währt. Die Hunde liegen während dieser Zeit beständig still, wenn sie aber die äußerste Hungersnot treibt, so fressen sie Kleider und alte Riemen vom Schlitten ab, und man kann sich nicht genug über ihre starke Natur verwundern, worin sie die Pferde bei weitem übertreffen. So hat man auch vor den Stürmen allezeit die sicherste Nachricht von dem herannahenden oder kommenden Ungewitter durch die Hunde; denn wenn sie im Schnee graben und sich dabei legen, man man, wofern zu weit von Wohnungen entfernt, sicherlich einen Ort sich aufsuchen, wo man vor dem Sturm sich oder bergen kann.

Die „Bevölkerung" der Seedampfer.

Kam da zu einem Arzt in Bremerhaven ein Schiffsmann, um sich, wie es zur Annahme von Schiffsdiensten vorgeschrieben ist, auf seinen Gesundheitszustand untersuchen zu lassen. Bei Erledigung der Formalitäten fragte der Doktor: „Als was wollen Sie fahren?" und mit einem gewissen Stolz erwiderte der Gefragte: „Ich bin Kalte-Luft-Assistent." Der etwas ungewöhnliche Titel fand folgendermaßen seine Erklärung: Das Hilfspersonal zur Bedienung und Wartung der Schiffsmaschinen nennt sich Maschinisten-Assistent und dieser Titel hatte jener Mann, der auf einem Dampfer des Norddeutschen Lloyd zur Wartung der Kühlmaschinen und der Kühlräume angestellt war, sinngemäß auf sich übertragen; er assistiert bei der Erzeugung kalter Luft.

„Kalte-Luft-Assistenten" gab's zur Zeit der Segelschiffe noch nicht. Ueberhaupt war damals die Zusammensetzung der Mannschaft nicht so mannigfaltig, wie sie es heute an Bord der großen Dampfer mit ihren weitverzweigten maschinellen Einrichtungen und ihren raffinierten Einrichtungen zur Verpflegung und Unterbringung großer Passagiermengen naturgemäß sein muß. Ein Segelschiff auf großer Fahrt hatte einen Kapitän, der bei der Mannschaft den Kosenamen „Der Alte" führte, sowie einen ersten und zweiten Steuermann; der letztere führte, da er zugleich den Proviant verwaltete, den Spitznamen „Speckschnieder" d. i. auf hochdeutsch Speckschneider. Dann gab's als obersten der Mannschaft einen Bootsmann, ferner einen Zimmermann, den Segelmacher und den Koch, und die übrige Besatzung bestand aus einer Anzahl Vollmatrosen, Leichtmatrosen und einigen Schiffsjungen, die zugleich die persönliche Bedienung des Kapitäns und der Steuerleute besorgten und dem Koch beim Kartoffelschälen usw. zur Hand gingen.

Auf den großen Segelschiffen ist die Zusammensetzung der Besatzung auch heute noch so. Nur kommt, da diese Schiffe aus Eisen oder Stahl gebaut sind, ein Schmied hinzu, sowie auf Schiffen, die mit Dampfwinden und Dampfspill ausgerüstet sind, ein Donkeymann zur Bedienung des sog. Donkeykessels, eines kleinen, am Deck stehenden Dampfkessels. Auch auf Dampfern, die keine Passagiere fahren, ist das Personal noch ziemlich einfach zusammengesetzt; neben den nautischen Schiffsoffizieren und den Seeleuten gibt es die mit der Leitung des Maschinendienstes beschäftigten Ingenieure und Maschinisten und das untere Personal wie Maschinenassistenten, Heizer und Kohlenzieher; letztere „trimmen" die Kohlen aus ihrem „Aufbewahrungsort, den „Bunkern," vor die Kesselfeuerung. Auf Fischdampfern wird außerdem ein Netzmacher gefahren, und auf Spezialschiffen wie Kabeldampfern das für diesen besonderen Zweck ausgebildete Personal.

Ein viel bunteres Bild bietet die Besatzung der großen Passagierdampfer. Den Stamm bildet natürlich das seemännische und das Maschinenpersonal, das um einige Spezialisten vermehrt ist; so hat man an Bord dieser Schiffe besondere Steurer und in der Maschine besondere Schmierer und einen „Storekeeper", auf deutsch Materialverwalter, welcher das Werkzeug und allerlei Material verwaltet. Die große Rolle, welche die Elektrizität an Bord dieser schwimmenden Städte spielt, erfordert die Theilnahme besonderer Elektriker zur Instandhaltung der Leitungen und Apparate; für Spezialmaschinen, wie die Kühlmaschine, den Destilleurapparat usw. sind besondere Wärter vorhanden, und die Ausdehnung und Wichtigkeit der Kesselanlage dieses Riesen eines Dampfers, verlangt daß ständig ein oder mehrere Kesselschmiede an Bord sind. Abgesehen hiervon ist unter dem als [illegible] Personal eine größere Arbeitseintheilung [illegible] worden, sodaß [illegible] neben dem [illegible] die [illegible] tung eines [illegible] der zweite [illegible] Lademasseist [illegible] Funktionen die [illegible] früher nebenher besorgen konnten, sind besonderen Angestellten übertragen worden; so werden die riesigen Proviantmengen, die ein großer Passagierdampfer mitführt, von besonderen Proviantmeistern verwaltet und da mit dem Betrieb eines Liniendampfers nicht nur während des Aufenthaltes im Hafen, sondern auch während der Fahrt viele Geldgeschäfte verbunden sind, hat man Zahlmeister angestellt, und auf den größten Schiffen sind ihm sogar Assistenten beigegeben.

Die gewaltigste Veränderung im Mannschaftsbestand der großen Schiffe ist aber durch die Zunahme der Passagierzahl herbeigeführt worden. Während auf dem neuesten und größten Schnelldampfer, dem Lloyddampfer Kronprinzessin Cecilie, die seemännische Besatzung 85 Mann und das Maschinenpersonal 290 Mann stark ist, erfordert die Verpflegung und Bedienung der bald 2000köpfigen Passagierzahl 280 Mann. Zunächst ist da der unter dem Obersteward, der mit dem Geschäftsführer eines Riesenhotels zu vergleichen ist und von mehreren zweiten Stewards unterstützt wird, ein Heer von Stewards thätig, die die Funktionen der Kellner vertreten; für die weiblichen Passagiere gibts Stewardessen und im Zwischendeck Zwischendeckswärter und Wärterinnen. Außerdem gibt es Musiker für die Tafelmusik, einen oder mehrere Schriftsetzer, die die Menukarten und Gelegenheitsdrucksachen herstellen, Blumen- und Bücherverkäufer, Klingeljungen, Liftjungen, Badediere und Friseure, Badewärter und andere mehr. Der Küche, auf die besonders die deutschen Rhedereien großen Werth legen steht ein Oberkoch vor, unter dem mehrere zweite Köche, Konditoren, Bäcker, Schlächter, Aufwäscher und Pantryleute (Pantryleute heißt Anrichter) von früh bis spät alle Hände voll zu thun haben. Aber nicht nur für gesunde, sondern auch für kranke Passagiere ist Vorsorge getroffen; jeder Dampfer hat ein Hospital, und ein oder zwei Aerzte und ein Heilgehilfe sind zur Hilfe bereit; auf Dampfern mit großem Auswandererverkehr ist sogar eine in der Geburtshilfe ausgebildete Stewardeß vorhanden!

Seitdem die Funkentelegraphie in den Dienst der Schiffahrt gestellt worden ist, gehört auch ein „drahtloser Telegraphist" zur Besatzung der Schnelldampfer, und der Bedarf an solchen Leuten wird noch steigen, sobald in amerikanischen Häfen verkehrenden überseeischen Passagierdampfer mit Funkentelegraphie ausgerüstet sein müssen. Dieser Vorschlag ist eine Folge des Zusammenstoßes der Dampfer Florida und Republic, bei dem die drahtlose Telegraphie außerordentlich viel zum schnellen Erscheinen von Hilfe beigetragen hat. Neben dem Telegraph ist auch die Post auf einigen Dampfern vertreten; es gibt nämlich eine deutsch-amerikanische Seepost, welche darin besteht, daß bereits an Bord der Schnelldampfer die Postsendungen durch deutsche und amerikanische Postbeamte sortiert und bearbeitet werden, so daß bei der Ankunft im Hafen — sei es New York oder Bremerhaven — die einzelnen Postsäcke sofort an die richtigen Lahnen gerichtet werden können.

Man sieht, die Besatzung eines großen Dampfers hat eine mannigfaltigere Zusammensetzung als die manches Dorfes, und es fehlt schließlich nur noch ein Schiffsgeistlicher und ein Schiffsstandesbeamter. Die Funktionen des letzteren versieht jetzt der Kapitän, der nach dem Gesetze über die Beurkundung des Personenstandes etwaige Geburten und Sterbefälle, welche sich während der Reise an Bord ereignen, unter Zuziehung zweier Schiffsoffiziere oder anderer glaubhafter Personen im Schiffsjournal zu beurkunden und darüber zwei Bescheinigungen für das Seemannsamt und das zuständige Standesamt auszustellen hat. Gerade sehr selten sind die Fälle nicht, in denen der Kapitän eines großen Passagierdampfers in die Lage kommt, ein trauriges oder freudiges Ereignis an Bord als Standesbeamter zu registrieren.

Zur Geschichte des Alpensports.

Im Jahre hat ein Dr. G. in Nilingen in Württemberg eine höchst interessante und beachtenswerthe Bergbesteigung aus dem 13. Jahrhundert vorgetragen. Es handelte sich bei diesem Vortrag um die Ersteigung eines Berges in den Ostpyrenäen durch König Peter von Aragonien, von welcher der Barfüßermönch Salimbene zum Jahre 1285 erzählt. Der Berichterstatter bemerkte dabei, Peter von Aragonien habe diese Hochtour nur unternommen, um zu sehen, wie es auf dem Gipfel eines Berges aussehe, nicht um die Aussicht zu genießen, was doch den Bergsteigern unserer Tage als Hauptsache erscheine. So sehr interessant jene Ausführungen sind, ein Beitrag zur Geschichte des Alpensports im engeren Sinne stellen sie nicht dar, da der sehr verehrte Verfasser selbst bemerkt, der Berg sei in den Ostpyrenäen, zum Königreich Aragon gehörig, zu suchen.

Mit der Epoche, in welcher allmählich Sinn und Verständnis für die Zauber der Alpen erwachte, tritt ein anderer Gewaltiger auf, der als einer der allerersten Alpentouristen und als Vater des in unserer Zeit so hochentwickelten Alpensports gelten muß.

Dieser Mann ist kein Geringerer als der berühmte italienische Dichter Petrarca und der in Betracht kommende Berg der Mont Ventoux bei Orange, der allerdings nur erst ein Vorberg der Westalpen genannt werden muß, indes bei seinem schroffen Aufbau immerhin ein für jene Zeit ganz ansehnliches Versuchsobjekt zu heißen verdiente. Der eigenhändige Bericht Petrarcas über diese Hochtour findet sich in einem Briefe an den Kardinal Colonna in französischer Sprache wiedergegeben in: Les Ascentions celebres etc. par Zurcher et Margolle, Paris 1879, pag. 269 ff. — einem bei uns etwas seltenen Werke, maßen ich solches weder in der K. Landesbibliothek Stuttgart noch in der K. B. Hof- und Staatsbibliothek München erlangen konnte, welch letztere doch sonst etwa 1,250,000 Bände besitzen soll; ich habe meine Schilderung dem Buche von Dr. Schwarz „Die Erschließung der Gebirge von den ältesten Zeiten bis auf Saussure — 1787 — Leipzig 1885" — entnommen. Der Dichter Petrarca brachte seine Jugendzeit theilweise in unmittelbarer Nähe jenes Mont Ventoux zu. So war denn, wie er ausdrücklich bemerkt, schon frühzeitig der Wunsch, einmal auf die [illegible] weithin sichtbaren Gipfel zu [illegible] in ihm rege geworden. Zu seinem 3[illegible] Jahre sollte ihm der Wunsch erfüllt werden. Freilich hatte er genug gekostet, einen Begleiter zu finden, auserwogen die [illegible] Leute jener vermeichlichten Zeit jenem derartigen Unternehmen [illegible] Lust verspürten. Nur sein [illegible] Gerhard fand sich bereit mit ihm, dem Poeten die Fahrt auszuführen. Am 24. April 1336 brachen die beiden Brüder, begleitet von einigen Dienern, von Avignon auf. In dem Städtchen Malaucene, unmittelbar am Fuße des Gipfels, wurde die Nacht zugebracht. Der nächste Tag war der Ruhe gewidmet. Am [illegible] ging man an das eigentliche Werk, das sich als sauer genug erwies, trotzdem daß der Himmel sein schönstes Gewand angelegt hatte. Auf halber Höhe begegneten die Bergsteiger einem alten Hirten, der ihnen dringend von ihrem Vorhaben abrieth. Doch dienten seine Vorstellungen nur dazu, sie in ihrem Entschlusse noch fester zu machen. Mit Hast eilten sie weiter, jedoch lediglich um desto früher zu ermatten. Auf einem Felsblock wurde ausgeruht. Indes zeigte sich die Kraft zum Aufwärtsklimmen nun erst recht geschwächt. Namentlich war dies der Fall bei unserem Dichter, der anfing, auf weiten Umwegen nach bequemeren Pfaden zu suchen, während sein Bruder auf geradestem Wege dem Gipfel zustrebte und von der Höhe herab den in der Tiefe Herumirrenden noch verlachte. Endlich aber fanden sich die Brüder doch glücklich auf dem Gipfel vereinigt. Der ungeheure Horizont, der sich vor unsern kühnen Pionieren aufthat, raubte ihnen für einige Augenblicke wahrhaft die Besinnung. Die schneebedeckten Hochalpen erschienen ganz nahe, das Meer bei Marseille war wohl zu erkennen. Die Rhone strömte sozusagen senkrecht unter den Beschauern dahin: „Nie sah ich" — bemerkte Petrarca — „ein großartiges, mannigfaltigeres, ergreifenderes Bild." Dasselbe führte den bekanntlich zu religiöser Schwärmerei hingeneigten Dichter sogar zu ernsteren Gedanken. Er zog die Konfessionen des hl. Augustin, die er immer bei sich führte, aus der Tasche, und der Zufall wollte es, daß er die Stelle im zweiten Buche aufschlug, wo es heißt: „Die Menschen schauen voll Bewunderung die Gipfel der Berge und die Wogen des Meeres und die Wässer der Ströme und die Bahnen, welche die Gestirne beschreiben." Diese Betrachtungen hielten auch noch an während des Abstieges. Bei jedem Schritt sagte der Dichter: „Wenn ich schon so viel Mühe darauf verwandt habe, um meinen Leib ein ganz klein wenig dem Himmel näher zu bringen, wie sollte ich nicht alles aufwenden, um meine Seele dahin gelangen zu lassen?"

Die Zahl 13 in London.

Wie abergläubisch die anscheinend so nüchternen Engländer sind, zeigt der Umstand, daß die Zahl 13 in fast allen Stadtvierteln Londons verpönt ist. In den bedeutendsten Straßen, wie z. B. The Strand, Threadneedle Street, St. James Street, Woburn-Place und Westbourne Grove, fehlt die Nummer 13 ganz. In der Park Lane versteckt sie sich hinter 12A und in der Upper Brook Street steht an ihrer Stelle 15A.

Marke O. W.

Im Rauchkuppee des D-Zuges zündete sich ein Passagier umständlich eine Cigarre an, paffte ein paarmal stillvergnügt in die Luft und bemerkte dann: „Ja, ja, eine Cigarre so recht in Ruhe geht mir über alles." — Sein Gegenüber erhob sich und erwiderte: „Na, so lange Sie Ihre Sorte da rauchen, wird Ihnen so leicht keiner zu nahe treten". Sprach's und ging hinaus.

Wer den Notleidenden in Europa helfen will, kaufe Deilers Buch über

Die Deutschen in Louisiana.

Der Ertrag des Verkaufs kommt dem Hilfswerk zugute

Allen, die das Hilfswerk für die notleidende Bevölkerung in den mitteleuropäischen Ländern fördern wollen, bietet sich eine außerordentliche Gelegenheit, das zu tun und zugleich ein wertvolles und interessantes Buch sich zu verschaffen. Herr Abt Paul, O.S.B., von der St. Josephs Abtei in St. Benedikt, La., hat der Central-Stelle des Central-Vereins eine größere Anzahl Exemplare des Buches von Prof. Hanno Deiler:

The Settlement of the German Coast of Louisiana and the Creoles of German Descent

geschenkt mit der Bestimmung, daß der Reinertrag des Verkaufs dem Hilfswerk zu Gute kommen soll.

Das Buch Deilers steht zu mäßigem Preise zur Verfügung. Es ist eine hochinteressante Darstellung der ersten deutschen Ansiedler und Ansiedlungen in Louisiana. Prof. Deiler, der sich durch seine Forschungen auf dem Gebiet der Deutsch-Amerikaner einen bedeutenden Ruf erworben, verdankt sein Ansehen zum Teil dieser Arbeit über jenen Landstrich am Mississippi, der heute noch "The German Coast" genannt wird. Der Verfasser war bekanntlich langjähriger Professor der deutschen Sprache und Literatur an der Tulane University in New Orleans, und Präsident des Nord-Amerikanischen Sangerbundes. Die Abhandlung ist 135 Seiten stark. In 33 Abschnitten wird darin dem Leser wertvolles historisches Material unterbreitet.

Der Preis des Buches ist: 87 Cents für das in Leinwand gebundene Exemplar, portofrei; für das broschierte Exemplar 60 Cents, portofrei. Bestellungen mit Einschluß der Geldsendung sind zu richten an Central Bureau of the C. V., Temple Bldg., St. Louis, Mo.

COAL
DRUMHELLER AND GALT
— THE BEST IN THE WEST —
sold by
Liberty Grain Co., Ltd., LENORA LAKE

BLYMYER CHURCH BELLS.
UNLIKE OTHER BELLS SWEETER, MORE DURABLE, LOWER PRICED. OUR FREE CATALOGUE TELLS WHY.
Write to Cincinnati Bell Foundry Co., Cincinnati

Abonniert auf den St. Peters Bote!

Vielleicht Ihre letzte Gelegenheit
zur Anschaffung eines Vorrats von
Saskatoon Bier

Flaschen-Bier oder Porter:

1 Faß, enthaltend	10 Dutzend Pints Flaschenbier		$23.23
1 Faß, „	6 Dutzend Quarts	„	23.23
1 Kiste, „	2 Dutzend Pints	„	4.80
1 Kiste, „	1 Dutzend Quarts	„	4.30

(Porter ist nur in Pint-Flaschen zu haben)

Bier im Faß:

Ein ¼ Keg $9.85 Ein ½ Bbl. $17.68

(Leere Bierfässer muß man prompt zurückschicken)

Mit jeder Bestellung muß zugleich der volle Geldbetrag eingesandt werden. Man sende uns den Betrag per Bank, Expreß oder Post-Geldanweisung. Persönliche Checks können nur dann angenommen werden wenn sie unterzeichnet sind und der Wechselbetrag beigefügt ist.

Bier kann nicht nach Bahnstationen geschickt werden, wo kein Agent der Bahn ist. Man bezeichne uns die nächste Bahnstation mit einem Agenten, nach der wir die Bestellung schicken sollen.

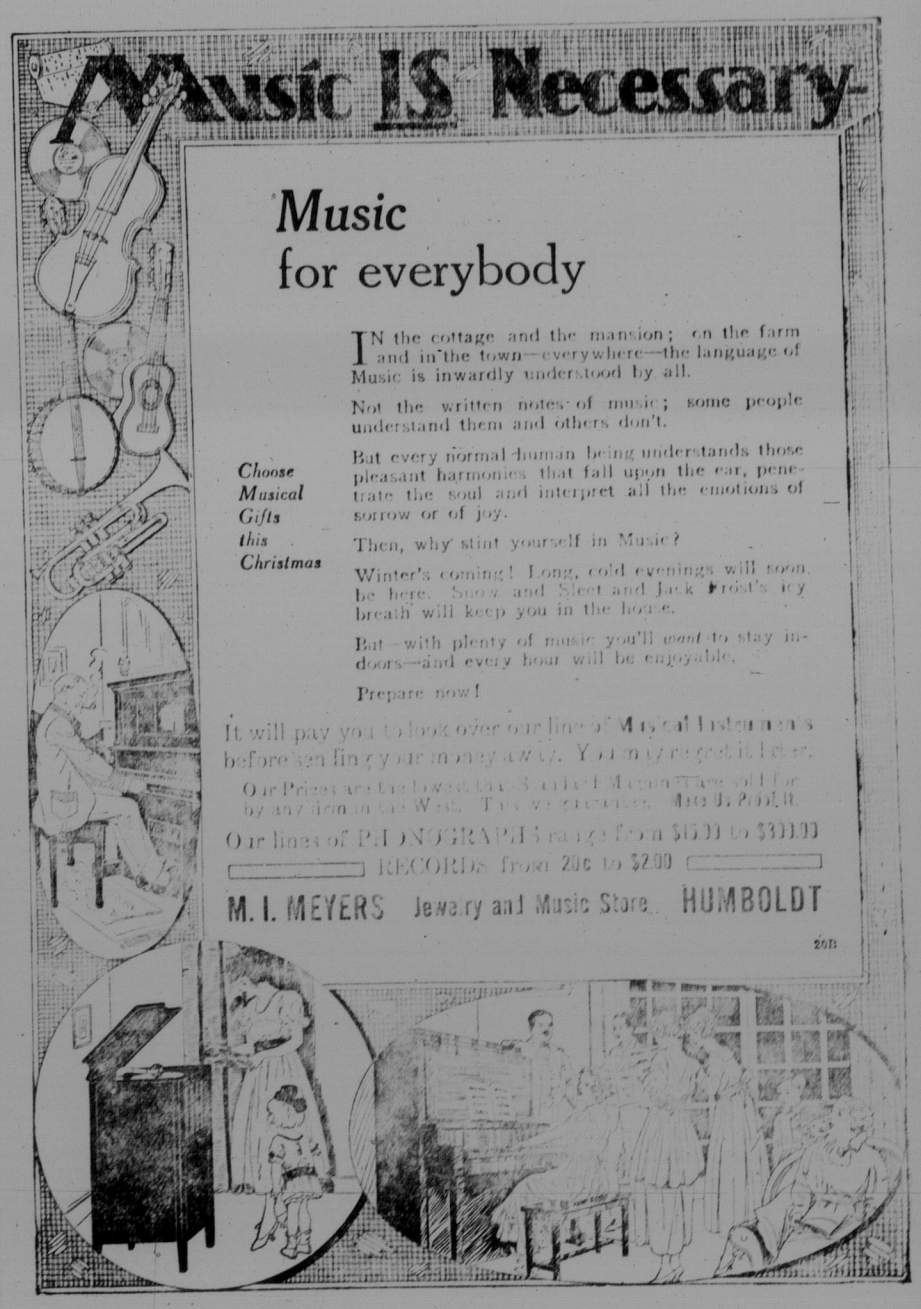
Alle Fracht- und Expreßkosten sind vom Käufer zu bezahlen.

Alle Sendungen werden versiegelt und gut verpackt hier abgeschickt. Sollte die Sendung beschädigt sein oder etwas davon fehlen, verlange man Ersatz von der Transport Company.

Rücksendung leerer Gefäße.

Leere Gefäße sind zu schicken an: The Saskatoon Brewing Company, Ltd., SASKATOON, SASK. Transportkosten bezahlt der Absender. Die Saskatoon Brewing Co. vergütet für leere Gefäße per Money Order die folgenden Beträge: Pintflaschen 30c per Dutzend; Quartflaschen 50c per Dutzend; (nur wirkliche Bierflaschen werden angenommen). Leere Bierfässer: für ein ¼ keg $3.00; für ein ½ bbl. $4.00.

Die Adreßzettel an den Paketen soll man nicht abmachen. Name und Adresse des Absenders müssen an jeder Sendung angegeben sein, damit wir wissen, an wen die Vergütung zu senden ist.

Bestellt bei uns keine anderen Getränke. Wir schicken nur Saskatoon Bier

H. F. HOESCHEN
EDMONTON, Alberta.