

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung.

englisch-japanische Vertrag.

Vertrag zwischen Japan und England, den wir in heutigen Morgenblatt veröffentlichen...

Es ist doch fast der ganze asiatische Erdteil, der unter dem Namen des Vertrags genaugen wird...

Wie der Umfang fast grenzenlos, so ist auch der Inhalt des Vertrages von äußerster Wichtigkeit...

Japan erhält in Korea, welche freie Hand, dafür aber die indischen Besitzungen Großbritanniens...

Die vorliegende Verfügung ist ein Vertrag, der die Unabhängigkeit und Integrität Chinas...

Es ist selbstverständlich, daß sich der Vertrag in erster Linie gegen England richtet...

Der ahnungslöse Zuschauer, der zum ersten Male eine Wöpfung Frank Wedekinds auf der Bühne sieht...

nicht; vielmehr tritt, wie wir den Vertrag auslegen, der Bündnisfall für England ein...

Minister des Aeußeren Carl von Sansonow hat in einem Schreiben vom 6. September...

Die vorliegende Verfügung ist ein Vertrag, der die Unabhängigkeit und Integrität Chinas...

Die vorliegende Verfügung ist ein Vertrag, der die Unabhängigkeit und Integrität Chinas...

Die vorliegende Verfügung ist ein Vertrag, der die Unabhängigkeit und Integrität Chinas...

Die vorliegende Verfügung ist ein Vertrag, der die Unabhängigkeit und Integrität Chinas...

Die vorliegende Verfügung ist ein Vertrag, der die Unabhängigkeit und Integrität Chinas...

Die vorliegende Verfügung ist ein Vertrag, der die Unabhängigkeit und Integrität Chinas...

Die vorliegende Verfügung ist ein Vertrag, der die Unabhängigkeit und Integrität Chinas...

Bestimmungen und Ausschüßen in China auf die kleine Randzone von Kiautschau beschränkt...

Nach allem ist der englisch-japanische Vertrag ein Schlag gegen die europäischen Interessen...

Ueber die Auffassung des englisch-japanischen Vertrages in London unterrichtet uns folgendes Privat-Telegramm...

Der japanisch-englische Vertrag, der nur durch die Versicherung Englands...

Der japanisch-englische Vertrag, der nur durch die Versicherung Englands...

Der japanisch-englische Vertrag, der nur durch die Versicherung Englands...

Der japanisch-englische Vertrag, der nur durch die Versicherung Englands...

Der japanisch-englische Vertrag, der nur durch die Versicherung Englands...

Der japanisch-englische Vertrag, der nur durch die Versicherung Englands...

„Hidalla.“

Aufführung im Alteinen Theater. Der ahnungslöse Zuschauer, der zum ersten Male eine Wöpfung Frank Wedekinds...

London, 27. September.

Die Morgenblätter sprechen sich sehr heftig über den englisch-japanischen Vertrag aus und betonen, daß er keineswegs aggressiv...





# Zwei Riesenprojekte der Großen Berliner.

## Projekt I. Unterirdisch von der Potsdamer Brücke zum Spittelmarkt. Die Leipzigerstrasse von der Strassenbahn entlastet. Projekt II. Unterirdisch Siegesallee—Unter den Linden. — 60 Millionen Kosten.

In den letzten Tagen ging es geheimnisvoll von Mund zu Mund: In der Großen Berliner Straßenbahn geht etwas vor. Verhättnislos-Räudliche Straßendeleger — Wirtensprojekte usw. Aber man tappte bis heute mittag im Dunkeln. Nur die Intimen der Großen Berliner rieben sich die Hände. Endlich heute mittag — hat sich das Dunkel gelöst. Die Straßenbahngesellschaft ist, nachdem heute vormittag eine Aufschlüsselung stattgefunden hat, mit zwei verblüffenden Projekten an die Öffentlichkeit getreten.

Die Große Berliner Straßenbahn will im Verein mit der ihr verbundenen Charlottenburger Straßenbahn und der Westlichen und Südlichen Straßenbahn die Gleise im Zuge der Leipzigerstraße vom Potsdamer Platz ab bis zum Dönhofsplatz vollständig beseitigen und für die Linien, die den starken Verkehr zwischen dem Westen von Berlin und dem südlichen Westlichen Vororten in der Richtung nach dem Spittelmarkt und darüber hinaus bewerkstelligen, eine Untergrundbahn herstellen. Sie soll von der Potsdamer Brücke ab bis zur Potsdamer Brücke, dem Potsdamer und Leipziger Platz und der Leipzigerstraße bis zum Dönhofsplatz verlaufen. Die Gleise sollen unter dem Niveau der Leipzigerstraße verlaufen, während das andere Gleispaar unter der Leipzigerstraße weiter unter dem Spittelmarkt und die Bahnhofsunterführung werden und in der Potsdamer Brücke in den Potsdamer Platz einmünden wird. Die gegenwärtig in der Potsdamerstraße verlaufenden Gleise werden von der Brücke ab, entlastet von dem zu unterführenden Verkehr, ab zum noch dem Verkehr dienend, der sich von Westen in der Richtung nach dem Brandenburger Tor einstellt und dem Westlichen Platz andererseits bewegt. Die Linien, die den Verkehr zwischen Mohabit und dem Spittelmarkt, und darüber hinaus über die Leipzigerstraße bewerkstelligen (Linien 9 und Nummer 1) werden, von der Leipzigerstraße abgehend, durch die Hof- und Kronenstraße geführt werden. Nach dem Projekt II beabsichtigen die Gesellschaft ihre oberirdischen Anlagen am Brandenburger Tor und am Dönhofsplatz in Untergrundbahnanlagen umzuwandeln und gleichzeitig durch eine zweigleisige Untergrundbahn in der Straße Unter den Linden zu verbinden die Projekte für diese gesamte Umgestaltung der Straßenbahnanlagen den Staatlichen Behörden, die die Genehmigung auszusprechen haben, bereits vor. Ihre Ausführung, ganz gleichgültig, von wem immer sie erfolgte, würde nicht nur für die Verkehrs-entwicklung der Stadt Berlin, sondern für das Verkehrsleben des umfangreichen Gebietes von ganz Groß-Berlin und umliegenden Vororten bringen. Allein schon die Befreiung der aufstößigen Gleise im Zuge der Leipzigerstraße würde, das um ein vorerwähntes, das in der glückseligsten Beseitigung führen. Der gegenwärtig in der unternehmungsdringende Verkehr, der Straßen- und der Bahnverkehr, haben im Laufe der Zeit einen enormen Umfang angenommen, daß die sichere Weiterentwicklung dieser Hauptverkehrsader behindert und gehemmt wird.

Die brennende

### Verkehrsfrage des Potsdamer Platzes

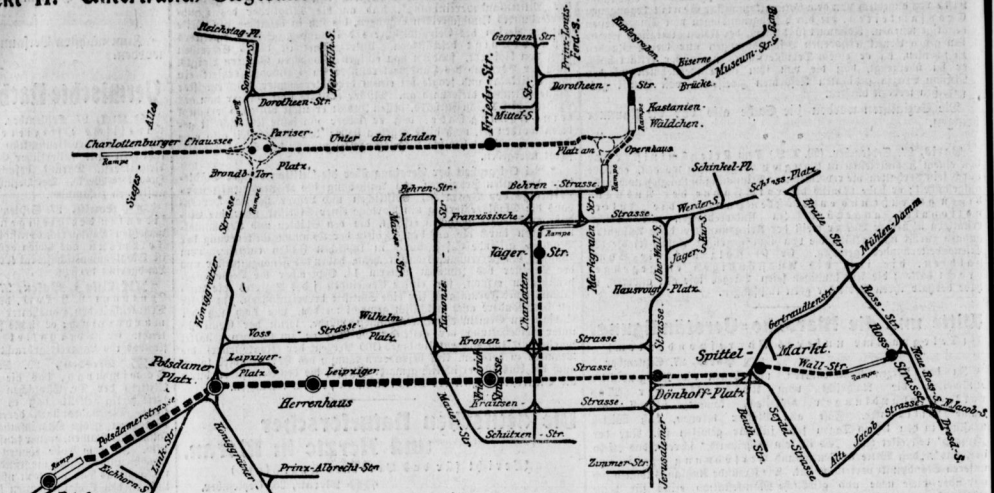
würde gleichzeitig ihre Lösung finden, wenn der bedeutende Verkehrsfluß von und nach den Anlagen der Stadt sich fast unter dem Pfeiler festsetzen. Schon jetzt passieren an dieser Stelle täglich 115.000 Personen in 3.300 Wagen, also jährlich 42 Millionen Personen in 2 Millionen Wagen den Platz. Ein Blick auf unsere Straße, in der die geplanten Umgestaltungen erforderlich gemacht sind, wird bezeugen, daß es sich bei beiden Projekten um die Lösung höchst wichtiger Verkehrsfragen handelt, die unter Verhältnissen schon lange, leider erfolglos, beschäftigt haben. Die Verwirklichung eines Durcheinanders unter den Händen ist, wie bekannt, auch von der Stadt Berlin zur Verbindung ihrer Linien nach Wankow und nach Kropitz geplant. Dieser Abzweig tritt das neue Projekt nicht entgegen. Die Straßenbahn muß der Stadt Berlin die Mitbenutzung ihrer Tunnelstrecke in einer dem Verkehrsbedürfnisse ausreichenden Weise zweifelslos einräumen, wie dies ja auch die Stadt Berlin tun würde gegenüber der Straßenbahn, wenn ihr Projekt zur Ausführung kommen sollte.

Die Kosten, die die Ausführung der geplanten Anlagen erfordern würde, werden bei den zu überwindenden außerordentlichen technischen Schwierigkeiten eine bedeutende Höhe; sie würden, wie wir erfahren, nicht unter 60 Millionen Mark betragen. Es dürfte klar sein — und da liegt der Haken im Pfeffer — daß eine so hohe Summe, die das Anlagekapital der Gesellschaften auf rund 300 Millionen Mark erhöhen würde, nur befristet werden kann, wenn den Gesellschaften eine sichere Erlösquelle für einen längeren Zeitraum als bisher gesichert wird. Bei Verwirklichung der neuen Konzeptionsdauer kommt auch noch besonders in Betracht, daß die geplanten Umgestaltungen sich im wesentlichen nur als Betriebsverbesserungen in bereits erschlossenen Verkehrsgebieten darstellen, daß neue Gebiete nicht und ganzem nicht hinzukommen, daß es sich vielmehr hauptsächlich um die Befreiung der Verkehrswege in bereits erschlossenen Gebieten handelt, die Verkehrswege, die Gesellschaften haben aber an ihre Vorteile die Berücksichtigung geknüpft, daß ihre Unternehmungen

### eine Konzeption von 90 Jahren

erhalten: es ist dies derselbe Zeitraum, der auch der Hof- und Untergrundbahn gesichert worden ist. Die den Gesellschaften bisher erteilte Konzeption läuft, wie man weiß, nur bis zum 31. Dezember 1940. Die Gesellschaften haben sich in diesem Sinne auch bereits an die in Betracht kommenden Regierungsbefugnisse verpflichtet, unter denen sie bereit sein würden, ihre künftigen vertraglichen Verpflichtungen für 90 Jahre auszusprechen.

Es wird die uns angehenden Informationen. Wir sind gerade die letzten gewesen, die den vielen nachschreitenden Maßnahmen der



### Zeichen-Erklärung.

- 1-gleisige Unterflasterbahn betriebl. Tunnel.
- 1-gleisige Anschlussstrecken.
- 1-gleisige Rampen.
- 4-gleisige Haltestellen.

zm. Straßen-Niveau.

Großen Berliner Straßenbahn und zuletzt ihrem veto gegenüber der Verlängerung der Untergrundbahn das Wort gegeben haben. Aber wir erkennen angesichts des heutigen 60 Millionenprojektes nicht, daß mit seiner Ausführung die Verkehrsmitte Berlins zum großen Teil bebaut sein würde. Die Kommune Berlin, die mit ihrer „Kommi“ nicht heute, sondern „im morgen“ Politik und dem ewigen Dünkel ihrer Verkehrspläne die Karte schon längst verfahren hat, ist mit dem Straßenbahnprojekt wieder einmal überfordert. Man darf nicht glauben, daß das Projekt der Großen Berliner manne Denn schließlich beruht das Projekt der Großen Berliner manne auf dem Grunde und Boden der Verhältnisse, die der Stadt Berlin ja das Mitbenutzungsrecht auf ihren Linien einräumen will. Hier dürfte es — selbst das Einverständnis der hiesigen Behörden vorausgesetzt — noch schwerer kämpe mit der Stadterweiterung sein, die ja über Grund und Boden zu verfügen hat. Ein dem sei, im Interesse des Berliner Verkehrs wäre eine glückliche Lösung der ganzen Frage nur zu wünschen. Wenn uns übrigens nicht alles täuscht, hat die Straßenbahn in Bezug auf die Genehmigung der hiesigen Behörden bereits gewisse Schritte in der Hand.

### einer unserer ersten Verkehrsplaner

einem unserer Mitarbeiter gegenüber zunächst dahin, daß wir wohl eine unterirdische Bahn, niemals aber eine Schienenbahn, auszuführen werden sollte. Außerdem hat sich technisch ungünstiger Schienenverkehr zu überwinden. Abgesehen davon aber dürfte die Kosten von 60 Millionen Mark doch zu niedrig bemessen sein.

Wir sind mit weiter erweiter, soll bei der Realisation auch die Möglichkeit von Umgestaltungen von der neu geplanten Unterflasterbahn zur U-Bahn vorgesehen sein.

### Der zweite Cholerafall in Berlin.

In Berlin hat sich ein zweiter Cholerafall ereignet. Auch bei der Frau des kürzlich an der Cholera verstorbenen Schiffers Wilhelm Lehmann sind Choleraerkrankungen festgestellt worden. Sie ist ein sogenannter Bazillenträger, fällt sich aber noch völlig wohl. Infolge dieses Befundes ist eine weitere Isolierung der Frau sowie der übrigen Familienmitglieder notwendig. Der Fall wird bereits heute morgen freigegeben werden. — Die Maßnahmen, die fremde Regierungen gegen die Einschleppung der Cholera von Hamburg her getroffen haben, sind zum größten Teil wieder aufgehoben worden. So wird aus Konstantinopel berichtet: Die Desinfizierung und ärztliche Überwachung der aus Hamburg kommenden Reisenden ist aufgehoben worden. — Aus Raika wird uns von der dortigen Polizeiverwaltung geschrieben, daß dort seit dem 3. September abends kein Cholerafall mehr vorgekommen ist. — Im Bromberg und Marienwerder sind sich in den letzten vierundzwanzig Stunden neue Fälle nicht ereignet.

### Personalanachrichten.

Die Abreise des Präsidenten des russischen Ministerkabinetts W. Witte aus Groß-Pranien ist heute vormittag erfolgt. Der Minister, der vom Kaiser zum Bahnhofs begleitet wurde, wird in Wiesbaden mit seiner Gemahlin zusammenkommen.

### Zusammenstoß auf Bahnhof Charlottenburg.

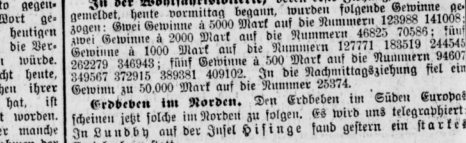
Am 6. Uhr 21 Minuten trat auf Bahnhof Charlottenburg ein Zug der Besondere nach 1413 (Charlottenburg—Grimm), geleitet 1 nach dem Bahnhof C. vor. Hierbei trübte er auf den Schienenwagen des Zuges 2241, der nach Kropitz fährt, und fühlte diesen Schienenwagen (einen Nachwagen) in einer Weise an dem Gleise. Am 7. Uhr 5 Minuten war der Wagen wieder aufgeklappt. Verletzungen von Personen sind nicht vorgekommen. Zur Zeit des Unfalls herrschte harter Nebel.

### Zu der Wohlfahrtslotterie, deren erste Ziehung, wie bereits gemeldet, heute vormittag begann, wurden folgende Gewinne gezogen:

Zwei Gewinne à 5000 Mark auf die Nummern 129988 141068  
einer Gewinne à 2000 Mark auf die Nummern 46252 70586; fünf  
Gewinne à 1000 Mark auf die Nummern 12771 183519 244549  
292279 346943; fünf Gewinne à 500 Mark auf die Nummern 9467  
34567 372915 383881 409102. In die Hauptziehung fiel ein  
Gewinn auf 50.000 Mark auf die Nummer 25574.

### Erbeben im Norden.

Das Erbeben im Süden Europas scheint jetzt solche im Norden zu folgen. Es wird uns telegraphisch  
in 24 Stunden auf der Insel Sifinga nach gestern ein starkes  
Erbeben hat.



Witterungsbericht. 27. September 1905.

Weiter in Deutschland am 27. September. Ein Maximum von etwa 77° Millimeter liegt über Norddeutschland, während sich ein Minimum unter 70° Millimeter vom Kanal herauf in Deutschland ist das Wetter sehr trüb und windig neblig; vielfach ist Regen gefallen.

### Witterungsbedingungen für den 28. September 1905:

| Witterungsbedingungen für den 28. September 1905: |
|---|
| Wetter: trüb, windig, Regen                       |
| Temperatur: 10-15°C                               |
| Wind: SW 2-3                                      |
| Wolken: 100%                                      |
| Niederschlag: 10-20 mm                            |

### Witterungsbedingungen in Berlin.

| Witterungsbedingungen in Berlin. |          |       |      |      |        |              |                          |
|----------------------------------|----------|-------|------|------|--------|--------------|--------------------------|
| September                        | Baromet. | Temp. | Wind | Wind | Wolken | Niederschlag | 28. September            |
| 27. 7 Uhr M.                     | 753,3    | 14,9  | SW 2 | 11   | 100    | 10-15        | hohe Temperatur, 15-20°C |
| 27. 7 Uhr N.                     | 752,8    | 15,6  | SW 2 | 11   | 100    | 10-15        | hohe Temperatur, 15-20°C |
| 27. 7 Uhr M.                     | 750,9    | 18,6  | SW 4 | 10   | 100    | 10-15        | hohe Temperatur, 15-20°C |







Ausland Eisenbahn-Prioritäten

Table listing international railway priorities with columns for company names, currency, and values. Includes entries for various European and Asian railway systems.

Bank-Aktien

Table listing bank stocks from various countries, including Amsterdam, Berlin, and London, with columns for bank names and values.

Industrie-Akt. u. Stamm-Prior.

Table listing industrial stocks and preferred shares, including companies like Siemens, AEG, and various manufacturing firms.

Industrie-Obligationen

Table listing industrial bonds and debentures, including various types of securities issued by industrial companies.

Vertical text on the right edge of the page, possibly a page number or additional header information.