

ging auf der Straße spazieren. Wie mancher Engländer hatte auch er eine kurze Pfeife im Munde.

Als der Detektiv so langsam daher schritt, stellte sich ihm plötzlich ein Mann in den Weg und fragte ihn:

„Entschuldigen Sie, können Sie mir sagen, wo sich hier in der Nähe eine Wechselstube befindet? Ich möchte einige Dollars in Schillinge umwechseln.“

Der Detektiv nahm seine kurze Pfeife aus dem Munde, drehte sich um und zeigte mit dem Mundstück auf die Eingangstür eines Bankhauses, vor dem sie gerade standen.

In diesem Augenblick kamen zwei Männer aus der Bank. Plötzlich hoben sie ihre Arme in die Höhe und zeigten damit an, daß sie sich gefangen gaben.

Diese beiden Männer, die eben einen Bankraub verübt hatten, glaubten nämlich, daß die kurze Pfeife eine Pistole sei.

Der Detektiv verhaftete die Bankräuber.

Seitdem hält jeder Detektiv eine kurze Pfeife im Munde.

L. S u ft.

### Spurweite der Eisenbahn \*

Bei sämtlichen europäischen Eisenbahnen, mit Ausnahme der russischen, irländischen, spanischen und portugiesischen, beträgt die Spurweite 1435 mm. Eine etwas eigenartige Zahl! Und mit Recht wird man sich fragen, wieso denn die Eisenbahntechniker gerade auf diese Zahl gekommen sind. Die verschiedenen Anlässe für die merkwürdige Spurweite reichen bis in die ersten Tage des Eisenbahnbaues zurück.

Als im Jahre 1825 George Stephenson seine erste Lokomotive baute, gelang es ihm nur nach vieler Mühe, die Erlaubnis zur Beförderung von Personen auf der Strecke zwischen Stockton

und Darlington zu erhalten, und auch diese Erlaubnis wurde auf Widerruf gegeben. Er baute deshalb auch keine besonderen Personenwagen, sondern hängte an seinen ersten Zug hinter die Lokomotive eine Anzahl alter Postkutschen an.

Auf den Gedanken, diese alten Postkutschen zur Personenbeförderung bei der Eisenbahn zu benutzen, war er, abgesehen von der eben gegebenen vorläufigen Erlaubnis, dadurch gekommen, daß man ihm bei der Erlaubnis zum Bau der Eisenbahn in engherziger Weise die weitere Vorschrift gemacht hatte, ihre Spurweite dürfe nicht mehr betragen als 5 englische Fuß. Das war aber die in jenen Zeiten vorgeschriebene Breite für den Raum zwischen den beiden Rädern der englischen Postkutschen. Infolge dieser Vorschrift mußte Stephenson auch seine Lokomotive mit einer Spurbreite von 5 englischen Fuß bauen.

Dabei stieß er aber auf die größten Schwierigkeiten. Denn die beiden Zylinder seiner Lokomotive lagen innerhalb der Räder und nicht außerhalb. In dem engen Rahmen der vorgeschriebenen fünf englischen Fuß war es aber unmöglich, die beiden Zylinder unterzubringen. Nach langen Verhandlungen mit den zuständigen Behörden wurde ihm schließlich gestattet, die Spurweite so weit zu vergrößern, daß er zwischen den Rädern zwei Zylinder anbringen konnte.

Infolge dieser Erlaubnis kam Stephenson auf eine Spurweite von 5 (alten) englischen Fuß und 8½ Zoll, und setzte dann auch die als Personenwagen dienenden alten Postkutschen auf ein besonderes Rädergestell, das diese Spurweite hatte. Als man nun auf dem Festland daranging, Eisenbahnen zu bauen, gab es dort noch keine Fabriken, die Lokomotiven herzustellen vermochten, und man war deshalb darauf angewiesen, die Loko-