

ist (6, 17), zu verstehen? Gemäß den ganz ähnlichen Worten desselben Apostels an die Thessalonicher (1, 58) nüchtern zu sein, angethan mit dem Panzer des Glaubens und der Liebe und mit dem Helme der Hoffnung des Heiles erklärt Cornelius a Lapide: *'Galea est salus allata a Christo et sperata a christianis: hoc est spes salutis'*. Der Amikt ist demnach zweitens ein Sinnbild der übernatürlichen Hoffnung, des lebendigen Gottvertrauens, eine Deutung, die schon fast in allen, in alten Missalen enthaltenen Gebeten ausgedrückt ist.

## Das Velocipedfahren der Geistlichen.<sup>1)</sup>

Von Ludwig Heumann, Expositus in Feucht (bei Nürnberg).

Die Fortschritte und Erfindungen der Neuzeit tangieren gar oft auch den Clerus. Dieser ist seinem ganzen Wesen nach wohl der conservativste Stand unter allen anderen Ständen, und darum bürgert sich bei ihm eine Neuerung sehr schwer ein, ja es wird eine solche nicht selten als mit dem Geiste des Priesterthums in Widerspruch stehend verurtheilt, aber nach Ablauf einer gewissen Zeit erscheint selbst der strengsten Kirchlichkeit ein solches Urtheil zu hart. So wurde in früheren Zeiten den Geistlichen das Rauchen und Schnupfen unter strengen Strafen verboten, sogar die Benützung der Eisenbahn wurde in den ersten Zeiten ihres Entstehens von manchen Bischöfen dem Clerus untersagt; und welch ein erbitterter Kampf war es nicht, den das lange und das kurze Beinkleid miteinander ausgefochten haben, um von anderen Dingen zu schweigen!

Ähnlich wie mit der Eisenbahn geht es in der Jetztzeit mit dem Velocipede. Darf und soll ein Geistlicher das Fahrrad benützen oder nicht? Diese Frage legen sich Bischöfe, Ordinariate, die einzelnen Geistlichen vor. Da es sich um eine an sich nicht böse Neuerung handelt, so sind selbstverständlich die Ansichten getheilt, je nachdem bei dem einen oder andern die befürwortenden oder die verwerfenden Gründe den Ausschlag geben. In England fährt schon ein sehr großer Theil des Clerus mit dem Rad. Selbst Bischöfe verschmähen es nicht, sich dieser praktischen Erfindung der Neuzeit zu bedienen, so der Erzbischof von Dublin, Dr. Wilhelm Walsh, der auf Anordnung des Arztes fährt, und dessen Secretär ebenfalls radfährt. Der Cardinal Richard von Paris hat seinem untergebenen Clerus die Benützung des Fahrrades im Allgemeinen verboten, aber für weit ausgedehnte Pfarreien empfohlen. Andere Bischöfe urtheilen anders. So hat der Bischof von Szathmar und in neuester Zeit

<sup>1)</sup> Ueber diesen Gegenstand liegen Anschauungen pro et contra vor. Die Frage muß sich also erst klären. Das Thema ist jedenfalls zeitgemäß, daher bringen wir diesen Aufsatz, jedoch salvo in omnibus iudicio auctoritatis ecclesiasticae. Die Red.

verschiedene bayerische Bischöfe, wie der von Eichstätt, Regensburg, Bamberg, dem untergebenen Clerus das Radfahren verboten. Ersterer wandte sich an die Congr. Episc. et Regul., um sein Verbot approbieren zu lassen, und erhielt unter dem 28. September 1894 folgendes Decret: Haec S. Congregatio Episc. et Reg. maturo examini subjecit, quae Amplitudo tua retulit circa Sacerdotes utentes rota dicta Velocipede, Itaque S. eadem Congr. zelum et prudentiam Amplitudinis Tuae collaudat atque commendat; nam prohibitio huiusmodi non solum liberat a corporis periculis sacerdotes ipsos, sed scandala avertit a fidelibus et irrisorem ipsorum Sacerdotum. Diese Anerkennung der localen Verhältnisse und Auffassungen, respective der daraus gezogenen Consequenzen in einer bestimmten Diöcese will offenbar nicht eine endgiltige Entscheidung der Velociped- Frage für den ganzen Clerus der katholischen Kirche sein, wie auch das sehr divergierende Verhalten der einzelnen Ordinariate der Sache gegenüber beweist, so daß von Seite der Kirche eine freie Erörterung über das Für und Wider der neuen Erscheinung völlig unbehindert stattfinden kann.

Es ist nicht zu leugnen, daß das Publicum anfänglich einigermaßen betroffen und wie verwundert den Geistlichen auf dem Rade fahren sieht, es ist ihm ein ungewohnter Anblick. Aber ist es ein Aergernis? Was thut denn der Priester eigentlich Unerlaubtes und Anstößiges, wenn er das Velociped benützt? Sowenig Reiten, Schwimmen, Turnen, Bergsteigen oder andere körperliche Uebungen etwas für den Priester Compromittierendes an sich haben, wenn sie mit Beachtung gewisser Grenzen geübt werden, ebenso wenig nimmt das Volk einen Anstoß am Velocipedefahren der Geistlichen, wenn nur der erste ungewohnte Anblick die Neugierde befriedigt hat. Das Auslachen braucht der velocipedfahrende Geistliche auch nicht zu fürchten, wenn anders er nicht vorübergebeugt wie ein Affe auf seinem Behikel hockt und wie besessen dahinrennt. Die Sportfahrrerei wird darum mit Recht verboten. Wir hatten Gelegenheit sehr hochgestellte Beamte, ja selbst fürstliche Personen auf dem Rade fahren zu sehen: wir können uns nicht erinnern, daß auch nur ein einziger Mensch geküßelt oder gesagt hätte, diese Personen vergäben ihrer hohen Stellung etwas dadurch, daß sie mit dem Rade fahren. Nachdem sich das Radfahren so eingebürgert hat, daß Angehörige der hohen und höchsten Stände (und sogar Damen) ihm huldigen, ist wohl in den meisten Gegenden nicht mehr zu fürchten, daß ein Geistlicher sich dem Spotte aussetzt, wenn er sich ebenfalls des so beliebt gewordenen Verkehrsmittels bedient.

Aber die gesundheitlichen Gefahren! Hören wir hierüber einen Fachmann, Dr. Martin Siegfried (Berlin-Bad Nauheim), der sich kürzlich in der „Deutschen medicinischen Wochenschrift“ also äußerte: „Die Zahl der Gegner des Radfahrens unter den ärztlichen Kritikern ist nicht klein, sie überwiegt derzeit sogar diejenige seiner Befürworter. Wägt man jedoch die Äußerungen der Gegner, so macht man,

sofern man Arzt und Radfahrer zugleich ist, die überraschende Wahrnehmung, daß dieselben, soweit sie sich nicht auf mißbräuchliche Uebertreibungen und dadurch hervorgerufene Schädigungen der Gesundheit beziehen, durchweg auf theoretischen Speculationen beruhen, deren Verfechter niemals auf einem Rade gesessen haben. Diejenigen Aerzte, die ihr Urtheil auf Beobachtungen und Erfahrungen gründen, die sie an sich selbst gemacht haben, stellen fest, daß wir in der Cyclistik eine Gymnastik besitzen, die zunächst wie jede andere geeignet ist, Körper und Geist in günstigster Weise zu beeinflussen, vor allen aber den Vorzug hat, bei hoher Ausbildung körperlicher Geschicklichkeit und ausgezeichnete Förderung aller vegetativen Functionen (Athmung, Kreislauf, Verdauung, Stoffwechsel), seinen Haupteinfluß auf die Entwicklung geistiger Eigenschaften auszuüben: der Geistesgegenwart, des ruhigen, aber schnellen Entschlusses, der unmittelbaren Willensübertragung auf das fast dem Gedanken folgende Werkzeug, der Selbstbeherrschung und zugleich des Bewußtseins activer Individualität und Unabhängigkeit.“ In den „Kneipp-Blättern“ (Nr. 13, Jg. 1897) äußert sich Dr. Otto Gotthilf folgendermaßen: „Die Gesundheitschädlichkeiten, welche beim Radfahren entstehen können, sind bei einiger Vorsicht und gutem Willen leicht zu vermeiden. Geschieht dies, dann ist das Radfahren ein sehr schöner, gesundheitsgemäßer Sport.“

Die beim Radfahren von außen drohenden Unfälle sind bei einem mittleren Maß von Vorsicht sicher nicht mehr zu fürchten als Unfälle beim Fahren mit einem Fuhrwerk oder mit der Eisenbahn. Leichtsinns kann überall verhängnisvoll werden, und bei der größten Vorsicht können auch beim Fahren mit Fuhrwerken und mit der Eisenbahn die größten Unglücksfälle geschehen.

Es möchte daher folgendes zu beherzigen sein: In Nr. 7, pag. 510, der „theol.-prakt. Monatschrift“ (Passau) Jahrg. 97, hat ein Herr Confrater einige Andeutungen gegeben, die sehr beachtenswert sind. „Schneller Tod, Priestertod: ein erschreckend Wort. Ob ihm aber nicht eine Reihe Thatsachen zugrunde liegen? Bei einer Anzahl Todesfälle trägt auch die Lebensweise mit die Schuld: Saftige Kost, kräftiges Bier — und unzureichende Verarbeitung des Genossenen, mangelhafte Bewegung und mangelnde körperliche Thätigkeit. Hämorrhoiden und Hypochondrie hängen oft mit gerügtem Mißstand zusammen, — und wie hemmend sind solche Zustände für eine wirksame Seelsorge.“ Ganz wahr! Spaziergänge allein sind zu wenig Bewegung für die zu solchen Leiden Disponierten. Wieviele Seelsorger werden untüchtig und leisten nicht mehr viel, wenn sie die 50er Jahre erreicht haben! Warum? Sie haben zu wenig körperliche Bewegung gemacht, nun drücken sie die Folgen dieser Lebensweise körperlich und geistig nieder, ihre Wirksamkeit läßt nach. Um solchen Zuständen vorzubeugen, gibt es für den Geistlichen kein besseres Mittel als Radfahren. Gerade

auch um die Geistlichen gesund und agil zu erhalten, verdient das Radfahren ganz besonders, soweit es sich schon für den Beruf als nöthig erweist, alle Nachsicht und sogar Sympathie. Oder ist es besser, wenn der Geistliche, um sich Bewegung zu machen, mit seinen Knechten auf dem Felde arbeitet? Ferner: wieviele Geistliche sitzen einsam und verlassen auf ihren Dörfern, kein Mitbruder weit und breit. Er hat keine geistig anregende Gesellschaft. Es mag einer fleißig studieren, eine Nebenbeschäftigung (Blumenzucht, Bienenzucht) als Liebhaberei treiben; von Zeit zu Zeit fühlt er doch das Bedürfnis nach einer anregenden geistigen Gesellschaft. Mangelt ihm diese und kann er sich dieselbe wegen weiter Entfernungen der Amtsbrüder nicht leicht verschaffen, so sucht er einen Ersatz dafür; er geht ins Dorfwirthshaus, tarockt oder schafkopft den halben Tag und die halbe Nacht. Dann sagt man mit Recht von ihm: er ist ganz verbauert und versauert. Wahr — aber erklärlich. Es ist gewiß das kleinere Uebel, wenn ein solcher Herr ab und zu einmal sein Rad besteigt, einen Confrater zu besuchen oder zu einer Versammlung mehrerer Confratres zu fahren, dort sich geistige Anregung zu holen und dann wieder heimfährt, das Wirthshausgehen aber bleiben läßt, sondern sich angenehm und nützlich in seiner Klause beschäftigt, bis ihn wieder das geflügelte Rad zu einem Confrater trägt, wo er neue Gedanken, neue Erfahrungen, Anregungen u. austauschen kann. Der Clerus, besonders auf dem Lande, trägt der Entbehrungen und Opfer viele; und wenn einem im übrigen sehr opferwilligen Priester das unschuldige Radfahren Vergnügen macht, ist er dankbar, es beibehalten zu dürfen.

Endlich kann man das Rad, wie ja selbst von dessen Gegnern anerkannt wird, auch für die Seelsorge brauchen. Es sind schon Fälle constatirt, in welchen nur der Gebrauch eines Rades Sterbenden noch zum Empfang der heiligen Sterbesacramente verholfen hat. Welch ein Trost für den Sterbenden, die Hinterbliebenen und nicht zuletzt für den Priester!

Aus all diesen Erwägungen geht hervor, daß das Radfahren für den Geistlichen doch nicht a limine abzuweisen sei. Es ist gewiß weise und dankenswert, daß Einzelnen, die Mißbrauch treiben, ihre Residenzpflicht vernachlässigen u. s. w., das Radfahren verboten wird; daß es aber im allgemeinen allenthalben tolerirt wird, hat nicht minder seine Berechtigung.

Ueber den gleichen Gegenstand schreibt in der Beilage zur Augsburger Postzeitung Nr. 58 Dr. Ernest Furtner, päpstlicher Hausprälat, Domcapitular und Director des erzbischöflichen geistlichen Rathes in München:

### „Das Velociped

im Gebrauche der Geistlichen vom theologischen und canonistischen Standpunkt aus betrachtet.

1. Das Velociped ist ohne Zweifel an sich etwas Gutes. Es verdankt seine Existenz dem Scharfsinn und Nachsinnen, sowie der

Handfertigkeit des Menschen. Es ist ein Glied an der langen Reihe der Erfindungen, welche die Menschen gemacht haben, seitdem den ersten Menschen der Auftrag geworden ist: *Reptete terram et subjecite eam*. Gen. 1, 28. Auch im Velociped haben die Menschen einen Theil der Erde, einen Theil der Naturkräfte sich unterworfen und dienstbar gemacht, wie in unzähligen anderen Maschinen. Das Velociped ist eine Fortbewegungsmaschine, wodurch dem Menschen viel Zeit und Kraft erspart wird. Letzteres, die Ersparung der Kraft, gilt namentlich gegenüber dem beschwerlichen und mühevollen Verkehr zu Fuß. Was die Eisenbahn und das Dampfschiff für die Menschheit im großen sind, das ist das Velociped für dieselbe im kleinen. Erstere wie letzteres haben ihre Schattenseiten und Nachtheile für die Menschheit; aber im ganzen und großen dürfen wir in beiden eine große Wohlthat erkennen.

2. Das Fahren mit dem Velociped ist an sich eine indifferente Handlung, welche durch Absicht, Zweck und Umstände sittlich gut oder sittlich schlecht werden kann. Unerlaubt kann es werden für kränkliche, besonders brustleidende Menschen, welche diese Art von Bewegung nicht ertragen können; ferner durch das Uebermaß, durch die übertriebene Schnelligkeit im Fahren oder die zu lange Dauer desselben, wodurch auch kräftige Naturen ihre Gesundheit ruinieren können, während der mäßige und vernünftige Gebrauch des Fahrrades die Gesundheit ebenso stärken und kräftigen kann, wie Turnen und andere Leibesübungen. Was den Sport mit dem Fahrrad betrifft, so mag er ja für Laien, die auch durch andere Schaustellungen den Beifall und die Bewunderung ihrer Mitmenschen suchen und sich erringen mögen, nicht geradezu unerlaubt und direct sündhaft sein, wenn er nur nicht in einer offenbar lebens- und gesundheitsgefährdenden Weise betrieben wird; für Geistliche wäre er sicher unerlaubt.

3. Ist das Radfahren, abgesehen von den oben angedeuteten Fällen, in welchen es für alle Menschen unerlaubt wird, und abgesehen von den ausdrücklichen Verboten, welche in mehreren Diöcesen bereits ergangen sind, ganz allgemein für die Geistlichen unstatthaft und moralisch unzulässig? Vorhin ist schon kurz angedeutet, daß jedenfalls der sportmäßige Betrieb des Radfahrens für die Geistlichen unerlaubt ist. Der Priester darf nicht theilnehmen an Velocipedrennen, an Distanzfahren u. dgl. Ebenso darf er sich auch sonst nicht durch allerlei Kunststücke auf dem Velociped vor dem Publicum producieren. Die Canones haben den Geistlichen die Regel gegeben: *Mimis, jocularibus et histrionibus ne intersint*. Umsoweniger darf der Priester selbst gewissermaßen zum Schauspieler werden. Uebrigens soll er, wenn er das Velociped überhaupt benützen will, auch nicht durch Ungeschicklichkeit und Unbehilflichkeit zum Schauspiel und Gespött für das Volk werden, sondern das Fahren ordentlich erlernen, was schon im Interesse der Sicherheit vor Unglücksfällen gelegen ist.

4. Eine andere Klippe, welche die Erlaubtheit des Radfahrens für den Geistlichen zum Scheitern bringen kann, ist die Kleidung. Manche Geistliche glauben, beim Radfahren nach der Art der Sportsmänner sich costümieren zu dürfen oder zu sollen. Daran thun sie gewiß unrecht, und die kirchliche Auctorität ist berechtigt und verpflichtet, sowohl gegen den Sport als auch gegen die uncanonische Kleidung der geistlichen Radfahrer einzuschreiten. Es besteht indes gar keine Nothwendigkeit, daß der Geistliche auf dem Fahrrad sich unclericalisch kleidet. So gut die radfahrenden Damen sich ganz decent zu kleiden verstehen, ebenso gut kann auch für die Geistlichen ein Anzug hergestellt werden, der in Bezug auf Form und Farbe den Normen der kirchlichen Gesetzgebung entspricht und auch auf dem Fahrrad den Geistlichen sofort unzweideutig erkennen läßt. So viel ist gewiß: Der Geistliche darf sich, wenn er das Velociped erlaubterweise benützen will, über die kirchlichen Vorschriften bezüglich der clericalen Kleidung nicht hinwegsetzen.

5. Wenn die den kirchlichen Gesetzen widersprechenden Mißbräuche beim Radfahren der Geistlichen, wovon der Sport und die ungeistliche Kleidung die wichtigsten und hauptsächlichsten sind, beseitigt und ferngehalten werden, ist die Benützung des Velocipeds gleichwohl auch da noch für den Priester durchaus unstatthaft, weil der Verkehr auf dem Fahrrad mit der Würde und dem Ernste, womit ein Priester überall auftreten soll, durchaus unvereinbar ist, und weil ein Priester auf dem Rade dem gläubigen Volk zum Aergernis gereichen muß?

Richtig ist, alles Neue fällt auf; so erregte auch das Velocipedfahren, als es aufkam, Verwunderung und Staunen. Als auch Geistliche anfangen, dieses praktischen Verkehrsmittels sich zu bedienen, war das Aufsehen noch größer, und es ist wohl auch vorgekommen, daß gute und fromme Seelen in ihrem Conservatismus daran wirklich Anstoß nahmen in dem Gedanken, es wäre doch nicht angezeigt, daß die Geistlichen jede Neuerung mitmachen. So ergeht es in der Regel allem Neuen. Wenn es länger in Uebung ist und alltätlich wird, verliert es das Auffällige mehr und mehr; man gewöhnt sich daran. Auch an das Radfahren der Geistlichen hat man sich mehr gewöhnt, namentlich seitdem alle Stände, alle Berufszweige, Hohe und Niedere, Aerzte, Beamte, Officiere, alle Kategorien von Bediensteten in allen möglichen Lebensstellungen theils zum Vergnügen, theils zur Erleichterung ihrer Berufsarbeit dieses Verkehrsmittels sich bemächtigt haben und stets fort bedienen. Soll in der That der Priesterstand allein von der Benützung dieses Behikels ausgeschlossen sein? Wenn das Radfahren unter allen Umständen für den Priester indecent und mit dem Ernst und der Würde des Priesterthums durchaus nicht vereinbart werden kann, dann soll es dem Priester, auch wenn er der einzige wäre, versagt sein; er hat ja mehrere sehr wichtige Pflichten auf sich, die nur dem Priester auferlegt sind. Wenn jedoch das Radfahren

in den durch die Priesterwürde und die kirchlichen Vorschriften de vita et honestate clericorum gebotenen Schranken betrieben wird — daß solches geschehen könne, läßt sich kaum leugnen —, dann hört es auf, den Gläubigen zum Anstoß zu dienen, zudem dieselben einer Belehrung über den Nutzen und die Vortheile des Velocipeds auch bei Ausübung der Seelsorge leicht zugänglich sein werden. Das Radfahren ist eine Neuerung; die Kirche thut wohl daran, wenn sie sich einer solchen Neuerung gegenüber vorsichtig prüfend verhält. Die Kirche muß aber nicht jede Neuerung ablehnen; es könnte sich sonst, wie schon öfter, ereignen, daß übergroßer Eifer gegen eine Neuerung nach wenigen Jahren oder Jahrzehnten belächelt wird.

6. In den großen Städten, z. B. in München, bedarf der Seelsorger zur Erleichterung seines Berufes des Fahrrades nicht. Er hat zwar dort auch häufig weite Wege zurückzulegen, z. B. zu den Friedhöfen; aber es gibt in den Städten andere billige Communicationsmittel, und es entspricht sicher einem allgemeinen Gefühle, daß der Priester in den auf den Straßen der Großstädte herrschenden Trubel von männlichen und weiblichen Radfahrern sich nicht mische. In den Städten soll den Geistlichen das Radfahren im allgemeinen untersagt und verboten bleiben.

In Seelsorgegemeinden von geringem Umfange ist das Bedürfnis nach dem Velociped ebenfalls kein vordringliches. Der Priester wird darum in solchen Gemeinden des Fahrrades sich enthalten und höchstens ausnahmsweise desselben sich bedienen, wenn er nämlich an einen entfernten Ort, zu dem weder eine Eisenbahn noch eine andere Fahrgelegenheit führt, aus guten Gründen sich begeben soll.

7. In ausgedehnten Pfarreien, deren wir namentlich in Altbayern eine große Anzahl haben, kann das Radfahren für die Geistlichen eine große Wohlthat, ja eine Art Nothwendigkeit werden. Es läßt sich nicht in Abrede stellen, daß durch das Fahrrad viel Zeit und Kraft erspart werden kann. Diese Wahrheit läßt sich nicht durch oberflächlichen Witz und Spott aus der Welt schaffen.

Ich kenne einen Pfarrer, einen durchaus ernsten und musterhaften Priester, der zur Zeit der ärgsten Priesternoth seine große Pfarrei mit vielen weit entlegenen Ortschaften mehrere Jahre allein pastorieren mußte. „Gott sei Dank“, sagte er öfter, „daß mir meine körperliche Rüstigkeit das Radfahren gestattet. Mein Velociped muß mir den Cooperator ersetzen. Ich könnte fast unmöglich die Filialschule versehen und die Kranken besuchen.“ Als ihm wieder ein Hilfspriester zugetheilt wurde, verschenkte er sein Velociped, weil er es jetzt, wie er sagte, nicht mehr brauche. Niemand aus der ganzen Pfarrei verübelte dem würdigen Seelsorger das Radfahren; im Gegentheil, alles vergönnte ihm von Herzen die Unterstützung, welche die neue Erfindung ihrem Pfarrherrn brachte und die Verseeing und Beibehaltung der Pfarrei ihm ermöglichte.

8. Häufiger und noch in höherem Maße erfahren unsere Hilfsgeistlichen (Cooperatoren) die Vortheile und Wohlthaten des Fahrrades. Viele Pfarreien haben 1—1½ Stunden vom Pfarrsitz entfernte Filialen, nach welchen die Cooperatoren täglich oder doch mehreremale in der Woche der Gottesdienste und der Schulen wegen excurririen müssen. Nicht selten liegen die Filialen in direct entgegengesetzter Richtung und müssen, so lange der Priester mangel nicht vollständig gehoben ist, häufig von Einem Priester versehen werden. Da kann es sich ereignen, daß ein solcher Priester an manchen Tagen wegen des Besuchs der Kranken, wegen einfallender Provisuren nach verschiedenen Richtungen stundenlange Wege zurückzulegen hat. Wäre es nicht eine Härte, dem Geistlichen in dieser Lage den Gebrauch des Fahrrades, das ihm zwei Drittel der auf so weite Gänge zu verwendenden Zeit und Kraft erspart, gänzlich zu untersagen?

9. Bei plötzlich eintretender Todesgefahr infolge von Unglücksfällen und acuten Krankheiten gewährt es großen Trost, wenn der Priester schnell erscheinen kann, um die Tröstungen der heiligen Religion zu spenden, und niemand wird daran Anstoß nehmen, wenn er auf dem Fahrrad noch rechtzeitig ankommt. Es sind bereits öfter solche Fälle vorgekommen, in welchen es nur das Velociped möglich machte, einem Sterbenden die heiligen Sacramente zu reichen. Im Interesse der Sache ist zu wünschen, daß die Seelsorger derartige Fälle ihren hochwürdigsten Ordinarien berichten. Dabei wäre auch die Frage zu erörtern, ob es angänglich wäre, daß ein Priester, wenn er das Allerheiligste nicht aus einer Kirche in der Nähe des Verunglückten oder Schwerkranken herbeibringen könnte, mit Chorrock und Stola bekleidet und mit einem Lichte versehen, selbst auf einem Fahrrad die heilige Wegzehrung aus der Pfarrkirche überbringe. Bei der großen Liebe Jesu zu den Kranken und seinem heißen Verlangen nach Vereinigung mit den im Tode Ringenden möchte ich diese Frage nicht ohne weiters verneinen, und wenn ein Priester seinem Ordinarius nachträglich berichtete, er hätte es so, wie beschrieben, gemacht und dadurch einen Sterbenden noch mit der heiligen Communion beglückt, so möchte ich bezweifeln, ob er wegen vorschriftswidriger und unwürdiger Behandlung des Allerheiligsten bestraft werden solle.

10. Ein Priester hat öfter das Bedürfnis, andere Priester zu besuchen, z. B. um in schwierigen Fällen sich Rath zu erholen, um zu beichten, um den vorgeschriebenen Pastoralconferenzen beizuwohnen, um die Freundschaft zu pflegen und über seelsorgliche Angelegenheiten oder auch wissenschaftliche Gegenstände sich zu besprechen und zu unterhalten. Alle diese gewiß lobenswerten Zwecke werden durch das Radfahren wesentlich gefördert.

11. Der Vergnügungssucht darf das Velociped von Priestern niemals dienstbar gemacht werden. Der Wirtshausbesuch der Geistlichen darf durch dasselbe nicht vermehrt werden. Es darf nicht dazu benützt werden, um an jedem Tag anderswohin einen Ausflug zu

machen. Uebrigens muß das Radfahren doch auch nicht allzu rigoros auf die seelsorglichen Zwecke eingeschränkt werden. Wenn es einem Herrn Freude macht, wenn er auf dem Rade eine seiner Gesundheit förderliche Bewegung zu finden glaubt, so mag er auf Wegen und Straßen, die keinen allzu frequenten Verkehr aufweisen, mit Maß und Ziel auf dem Fahrrad sich vergnügen. Solches erscheint auch deshalb als zulässig, weil das Radfahren auch erlernt sein will. Diesen Zweck wird man nicht erreichen, wenn man nicht auch außer den durch die Seelsorge veranlaßten Touren auf dem Rade sich übt. Nicht alle jungen Priester können diese Kunst sich schon vor der Ordination aneignen, weil ihnen in den Studentenjahren die Gelegenheit dazu, namentlich der Besitz eines Fahrrades mangelt. Es ist auch kaum in der Ordnung, daß unsere meist armen Aspiranten des geistlichen Standes, die in den Seminarien Freiplätze genießen, für die Ferien kostspielige Fahrräder sich anschaffen, und sind Vorkommnisse dieser Art nicht mit Unrecht mißliebig aufgenommen worden. Darum kann das Radfahren der Geistlichen zum Zwecke der Uebung, wenn es nicht überhaupt gänzlich verboten werden soll, kaum untersagt werden.

12. Nach dieser Darlegung ist für die kirchliche Auctorität reichlicher Anlaß gegeben, um bezüglich des Radfahrens der Geistlichen ordnend, leitend, verbiethend einzugreifen. Es wird dies nicht in allen Diöcesen in gleicher Weise geschehen können, da die Verhältnisse in den einzelnen Kirchensprengeln sehr verschieden sind. Die hochwürdigsten Oberhirten werden es sich, wenn auch einige allgemeine Grundsätze überall Geltung haben werden, jeder für sich überlegen müssen, wie sie den mit dem Radfahren der Priester leicht verbundenen Mißständen und Gefahren am besten begegnen werden. Eine oberhirtliche Instruction über das Radfahren der Geistlichen dürfte sich allenthalben als unentbehrlich herausstellen. Wo man den Priestern den Gebrauch des Fahrrades gänzlich verbieten zu müssen glaubte, werden die kirchlichen Oberen kaum umhin können, in manchen Fällen Dispensation eintreten zu lassen. Möge die Sache geordnet werden wie immer, — jedenfalls ist der Wunsch gerechtfertigt: Möge es den hochwürdigsten Ordinarien erspart bleiben, wegen Ungehorsams gegen ihre diesbezüglichen Verordnungen von ihrer Strafgewalt Gebrauch machen zu müssen! Dies gebe Gott!“.

## Ernstes und Heiteres für die Dilettanten = Bühne.

Von Johann Langthaler, reg. Chorherr und Stiftshofmeister in St. Florian, Oberösterreich. (Nachdruck verboten.)

### Dritter Artikel.

**Jugend- und Schul-Theater.** Von Wilhelm Kammerer  
G. J. Manz in Regensburg, 8°. Preis jedes Bändchens (7.—12.) à M. 1.20  
= fl. —.72.