Der Adelung jedenfalls informiert mich: *Das Spiegelschiff sei „ein Schiff mit einem Spiegel, d. i. einem platten Hintertheile, zum Unterschiede von den Schmacken, Flüten, Gallioten und andern hinten rund gebaueten Schiffen.“*

„Plattes Hinterteil“ als Charakteristikum eines Spiegelschiffes, das hört sich erst mal wenig charmant und etwas skurril an. Aber es ist wesentlich ertragreicher als man im ersten Moment glauben mag. Die Unterscheidung der Schiffsformen nach *hinten platt* oder *hinten rund* hat etwas mit Regionalität und Globalität, mit Handel und Militär, ja sogar mit Sieg und Niederlage in großen Schlachten zu tun. Und deshalb ist es auch so gut als Metapher geeignet. Beide Schiffsformen haben ihre Vor- und ihre Nachteile, das platte Spiegel-Hinterteil bietet mehr Stauraum für den Warenverkehr, macht aber in Schlachten auch anfälliger, wenn es nicht fest mit dem Schiff verbaut ist.



Aber man kann das platte Spiegel-Hinterteil auch dazu verwenden, dort noch eine Kanone einzubauen und zu verstecken, die dann ganz unerwartet das Feuer gegen den Feind von hinten eröffnen kann. In der Regel aber erweist sich das platte Spiegel-Hinterteil im Krieg als Nachteil, weil gezielte Kanonenschüsse dort gelagerte Waren oder Munition in Brand setzen können.

Heutige moderne Frachtschiffe sind zur Optimierung des Frachtverkehrs nahezu alle Spiegelschiffe, freilich nicht mehr so pittoresk wie in barocken Zeiten. Das sogenannte *Spiegelretourschiff Oranje* zum Beispiel ist ein Schiff aus den Zeiten des Kolonialismus, gebaut für lange Transportreisen nach Ostasien. Es hatte einen besonders großen Laderaum, um Waren zu transportieren, war aber auch mit 58 Kanonen bestückt, um in bewaffneten Auseinandersetzungen bestehen zu können. Vergleichbar ist es mit der **Prins Willem im Amsterdamer Rijksmuseum**. Untergegangen ist es schließlich nach einer langen Schlacht, in der man es zum Krieg gegen England zweckentfremdete.



Modell des Spiegelretourschiffs Oranje (1643) mit der Kulisse von Middelburg auf dem Spiegel [kaapskil.nl/model-van-het-spiegelretourschip-oranje/](http://kaapskil.nl/model-van-het-spiegelretourschip-oranje/)

Man könnte nun die *Spiegelretourschiffe* als Metapher nutzen und auf Organe der deutschen protestantischen Publizistik anwenden. **Zeitzeichen** zum Beispiel, das sich – schon aufgrund seiner exklusiven Herausgeber:innenschar – sicher als Flaggschiff protestantischer Publizistik sieht, wäre mit der Metapher *Spiegelretourschiff* besser bedient. Zum Trost: Spiegelretourschiffe sehen den Flaggschiffen zumindest ähnlich. Aber über publizistische Flaggschiffe verfügt der Protestantismus nicht mehr. *Spiegelretourschiffe* transportieren protestantische Ansichten und Meinungen als Waren über den Ozean der Ideologien und konkurrierenden Weltanschauungen der Gegenwart. Und die Besatzung samt Offizieren sind sich nicht immer grün, sondern haben unterschiedliche Perspektiven.



HMS Victory, Admiral Horatio Nelsons Flaggschiff

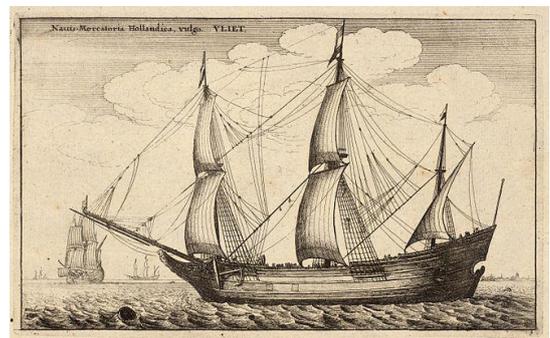
Dagegen verfügt der Protestantismus mit **chrismon** über ein Kreuzfahrtschiff (kein Kreuzfahrer-Schiff). Es ist anders als normale Kreuzfahrtschiffe für das Unternehmen im Unterhalt teuer (die EKD zahlt jährlich 4.000.000 Euro Zuschuss), aber genau so nachhaltig wie ein Kreuzfahrtschiff. Aber manche finden Kreuzfahrten ja gut, das ist vielleicht eine Geschmacksfrage.



Über Freibeuterschiffe verfügt der Protestantismus natürlich auch, einige kleine Zeitschriften mit vorwiegend linker Ausrichtung (etwa **Christ\*innen und Sozialist\*innen**), aber es gibt nichts Vergleichbares zur Zeitschrift „Freibeuter“ von Klaus Wagenbach für die italienverliebte intellektuelle Kultur der 80-er und 90er-Jahre des 20. Jahrhunderts. Freibeuterschiffe können jede Schiffsform annehmen, ob sie Spiegelschiffe sind oder nicht, ist Freibeutern egal. Im Unterschied zum Piraten arbeiten die Freibeuter letztlich doch im Dienst einer höheren Macht. Piratenschiffe sind jedoch sehr selten geworden im Protestantismus. Sie sind subjekt-orientiert, fahren nach ihren eigenen Routen, schauen, wo sich etwas gewinnbringend erhaschen lässt. In früheren (Barock-)Zeiten gab es das gar nicht so selten, aber in der Gegenwart sind sie rar geworden.



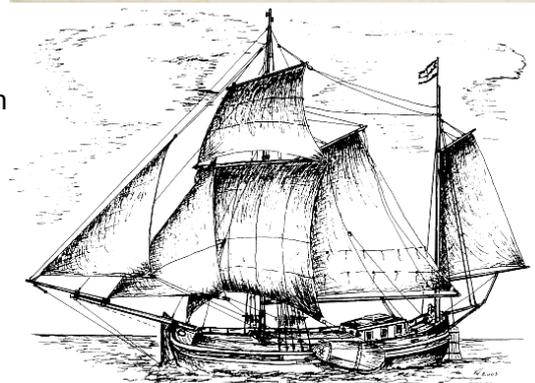
Aber es gibt noch andere, kleinere Spiegelschiffe, die nicht für die Überseefahrt gebaut wurden, sondern in Küstennähe verbleiben. Die Flüte etwa ist eine Art dreimastiges Handelsschiff mit einem schmalen Spiegel, und bauchigen Seiten, die sich durch ihre Geschwindigkeit auszeichnet. Man könnte die (seltener werdenden) **landeskirchliche Zeitungen** damit vergleichen. Sie können auf kircheninterne Ereignisse schnell reagieren, erweitern aber selten den Horizont über das Konventionelle hinaus.



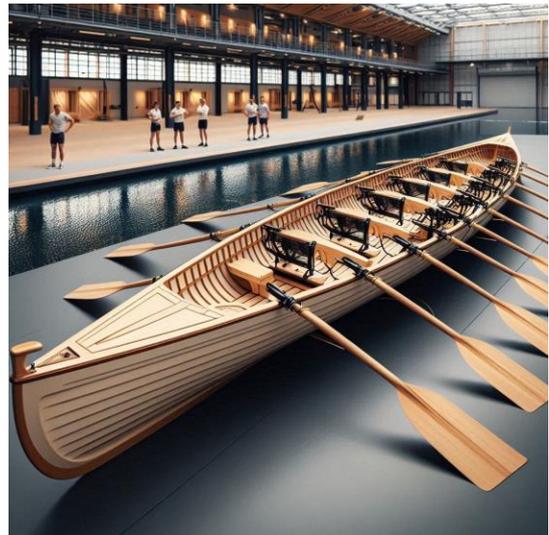
In der Regel sind Küsten- und Flussschiffe keine Spiegelschiffe, sondern „hinten rund gebaut“. Die Galliöten etwa sind, wie der Adellung mitteilt, „eine Art runder mittelmäßiger Fahrzeuge ..., welche einen Mast und einige kleine Stücke führet“. Metaphorisch könnte man Galliöten vielleicht mit dem normalen **Gemeindebrief** vergleichen, ein Kommunikations- bzw. Transportmittel von der Gemeinde zu ihren Gemeindegliedern.



Aber für manche der **ambitionierteren Gemeindebriefe** wäre vielleicht auch die Schmocke die bessere Metapher, „eine Art Schiff mit hohem Bord, mit einem Mast ohne Korb, einem Bugspriet, flachen Kiele, runden Hinterteile, bauchigen Vorderteile und kurzen Gebäude. Sie haben ein höheres Verdeck und ein breiteres und schwereres Steuerruder als andere Schiffe, und werden ... nur auf den Kanälen oder kurzen Seereisen gebraucht.“ Auf diesen Reisen blickt man dann schon einmal über den Horizont.



Und die neueren publizistischen Aufbrüche in der evangelischen Kirche in digitalen Zeiten? Da habe ich immer den Verdacht, dass sie über das Stadium einer modernen Gig nicht hinauskommen. Als Gig „wird ein leichtes, schlankes ... Ruder-Beiboot mit einer Hilfsbesegelung ... bezeichnet ... Wegen der geringen Breite der Fahrzeuge sind die Ruderbänke mit nur je einem Ruderer besetzt, und selten kommen mehr als sechs Ruderer zum Einsatz ... Ausgewählte Ruderer konnten so über kurze Distanzen hohe Geschwindigkeiten erreichen. Auf Kriegs- und Handelsschiffen stand die Gig üblicherweise dem Kapitän oder dem Kommandanten zur Verfügung. Das Boot wurde dann auch als *Kapitäns-gig* bezeichnet.“ (Wikipedia) In diesem Sinn könnte man das **Eule-Magazin** ein Gig von Zeitzeichen nennen, auch wenn diese Einschätzung die dort aktiven Ruder:innen eher schmerzt. Jedenfalls ist es ein schnell agierendes, mit minimalem Personalaufwand arbeitendes Medium.



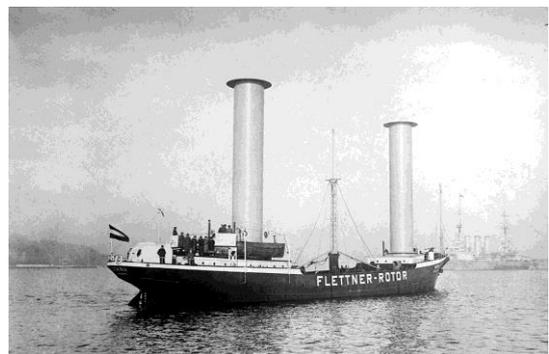
KI-generiertes Bild eines modernen Gig-Ruderbootes

\*\*\*

Und was ist mit **tà katoptrizómena**? In unseren Träumen ist das natürlich eine *Sailing Yacht A*, entworfen von Philippe Starck, sehr lang(atmig), mit angemessenem Tiefgang und richtiger Breite. Ab und an lagert die Yacht vor Venedig an den Giardini, manchmal segelt sie auch nach Paris oder nach Lissabon. Nachhaltig ist sie leider ganz und gar nicht und ob sie in den rechten Händen ist, darüber sind viele im Zweifel. Sie ist eher ein ausgefallener Spleen für **theologische Dandys** als für konventionell Denkende. Aber immerhin: diese Yacht ist ein Spiegelschiff.



Aber eigentlich orientieren wir uns eher an den avantgardistischen Rotorschiffen aus der Zeit zwischen 1923 und 1933 (**Zwischen den Zeiten**). Auch sie waren Ausdruck einer Zeitenwende und hatten es doch schwer, sich durchzusetzen. Heute werden diese Rotorschiffe re-aktualisiert als E-Ship 1 für Spezialaufgaben. Dieses Spiegelschiff ist energiesparsam und effizient, unkonventionell und eine Herausforderung für die Seefahrt. Aktuell sind sie, so viel muss man ehrlich zugeben, Solitäre, keine Publikumsware.



Und mit einem Rotorschiff segelt man selten romantisch in den Sonnenuntergang.



Die Lebensstufen, Caspar David Friedrich, um 1835,  
Öl/Lwd., 72,5 × 94 cm, Museum der bildenden Künste Leipzig



Das Eismeer, Caspar David Friedrich, 1823–1824,  
Öl auf Leinwand, 96,7 × 126,9 cm, Hamburger Kunsthalle

VORGESCHLAGENE ZITATION:

Mertin, Andreas: tà katoprizómèna als protestantisches Spiegelschiff. Von Smakken, Kuffen, Galioten und anderen (publizistischen) Transportmitteln, tà katoprizómèna – Magazin für Kunst | Kultur | Theologie | Ästhetik, Ausgabe 150 – tà katoprizómèna 150, erschienen 01.08.2024 <https://www.theomag.de/150/pdf/am852.pdf>