Das

Bayerische Präcisions-Nivellement.

Dritte Mittheilung

von

Carl Max v. Bauernfeind.

© Biodiversity Heritage Library, http://www.biodiversitylibrary.org/; www.biologiezentrum.at

ı

Ergebnisse

des in

Verbindung mit der Europäischen Gradmessung in Bayern

ausgeführten

Präcisions-Nivellements.

Dritte Mittheilung

von

Carl Max v. Bauernfeind.

Indem ich mit Genehmigung der mathematisch-physicalischen Classe der K. Bayerischen Akademie der Wissenschaften die vorliegende dritte Mittheilung über das unter meiner Leitung stehende und zunächst für die Europäische Gradmessung bestimmte Präcisionsnivellement in den Abhandlungen der K. Akademie veröffentliche, bemerke ich, dass diese Mittheilung genau an die zweite vom Jahre 1872 ¹), worin über die Beobachtungen und Rechnungen vom Herbste 1870 bis zum Beginn des Sommers 1872 berichtet wurde, sich anschliesst und demnach die in den Herbstmonaten der Jahre 1872 und 1873 ausgeführten Beobachtungsarbeiten und die in den darauf folgenden Winterhalbjahren hergestellten Berechnungen umfasst.

¹⁾ Vergl. die Abhandlungen der Classe II, Band XI. Abth. III, Seite 41 bis 95.

Nachdem sich die schon in den Jahren 1868 und 1869 festgestellten Beobachtungs- und Rechnungsmethoden vollständig bewährt hatten, fand ich keine Veranlassung, an denselben eine Aenderung vorzunehmen, vielmehr sorgte ich dafür, dass meine neuen Assistenten, die Herren J. H. Franke und A. Rieppel, welche mit deren Ausführung beauftragt waren, sich genau mit dem bisherigen Messungs- und Rechnungsverfahren 1) vertraut machten, ehe sie dasselbe anwendeten. Ein günstiger Umstand für die in Rede stehenden Präcisionsarbeiten war es, dass mit dem Wechsel der operirenden Ingenieure nicht auch einer der Messgehilfen zusammenfiel; denn ein vollständiger Personenwechsel würde wahrscheinlich eine Verschiedenheit der Gewichte der hier und in den beiden ersten Mittheilungen behandelten Beobachtungen zur Folge gehabt haben.

Der leichteren Vergleichung wegen werde ich den gegenwärtigen Specialbericht in derselben Weise abtheilen, wie dieses in meinen beiden ersten Mittheilungen über das Bayerische Präcisionsnivellement geschehen ist.

Uebersicht der Nivellements-Arbeiten.

Die hier in Betracht kommenden auswärtigen Arbeiten des Jahres 1872 begannen am 12. August und wurden mit zwei Instrumenten bis zum 13. October fortgesetzt; im Jahre 1873 wurde von Herrn Rieppel allein vom 17. August bis 17. October beobachtet. Auf 63 Reisetage des Jahres 1872 fielen 45 zu Beobachtungen geeignete Arbeitstage, und in diesen wurden die Strecken München—Grafing—Rosenheim und München—Geiselhöring—Regensburg in einer Gesammtlänge von 216 Kilometer nivellirt, während auf 62 Reisetage des verflossenen Jahres 62 Arbeitstage kamen, in denen das Nivellement der Strecken Regensburg—Schwandorf—Weiden und Regensburg—Neumarkt—Nürnberg vollendet werden konnte. Diese beiden Strecken sind zusammen 190,4 Kilometer lang und geben mit den erstgenannten vereinigt eine Länge von 406,4 Kilometer oder 54,78 geographischen Meilen, über welche hier

¹⁾ Vergl. die erste Mittheilung in den Abhandlungen der II. Classe, Band XI, Abth. III, Seite 89 bis 132.

zu berichten ist. Fügt man diese Länge zu der bereits früher nivellirten Strecke von 1444 Kilometer, so beträgt die nunmehrige Längenausdehnung des Bayerischen Präcisionsnivellements 1850,4 Kilometer oder 249,28 geographische Meilen.

Die in den Jahren 1872 und 1873 nivellirten Strecken enthalten 239 Fixpunkte, von denen sich 48 an Wänden von Stationsgebäuden befinden und mit den bekannten metallenen Höhenmarken (⊙) bezeichnet sind. Zwischen jenen Fixpunkten waren im Ganzen 3156 Instrumenten-Aufstellungen erforderlich, und von diesen treffen 1663 auf das erste der genannten Jahre: die mittlere Zielweite betrug somit 63,7 m in: Jahre 1873 und 64,9 m im Jahre 1872, während sie 1871 auf 60,0 m 1870 auf 66,5 m und 1869 auf 60,0 m sich berechnete.

Bestimmt man aus den vorliegenden Daten die tägliche Leistung der mit dem Nivelliren beauftragten Ingenieure, so folgt dieselbe für das Jahr 1872 und zwei Instrumente zu 4,8 Kilometer und für das Jahr 1873 und ein Instrument zu 4,4 Kilometer. Diesen mittleren Tagesleistungen stehen aus den Jahren 1870 und 1871 andere von 6,7 und beziehungsweise 4,2 Kilometer gegenüber. Der Unterschied in den täglichen Leistungen mit zwei Instrumenten in den Jahren 1870 und 1871, verglichen mit jenen im Jahre 1872, erklärt sich einfach aus den im letzteren Jahre eingetretenen Personenwechsel, welcher es mit sich brachte, dass die Herren Franke und Rieppel sich erst an die in Bayern gebräuchliche Nivellirmethode und deren gemeinsame Ausführung gewöhnen mussten; und was die im Jahre 1873 wiederholt festgestellte Thatsache betrifft, dass mit zwei Instrumenten nicht das Doppelte von dem, was man mit einem vermag, geleistet werden kann: so habe ich mich hierüber bereits in der zweiten Mittheilung über das Bayerische Präcisionsnivellement (Seite 45) ausgesprochen, wesshalb ich mir erlaube, hier auf meine frühere Aeusserung zu verweisen.

Der Nivellirapparat.

Die beiden in der ersten Mittheilung vom Jahre 1870 abgebildeten und beschriebenen Nivellirinstrumente blieben, mit Ausnahme der in der zweiten Mittheilung (Seite 46) erwähnten kleinen Verbesserungen, in den Jahren 1872 und 1873 ganz unverändert, und auch die Nivellirlatten blieben die alten, mit Ausnahme der von der Eidgenössischen Aichstätte in Bern untersuchten Latte Nr. I, welche am 4. September 1872 auf der Strecke München—Rosenheim in Folge der Unvorsichtigkeit eines Messgehilfen überfahren wurde und durch eine neue mit I^a bezeichnete ersetzt werden musste.

Diese neue Latte wurde im Winter 1872/1873 in dem geodätischen Institut des K. Polytechnicums zu München mit den daselbst befindlichen Breithaupt'schen metallenen Meterstäben untersucht und bei 19⁰,1 C pro Meter um 0,001^{mm} zu klein befunden, während nach früheren Untersuchungen die Länge eines nominellen Meters der Latte Nr. II bei 9⁰,4 C Temperatur 1,000312^m und an der Latte Nr. III bei 8⁰,3 C Temperatur 1,000274^m betrug. Somit ist die nominelle Meterlänge, je nachdem bei der Arbeit mit einem Instrumente die Latten I^a und II oder I^a und III, oder bei der Arbeit mit zwei Instrumenten die Latten I^a, II, III benützt werden:

$$^{1}/_{2}$$
 (I^{a} + II) = 1,000151^m bei + 14⁰,2 C $^{1}/_{2}$ (I^{a} + III) = 1,000132 ,, + 13,7 $^{1}/_{3}$ (I^{a} + II + III) = 1,000192 ,, + 12,2 .

Die Verhältnisszahl w der mittleren Breite der weissen Centimeter-Felder zur mittleren Breite aller weissen und schwarzen Centimeter-Felder ergab sich für die Latte l² zu 0,9638, für die Latte II zu 0,9725 und für die Latte III zu 0,9661, somit im Mittel w = 0,9675, wofür abgerundet 0,97 gesetzt werden kann, so dass die Correction für die einzelnen Felder wie früher 0,03 B beträgt, wenn B der aus dem weissen Felde abgeschätzte Centimeter-Bruchtheil ist.

Die Constanten der Instrumente.

Der Abstand der äusseren Horizontalfäden des distanzmessenden Fernrohrs wurde im Jahre 1872 zweimal bestimmt: das erste Mal vor Beginn und das zweite Mal nach Beendigung der Beobachtungsarbeiten. Es ergab sich dabei am 10. August 1872 für das Instrument:

Nr 1: $\cot \varphi = 137,09 \pm 0,06$ und $\varphi = 1504'',6 \pm 0'',7$

Nr II: $\cot \varphi = 137,17 \pm 0,06$ und $\varphi = 1503, 7 \pm 0, 7;$

am 5. November 1872 für das Instrument:

Nr I: $\cot \varphi = 137,16 \pm 0,02$ und $\varphi = 1503'',8 \pm 0'',2$

Nr II: $\cot \varphi = 137,07 \pm 0,04$ und $\varphi = 1504, 8 \pm 0, 4$.

Im Jahre 1873 wurden ebenfalls zwei Bestimmungen gemacht, die eine in Walhallastrasse und die andere in Parsberg, wobei sich nur für das Instrument Nro. I eine Aenderung ergab, nämlich am erstgenannten Orte für:

Nr I: cot $\varphi = 136,56 \pm 0,05$ und $\varphi = 1510'',4 \pm 0'',6$ und in Parsberg ebenfalls für

Nr I: $\cot \varphi = 136,85 \pm 0,06$ und $\varphi = 1507'',2 \pm 0'',6$.

Demgemäss wurden zur Bestimmung der Entfernungen E folgende Ausdrücke benützt:

1872 für das Instrument Nr I:

E = 137,12a + 0,78

1873 für das Instrument Nr I:

E = 136,71a + 0,78

und 1872 und 1873 für das Instrument Nr II:

E = 137,12a + 0,78.

Die Höhencorrectionen wurden aus den schon früher beschriebenen photographischen Tafeln, denen der Werth cot $\varphi=137,5$ zu Grunde liegt, entnommen, nachdem schon in der ersten Mittheilung über das Bayerische Präcisionsnivellement dargethan ist, dass die kleinen Unterschiede in den Werthen von cot φ , wie sie hier vorkommen, keinen merkbaren Einfluss auf jene Correctionen auszuüben vermögen.

Abschlüsse von Polygonen.

Durch die in den Jahren 1872 und 1873 nivellirten Strecken wurden folgende Polygone zum Abschlusse gebracht:

München-Holzkirchen-Rosenheim-Grafing-München in einer Gesammtlänge von 138,9 Kilometer oder 18,73 geographischen Meilen. Der Anschluss geschah bei der Höhenmarke ⊙ Nr 784 in

Rosenheim mit einer Differenz von 0^m 0015 \pm 0,13^{mm}, während er sich zu \pm 0,55^{mm} ergibt, wenn man ihn aus den wahrscheinlichen Fehlern der einzelnen Abtheilungen oder aus den Standfehlern berechnet.

 München — Geiselhöring — Regensburg — Weiden — Bayreuth — Bamberg — Nürnberg — Gunzenhausen — Augsburg — München

in einer Gesammtlänge von 689,3 Kilometer oder 92,90 geographischen Meilen. Der Anschluss erfolgte an der Höhenmarke in Weiden mit $0^{\rm m}0143\pm0,0164$, wonach der wahrscheinliche Fehler per Kilometer $\pm0,54^{\rm mm}$ beträgt.

3. München — Regensburg — Neumarkt — Nürnberg — Gunzenhausen — Augsburg — München

in einer Ausdehnung von 482,3 Kilometer oder 65,00 geographischen Meilen. Bei diesem Polygone geschah der Anschluss bei der Höhenmarke \odot Nr 365 am Stationsgebäude in Nürnberg mit einer Differenz von $0^{\text{m}}_{\cdot}0379 \pm 0,0121$ und folglich mit einem wahrscheinlichen Fehler per Kilometer von $\pm 1,72^{\text{mm}}$.

Verzeichniss der Fixpunkte.

Fortsetzung.

Erklärung der Ueberschriften und Zeichen.

- Nr Laufende Nummer der Höhenmarke oder des Fixpunktes;
- A Nummer einer Abtheilung zwischen zwei benachbarten Fixpunkten, nach der Reihenfolge der Aufnahme;
- J Anzahl der Stände des Instruments in einer Abtheilung;
- Z die in derselben angewendete mittlere Zielweite in Meter;
- D die Distanz zweier sich folgenden Fixpunkte in Meter;
- H deren Höhenunterschied in Meter;
- w wahrscheinlicher Fehler von H in Millimeter;
- w' derselbe Fehler, reducirt auf D = 1 Kilometer, in Millimeter;
- o messingene Höhenmarken (Bolzen mit centraler Bohrung) in verticalen Wänden;
- □ wagrechte, in Stein gehauene und mit einer Rinne umgebene Vierecke, welche zur Bezeichnung von Fixpunkten dienen;
- dergleichen, mit den eingemeisselten Buchstaben HM (Höhenmarke), oder auch viereckige Cementplatten, in rauhe oder bröckelnde Steine eingesetzt;
- = wagrecht geebnete Steinflächen zur Bezeichnung untergeordneter Fixpunkte:
- Pl Planiehöhe (Schwellenoberfläche) der Eisenbahnen:
- St Wegstunde (halbe Bayerische Meile), bezieht sich auf die in Bayern gebräuchliche Bezeichnung der Bahnstrecken. Eine Bayerische Meile misst 7415^m.

Die Kunstbauten der Bahnen sind theils auf grössere Strecken fortlaufend, theils nach den bei dem Baue bestandenen Sectionen numerirt. Eine definitive Bezeichnung derselben bleibt für die letzte Mittheilung über das Bayerische Präcisionsnivellement vorbehalten.

Die Coten in Meter gehen von einem Generalhorizont aus, welcher 1600' Bayr. = 466,976^m über dem Nullpunkt des Lindauer Bodenseepegels und (nach vorläufigen Ermittlungen) 862^m über dem Meeresspiegel liegt.

Die eingeklammerten Abtheilungen { } bilden Zweignivellements zu Höhenmarken und Fixpunkten, auf deren Coten das durchlaufende Nivellement sich nicht stützt.

© Biodiversity Heritage Library, http://www.biodiversitylibrary.org/; www.biologiezentrum.at

München — Grafing — Rosenheim.

Nr	A	J	Z	D	± H	w	$ w^2 $	w'	Cote
743.	Sign brü	al-Gloc icke fü	kensän r die Sa	le östl. Izstrasse	aebeu dem 3. im Bahnhof Mi	Pfeiler (inchen ⊏	von Nor lüber P	rden he l bei Si	$t = 0.2 + 120^{m}$
744.	- {⊙ an voi	a der Nord	Wegbrü len her,	für den	lie Salzstrasse westl. Träger	, Nordse	hofe M ite, bei	— ünche St 0,2	340,1405 n, 3. Pfeiler + 130 ^m
750.	l — ⊢ aı	rf dem	 offenen		— 1,5048 chlass zwische		— Bahnen	— nach I	338,6357) Rosenheim.
	süd	llich vo	on der	Landsber	ger Strasse, m + 280 ^m , nahe	ittlere Ge			
	1	13	64	1665	- 3,8832	1,4	1,9	1,1	336,2573
995.	□ au Nr		Umfass	ungsmau	er der Signa	l-Glocker	ısäule	bei Bah	nwärterhaus
	2	11	58	1151	 4,2599	0,4	0,2	0,3	331,9974
996.	□ au ki:	ıf der rchen	ersten , dicht	nordwest neben d	l. Bodenplatte em Eingange	in der Z zum Zin	Vorhalle imer des	zu Sta Statio	ation Thal- nsdieners
	3	14.	68	1845	+5,1458	0,7	0,5	0,5	337,1432
997.	□ av	ıf der e	rsten sü	döstl. Bo	denplatte in der	r Vorhall	e zu Sta	tion Th	alkirchen
	4	1	16	32	- 0,0114			_	337,1318
998.	ĭ au wes	ıf der stl. Wi	eiserner iderlage	r, bei St	rkbrücke mit 1,6 + 182 ^m	3 Oeffnu	ngen ül	oer die	Isar, nord-
	1	5	64	680	+0,2437	0,3	0,1	0,4	337,3755
999.	ĭ ar Wi	f der derlage	eiserner er, bei	ı Fachwe St 1,6 +	rkbrücke mit	3 Oeffnur	ngen übe	er die I	sar, südöstl.
	2	1	91		0,0003	_	_		337,3752
1000.	□ au voi	ıf der ı Giesi	nördl. ng nac	Futterma h der Au	uer der gewöh , bei St 2,1	lbten Sti + 95 ^m	rassenbr	ücke fü	ir den Weg
	3	12	62	1544	 1,480 8	0,6	0,3	0,4	335,8944
1001.			südös Haidha		steine am Ein	gange de	er gross	sen Dre	hscheibe im
	4	17	62		 5,8061	0,7	0,5	0,5	330,0883
1002.	un un	ter der	Höhenr	narke zu	Station Haidha	usen, in	einen P	flasterst	ein gehauen
	_ 5	2	67	269	- 0,0045	0,2	0,0	0,4	330,0838
1003.	∫⊙ ar	n südö		eiler des	provisorischer			•	, , , , ,
	~	_		_	- 1,7144	_			328,3694) 20*

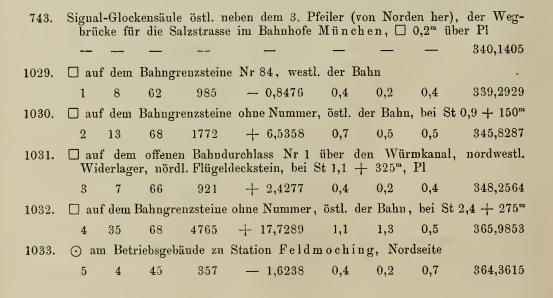
$\label{eq:municipal} \textbf{M\"{u}} \textbf{nchen} - \textbf{G} \textbf{rafing} - \textbf{Rosenheim}.$

Nr	A J	Z	D	± H	w	\mathbf{w}^2	w'	Cote
1004.	= auf de (Zählung	m Bahı der Ba	ngrenzste linstunde:	ine Nr 192 süd n vom Bahnhofd	ll. der e Haidl	Bahn	bei St ans)	0,3 + 260 ^m
	1 10	55	1107	+ 1,5707	0,5	0,2	0,5	331,6545
1005.	= anf dem	Bahng	renzstein	e südl. der Bah	n bei 8	St 0,9	+ 58 ^m	
	2 20	50	2011	+ 4,3914	1,5	2,2	1,0	336,0459
1006.	⊙ am Bet Eingange	riebsgeb zur Ex	ände zn cpedition	Station Trude	ring,	Nordsei	te, dich	t neben dem
	3 12	52	1249	— 3,7923	0,5	0,3	0,5	332,2536
1007.	auf dem	Bahngr	enzsteine	ohne Nummer,	nördl.	der Bal	ın, bei S	St 1,5 + 13 ^m
	1 8	59	945	- 0,5476	0,5	0,3	0,6	331,7060
1008.	🗆 auf dem	Bahngi	renzsteine	e Nr 24, nördl.	der Ba	hn, bei	St 2,3	+ 335 ^m
	2 28	59	3291	- 8,1446	1,1	1,2	0,6	323,5614
1009.	o am Beta gange zu			Station Haar,	Nords	eite, die	cht nebe	en dem Ein-
	3 10	60	1199	- 5,3584	0,6	0,3	0,5	318,2030
1010.	□ auf der Nr 7, si	Umfas idöstl. I	sungsman Ecke, bei	er der Signal- St 3,0 + 230°	Glocker	ısäule,	bei Bal	nwärterhaus
	1 12	58	1396	- 0,9034	1,0	1,1	0,9	317,2996
1011.	□ auf der Nr 9, sü	Umfass döstl. E	sungsmau Ecke, bei	er der Signal-G St 4,1 + 220 ^m	locken	säule ,	bei Bal	nwärterhaus
	2 34	60	4084	— 5,2588	1,3	1,6	0,6	312,0408
1012.	□ auf der Nr 10, n	Umfass ordwest	ungsmaue d. Ecke,	er der Signal-G bei St 4,7 + 2	klocken 05 ^m	säule,	bei Bal	nnwärterhaus
	3 18	61	2197	- 8,2123	0,9	0,8	0,6	303,8285
1013.	⊙ am Beti Eingange	iebsgeb zum V	Vartesaal	Station Zorned III. Classe			te, dich	t neben dem
	4 3	48	288	— 1,7560	0,2	0,0	0,4	302,0725
1014.	□ auf der Nr 12, s	Umfass üdöstl.	ungsmau Ecke	er der Signal-(Hocken	säule,	bei Bal	nnwärterhaus
	1 13	64	1671	+ 1,5138	1,0	1,1	0,8	303,5863
1015.	⊙ am Betr Eingange	iebsgebä zur Ex	iude zu St cpedition	tation Kirchsee	on, S	üdwests	eite, dic	ht neben dem
	2 24	61	2908	- 4,5937	0,9	0,8	0,5	298,9926

München — Grafing — Rosenheim.

Nr	A J	z	D	± H	w	\mathbf{w}^2	w'	Cote
1016.	□ auf der St 6,8 +	n südwe - 75 ^m , t	stl. Dec ief unter	ksteine des ge · Pl	deckten	Bahndı	ırchlasse	es Nr 4ª bei
	1 23	60	2780	+ 11,3817	0,9	0,8	0,5	310,3743
1017.	⊙ am Betr Eingange			Station Grafin	ng, Süd	westseit	e, dicht	neben dem
	2 20	58	2328	+ 6,8976	0,8	0,7	0,5	317,2719
1018.	□ auf der Nr 18, s	üdöstl. E		er der Signal-		ısäule,		
	1 3	53	316	+ 2,0993		0,0	0,4	
1019.	□ auf der südöstl. V	offenen Widerlag	ers, bei	365^{m}	, I ^{ter} si		Flügeld	leckstein des
	2 12	57	1365	+6,9337	0,8	, -	0,7	326,3049
1020.	□ auf der Nr 20, s	Umfassu südwestl.	ngsmaue Ecke, b	r der Signal - ei St 8,5 + 39	Glocken 25 ^m	säule,	bei Bah	nwärterhaus
	3 22	58		+ 12,6096		0,7	0,5	•
1021.	□ auf der Nr 21 sï	Umfassı idwestl.	ingsmau Ecke, be	er der Signal- ei St 8,9 + 23	Glocken 0 ^m	säule, l	bei Bah	nwärterhaus
	4 12	58	1388	+ 6,8289	0,5	0,2	0,4	345,7434
1022.	⊙ am Beta Eingange	riebsgebä zum Zi	ude zu mmer de	Station Asslin es Stationsdiene:	ıg, Süd rs	westseit	e, dicht	neben dem
	5 16	57	1820	+5,0545	0,7	0,4	0,5	350,7979
1023.	= auf den	n Bahngr	enzsteine	e Nr 84 östl. d	er Bahn	, bei S	t 10,2 -	+ 138 ^m
	1 28	59	3309	+ 17,6792	0,9	0,9	0,5	368,4771
1024.	⊙ am Betr dem Eing	iebsgebä gange zu	ude zu S m Zimm	tation Osterm er des Stations	ünchen dieners	, Südwe	stseite,	dicht neben
	2 - 23	71	3263	- 11,4434	0,9	0,9	0,5	357,0337
1025.	□ auf der Brüstung	gewölb sstein de	ten Bal s östl.	aubrücke und Widerlagers bei	Durchfa St 13,0	hrt Ni + 275	2 und	l 3, nördl.
	1 52	66	6881	+ 34,6132	1,8	3,4	0,7	391,6469
1026.	⊙ am Betr dem Eing	iebsgebär gange zu	ude zu S r Exped	tation Karolin ition	nenfeld	, Südwe	estseite,	dicht neben
	2 5	56	560	- 1,2221	0,3	0,1	0,4	390,4248
1027.	= auf den	gedecki i St 13,5	ten Bahi 5 + 200	ndurchlass Nr 6	südwes	stl. Kan	te der e	ersten Deck-
	1 9	61	1097	+ 6,6686	0,4	0,1	0,3	397,0934

Nr	A	J	Z	. D	± H	w	\mathbb{W}^2	w'	Cote			
1028. = auf dem gedeckten Wegdurchlass Lit. A, südwestl. Deckplatte, bei St 13,7 + 335 ^m												
	2	10	50	1005	+5.0824	0,5	0,3	0,5	402,1758			
782.	Car	ial, an	$\widetilde{\mathrm{Weste}}$	nde des	nbrücke Nr 2 m Bahnhofes Ros Stirnflügels, b	senhei	m, südl	. Stirn	, Gesimsstein			
	3	29	58	3380	+ 13,0810	1,1	1,3	0,6	415,2568			
783.	= u:	nter de	r Höhen	marke zu	Station Rosen	heim,	in die T	reppen	stufe gehauen			
	4	5	45	445	- 0,6542	0,4	0,1	0,5	414,6026			
784.	∫ [⊙] sta	m Betr adt her	iebshau , Nords	ptgebäud seite, we	e zu Station R stl. Seitenfläche — 1,5412	osenhe des vor	eim, Ha	uptein en Por	gang von der tals			
	-	_	_	_	- 1,5412	_	_	_	413,0614			



		1	ī		1	1	1		1
Nr	A	J	Z	D	± H	w	\mathbf{w}^2	w'	Cote
1034.	= a	uf dem	Bahngi	enzsteine	e ohne Nummer,	westl.	der Bal	ın, bei	St 3,2 + 27 ^m
	1	18	66	2380	+ 10,1000	0,9	0,9	0,6	374,4615
1035.	⊙ a: dei	m Betr ı Eingä	iebsgeb ingen 2	äude zu zur Expe	Station Schlei dition und zum	ssheim Wartes	, westl saal II.	. Pfeile Classe	er, zwischen
	2	12	70	1684	+ 1,5434	0,8	0,6	0,6	376,0049
1036.	□ at	ıf dem	Bahngi	renzsteine	e ohne Nummer,	östl. d	er Bahr	ı, bei	St 4,3 + 90 ^m
	1	19	65	2462	+ 8,8118	0,8	0,7	0,5	384,8167
1037.	□ at	ıf dem I	Bahngre	enzsteine	ohne Nummer, n	nordwes	tl. der B	ahn, be	i St 4,8 + 24 ^m
	2	15	60	1806	+ 5,1735	0,7	0,5	0,5	389,9902
1038.	⊙ a	m Betr	riebsgeb	äude zu	Station Lohh	of, No	rdseite,	westl.	Ecke
	3	5	61	612	- 1,2622	0,4	0,2	0,5	388,7280
1039.	□ au	f dem B	ahngre	nzsteine o	hne Nummer, no	ordwestl	. der Bal	ın, bei S	St 5,9 + 280 ^m
	1	26	72	3753	+ 8,3576	0,9	0,7	0,5	397,0856
1040.	🗌 au	f dem E	Bahngre	enzsteine	ohne Nummer, n	ordwest	al. der Ba	ahn, bei	St 6,6 + 24 m
	2	18	65	2342	+ 2,5624	0,7	0,5	0,5	399,6480
1041.	⊙ a der	m Betr n Eing	iebsgeb ange z	äude zu ur Exped	Station Nenfa ition	hrn,	Nordwe	stseite,	dicht neben
	3	6	72	865	— 1,7219	0,4	0,2	0,5	397,9261
1042.	□ at St	1f dem 7,5 +	offener 190 ^m	n Bahndu	rchlass Nr 1,	I ^{ter} nor	lwestl.	Flügeld	eckstein, bei
	1	21	63	2646	+ 7,1419	0,9	0,9	0,6	405,0680
1043.	□au	f dem B	ahngrei	nzsteine o	hne Nummer, no	rdwestl.	der Bal	ın, bei S	St 8,3 + 292 ^m
	2	23	67	3074	+ 3,7714	0,9	0,9	0,5	408,8394
1044.	□ a St	uf den 9,1 +	gewö 315 ^m	olbten Ba	hndurchlass N	r 6, noi	rdöstl.	Flügeld	eckstein, bei
	3	23	65	2993	+ 5,2021	0,9	0,8	0,5	414,0415
1045.	⊙ a der	m Beti n Eingä	iebshau ingen <i>i</i>	ıptgebäud zum War	le zu Station F tesaal III. Class	reisin se und	ng, Nordem Ge	rdostsei päckbui	te, zwischen ceau
	4	13	59	1530	- 0,3176	0,9	0,9	0,7	413,7239
1046.	് au III	f der so	hiefen l istl. Fli	Blechträg igeldeckst	erbrücke Nr 12 : ein, bei St 9,6	mit 4 Oe + 325	effuunge ", Bahn	n, südl. hof-Pl	Flügelmauer,
	1	3	57	341	+ 2,0821		•		415,8060

Nr	A	J	Z	D	± H	w	\mathbf{W}^2	w'	Cote
1047.	au au	f dem	Bahngr	enzsteine	ohne Numme	r, östl. de	r Bahn,	bei ·St	10,2 + 280 ^m
1048.	2 □ au stei	18 if dem in, bei	61 offenen St 11,3	2185 Bahndu 3 + 76 ^m	+ 6,0551 rchlass Nr 14	0,7 , südösti	0,4 l. Flüge	0,4 elmauer	421,8611 , II ter Deck-
1049.	3 ⊙ an den	27 m Betr n Eing	72 iebsgeb ange zu	3872 äude zu ur Exped	+ 3,1659 Station Lan ition			0,5 stseite,	425,0270 dicht neben
1050.	4 av	24 of dem uer, be	70 offener i St 12		+ 5,9923 rchlass Nr 22, 6 ^m	·		0,5 er südw	
1051.	l au ma	21 of dem uer, be	67 offener i St 13		+ 9,1976 rchlass Nr 2, m Pl	·		0,6 ler südv	
1052.	2 au 3	8 of dem 23	54 Bahngr 69	865 enzsteine 3196	+ 0,3844 ohne Nummer + 6,6291	, westl. d	er Bahn	, bei St	•
1053.	🗆 ar		Umfass		er der Drehsch			0,5 Moosl	· ·
1054.	4 □ au Ecl	3 uf der l k-Pfeild	64 Blechtri	ägerbrücl	— 0,3490 xe Nr 5 mit 9 Widerlagers,	Oeffnung	gen über	die An	
1055.	5 □ aı	20 af dem	62 offener	2498 1 Bahndu	+ 1,0135 crchlass Nr 11	0,7	0,5	0,5	447,8949 löstl. Flügel-
	ma 6	uer be 36	i St 16 63	$\frac{1}{0}$ + 22 3519	6,8201	1,2	1,4	0,5	454,7150
1056.					Station Bru				
1057.	7 = a	4 uf dem			— 1,5595 tion Bruckb			0,6	453,1555
	1	1	20	40	+ 1,2448	0,1	0,0	0,5	•
1058.	□ a St	uf de 16,5 +	m Bal - 218 ^m	ngrenzst	eine ohne N	ummer,	nordös	stl. der	Bahn, bei
	2	10	67	1349	+ 4,1251	0,5	0,2	0,4	458,5254

${\tt M\"{u}nchen-Landshut-Regensburg-Weiden}.$

Nr	A	J	Z	D	=	Н	w	W.2	w'	Cote
1059.	□ au ma	ıf dem uer, b	offener ei St 17	Bahudu:	rchlass)™	Nr 18,	II ^{ter} Decl	kstein d	ler süd	westl. Flügel-
1060.	3 au bei	15 of dem St 17	75 offenen 7,4 + 2	2243 Bahndur 210 ^m , Pl	•		0,4 H ^{ter} Deck	,	0,3 er östl.	460,4250 Flügelmauer,
1061.	4 au ma	f dem	68 offener ei St 18		rchlass		0,3 II ^{ter} De			462,5663 döstl. Flügel-
1062.	5 au tra	16 if dem agbac	70 offenen h, II ^{ter}	ı Bahndu Deckstei	rchlass 1 der ö	Nr 24 stl. Flüg	gelmauer,	Deffnung bei St	18,7 -	er den Pfet- - 353 ^m
1063.	6 □ au öst	19 f dem l. Flüg	73 offenen gelmauer		chlass	Nr 2 m				468,1677 Deckstein der
1064.	7 ∐ au bei	7 f der St 19	57 Blechtri ,3 + 2	ägerbrück			0,7 Deckstein			468,9436 Flügelmauer,
1065.	8 ⊙ ar neb	12 n Betr en der	53 iebshau n Einga		zu St	tation L	0,5 andshi	·		470,6532 Pfeiler, dicht
1064.	Į St	19,3 -	Blechtra - 200°	igerbrück	e Nr 4	, IIter I	Deckstein	der sü	dl. Flü	469,1665 gelmauer bei
1066.	□ au	f der l	Blechträ		e Nr 5	, III ^{ter} I	Deckstein	der no		470,6532J Flügelmauer,
1067.	2 = ai St 2	1 af de: 20,6 +	34 m Bahi 74 ^m	69 ngrenzste	•	,0814 hne N	ummer,	westl.	der	470,7346 Bahn, bei
1068.		f der	69 Blechträ ,9 + 2	igerbrück			0,6 Deckstein	·	0,4 idöstl.	466,8446 Flügelmauer,
Abh.	4 a. II. Cl.	9 d. k. Al		1340 . XI. Bd. III		,1381	0,6	0,4	0,5	463,7065 21

Nr	A	J	Z	D	± H	w	w^2	w'	Cote
1069.	□auf	dem E	Bahugre	uzsteine (ohne Nummer, no	ordwestl	. der Bal	ın, bei S	t21,8+258 ^m
	5	27	61	3285	- 19,2143	0,8	0,7	0,5	444,4922
1070.	⊙ an Wes	der stseite	Wegbr	ticke aus t 22,0 –	sserhalb des Ba - 55 ^m	${ m hnhofes}$	Mirs	cofen,	östl. Pfeiler,
	6	5	55	547	- 1,8492	0,4	0,1	0,5	442,6430
1071.	□ auf	dem l	Bahngr	enzsteine	ohne Nummer,	nordöstl	der Bal	nn, bei S	St 22,4 + 87 ^m
	1	14	54	1512	- 8,2501	0,7	0,4	0,5	434,3929
1072.	□ auf	dem nördl	Viaduo . Wide	et Nr 21 rlagers, l	mit 5 Oeffnur pei St 22,7 +	ngen, I 140 ^m	ter nord	östl. Bı	rüstungsstein
	2	9	65	1166	— 8,1459	0,5	0,2	0,4	426,2470
1073.	□ auf St 2	dem 3,9 -	Viaduo - 4 ^m , (et Nr 24),04 ^m übe	mit 5 Oeffnun er Pl	gen, no	ordöstl.	Brüstur	ngsstein, bei
	3	30	7 2	4310	- 7,4830	0,9	0,9	0,5	418,7640
1074.	□ auf	dem	Bahng	renzstein	e ohne Nummer,	südl. d	ler Bahr	, bei S	$t 24,1 + 14^{m}$
	4	7	54	752	+ 6,0785	0,4	0,1	0,4	424,8425
1075.	□ auf	f dem	Wegdu	rchlass Li	t. A und B, nord	westl. D	eckstein	, bei St	$24,4 + 210^{m}$
	5	11	59	1309	+ 9,1707	0,5	0,3	0,4	434,0132
1076.	\odot am dem	Beti Eing	riebsgeb gange z	äude zu ur Exped	Station Ergol lition	dsbac	h, Wes	tseite,	dicht neben
	6	1+	59	1642	+ 5,1209	1,0	0,9	0,8	439,1341
1077.			offenen ,4 + 1		rchlass Nr 9, w	estl. Eck	stein de	es südl.	Widerlagers,
	1	14	72	2022	+ 11,7886	0,7	0,5	0,5	450,9227
1078.			offener, $6 + 2$		rchlass Nr 11,	I ^{ter} Deck	stein d	er östl.	Flügelmauer,
	2	7	60	842	+ 2,9176	0,4	0,2	0,4	453,8403
1079.	□ auf Decl	der kstein	gewölb , bei S	ten Bahr t 26,2 +	nbrücke Nr 14 - 75 ^m	mit 2	Oeffuung	$\operatorname{gen},\ \operatorname{I}^{\scriptscriptstyle{\operatorname{t}}}$	er nordwestl.
	3	13	73	1909	+ 3,5680	0,5	0,2	0,3	457,4083
1080.	□ auf St 2	dem 7,3 -	gewöl - 192°	bten Bal	nndurchlass Nr.	25, I	er nordo	istl. De	eckstein, bei
	4	30	72	4345		1,0	1,0	0,5	470,9187

Nr	A	J	Z	D	士	Н	w	w^2	w'	Cote
1081.	⊙ am dem	Betr Eing	iebsgeb ange z	äude zu ur Exped	Station lition	Nieder	rlindha	ardt, S	Südseite,	dicht neben
	5	4	49	396	- 2	1095	0,2	0,1	0,4	468,8092
1082.			gewöl – 338		ndurch	lass Nr	30, II ^t	°r nord	istl. De	eckstein, bei
	1	14	71	1986	+ 10.	3291	0,8	0,6	0,6	479,1383
1083.			gewöl - 305 ^m		ndurch	lass Nr	33, I ^{ter}	nordw	estl. De	eckstein, bei
	2	22	58	2567	+ 7	,6731	0,7	0,5	0,5	486,8114
1084.	un geha	ter de	er Höb				,	0.		Treppenstufe
	3	17	69	2347	+ 5	5464	0,7	0,5	0,5	492,3578
1085.	$\begin{cases} \bigcirc \text{ an } \\ \text{dem} \end{cases}$	Betr Eing	iebsgeb ange z	äude zu ur Exped	Station ition	Laber	weint	ing, (Ostseite,	dicht neben
	t				— 1	5820				490,7758
1086.				ten Bahn igelmauer				Oeffnuu	gen, I	I ^{ter} Deckstein
	1	3	52	313	+ 0	,3467	0,4	0,2	0,8	492,7045
1087.	aut lage	f dem ers, be	offener i St 30	Bahndu 0,1 + 36	rchlass 88 ^m	Nr 40,	I ^{ter} südl.	. Deckst	ein des	östl. Wider-
	2	23	65	2990	+ 9	,1525	1,0	0,9	0,6	501,8570
1088.			Jmfassv Randst		r der g	rossen D	rehsche	ibe zu S	tation (deisselhöring,
	3	25	59	2968	+ 0	,7020	0,7	0,5	0,4	$502,\!5590$
1089.				iptgebäud ange zun				hörin	g, Südo	stseite, dicht
	4	1	59	119	— 2	,0114	0,2	0,0	0,6	500,5476
1090.	□ au: Wid	f der derlage	offener ers, bei	Bahndu St 45,5	rchfahr + 95™	Nr 22	, Iter ös	stl. Dec	kstein	des nordöstl.
	1	16	56		•	•	0,7	•	0,6	•
1091.	□ au bei	f der : St 43,	Fluthbr	rücke Nr 30 ^m , 0,13	13 mi " über	t 6 Oeff Pl	nungen	, I ^{ter} no	ordl. Br	üstungsstein,
	2	48	70	6715	+ 8	,4911	1,3	1,7	0,5	518,5348
										21*

${\tt M\"{u}nchen--Landshut---Regensburg---Weiden}.$

											
Nr	A J	Z	D	± H	W	\mathbf{w}^2	w'	Cote			
1092.	⊙ am Bet dem Eing	riebsgel gange zi	oäude zu ar Exped	Station Süne ition	ching,	Nordos	stseite,	dicht neben			
	3 4	64	516	— 1,881 3	0,4	0,1	0,5	516,6535			
1093.	□ auf dem St 43.2 -	gedeck + 265"	ten Weg	durchlass, Lit.	E und	F, IIter	westl. I	Deckstein. bei			
	1 10	56		- 2,5231	0,5	0,3	0,5	514,1304			
1094.	🗀 auf der l ^{ter} Deckst	schiefer tein der	Blechträ nordwes	igerbrücke Nr 6 tl. Flügelmauer	(dicht , bei S	vor Sta t 42,3 -	tion T + 190°	aimering),			
	2 24	72	3440	+ 5,4503	0,9	0,8	0,5	519,5807			
1095.	□ auf dem Perron zu Station Moosham, Südwestseite										
	3 23	73	3349	- 1,0283	0,9	0,8	0,5	518,5524			
1096.	⊙ am Betr dem Eing	riebsgeb gange z	ände zu um Wart	Station Moos esaal I ^{ter} und I	ham, I ^{ter} Class	Südwes se	tseite,	dicht neben			
	4 1	19	38	- 1,7394	0,2	0,0	1,0	516,8130			
1097.	□ auf dem St 40,9 -			andurchlass Nr	14, I ^t	^{er} südwe	estl. D	eckstein, bei			
	1 14	62	1745	+5,6302	0,8	0,6	0,6	522,4432			
1098.	auf der l Randstein		ngsmauei	r der Waage zu	Statio	n Man	goldiı	ıg, südwestl.			
	2 24	59		- 1,1454		0,7		,			
1099.	auf dem lagers, be			chlass Nr 9, I	er Decks	tein de	s nordv	vestl. Wider-			
	3 19	73	2778	+ 1,1800	0,7	0,5	0,4	522,4778			
1100.	auf dem	offene ei St 39	n Bahnd 0,0 + 32	urchlass Nr 8,	IIter D	ecksteir)	des v	vestl. Wider-			
	4 10	70	1399	- 3,2160	0,5	0,2	0,4	519,2618			
1101.	⊙ am Beta	riebsgeb	ände zu	Station Obert	raubli	ing, N	ordosts	eite			
	5 1	51	102	- 2,1260	0,2	0,0	0,5	517,1358			
1102.	auf dem c	ffenen E	Bahndurch	nlass Nr 5, I ^{ter} sü	idwestl.]	Deckstei	n, bei S	t 38,1+217 th			
	1 23	73	3339	+ 7,0413	1,1	1,2	0,6	524,1771			
1103.	ĭ auf dem lagers, be	gewölbt ei St 37	cen Bahnd ',4 + 33	lurchlass Nr 1, ^m [Abzweigung	II ^{ter} Dec	kstein e nie Reg	les nor	döstl. Wider- g-Eger]			
	2 19	73	2790	+ 3,3106	1,0	0,9	0,6	527,4877			

Nr	A	J	Z	D	± H	w *	\mathbf{W}^2	w'	Cote
1104.	□ a St	uf den 37,0 +	Bahr 250 ^m ,	ngrenzste 19 ^m bis	ine ohne Num zur Ueberfahrt	mer, r Nr 136	nordwes	tl. der	Bahn, bei
	3	9	70	1267	- 4,8971	0,5	0,3	0,5	522,5906
1105.	= u hau		r Höhe	enmarke	zu Station Re	gensbur	g, in d	lie Trep	ppenstufe ge-
	4	4	56	447	 0,7 960	0,2	0,0	0,3	521,7946
1106.	∫ Bog	m Betri genpfei	iebshau ler der	ptgebäud Vorhall	e zu Station R e gegen die Sta	egens idt	burg,	Nordse	ite, mittlerer
	1				- 1,6406				520,1540
				Reg	ensburg — Wei	iden.			
1105.	_ ,	intou do	n Häho	nmarka (zu Station Reger	nehura	in dia T	Trannans	stufe gehauen
1105.	u	inter de	1 Hone	nmarke A	zu Station Regel	nsourg,	III die i	геррен	521,7946
1104.	□ a St	uf den 37,0 -	n Bahı - 250 ^m ,	ngrenzste 19 ^m bis	ine ohne Nun zur Ueberfahrt	nmer, t Nr 13	nordwes 6	stl. der	•
	1	5	49	487	+ 0,8057	0,3	0,1	0,5	522,6003
1103.	i at lag	af dem gers, be	gewölb i St 37	ten Bahn 7,4 + 33	durchlass Nr 1, 3 ^m [Abzweigung	II ^{ter} De der Li	eckstein nie Reg	des nor ensburg	döstl. Wider- g—Eger]
	2	11	58	1282	+ 4,8899	0,7	0,5	0,6	527,4902
1107.	□ at W	uf der iderlage	eiserne: er, bei	n Gitterb St 36,9	rücke mit 5 Oe + 243 ^m	effnunge	n über	die Don	au, südwestl.
	3	13	63	1637	- 3,4868	0,8	0,6	0,6	524,0034
1108.	we	af der stl. Wi 36,9 +	iderlage	n Gitterl er, Brüs	orücke mit 5 (tungsstein dich	Deffnung nt nebe	gen übe: n dem	r die D Brücke	onau, nord- nportal, bei
	4	2 .	64	258	+ 0,0358	0,2	0,0	0,4	524,0392
1109.		af der l stl. Ecl		ıngsmaue	er der Waage zu	ı Statior	ı Walh	allast	rasse, süd-
	5	4	74	597	+ 2,0468	0,4	0,2	0,6	526,0860
1110.	□ a St	uf der 35,8 -	n gede	eckten B	ahndurchlass I vor der Haltest	Nr 27, elle Wu	nordwe atzelh	estl. De ofen)	eckstein, bei
	6	23	69	3160	- 8,1271	1,3	1,6	0,7	517,9589

${\tt M\"{u}nchen-Landshut-Regensburg-Weiden}.$

Nr	A	J	Z	D	± H	w	\mathbf{w}^2	w'	Cote
1111.	□ au	f dem	gedeck	ten Bahn	durchlass Nr 25,	westl.	Deckste	in, bei S	St 34,3 + 60 ^m
	7	11	72	1583	- 0,2650	0,5	0,2	0,4	517,6939
1112.	□ au	f dem o	ffenen	Bahndure	ehlass Nr 18, nor	döstl. D	ecksteir	ı, bei St	$33,2 + 300^{m}$
	8	27	72	3885	- 0,2729	1,1	1,3	0,6	517,4210
1113.	□ an was	f der s ser, sü	steinern döstl.	en Brücl Brüstung	ke Nr 16, mit sstein, bei St 3	1 Oeffi 2,9 +	nung für 75 ^m , 0,	r Abflus 4™ über	ss von Berg- Pl
	9	10	67	1335	- 0,8790	0,5	0,3	0,4	516,5420
1114.	= ur	iter de	r Höhe	nmarke :	zu Station Regen	stauf, i	in die T	reppens	tufe gehauen
	10	8	61	979	+ 1,8057	0,6	0,4	0,6	518,3477
1115.	$\begin{cases} \bigcirc \text{ an } \\ \text{dem} \end{cases}$	n Betr Eings	iebsgeb ange zi	äude zu ım Cassa	Station Regen - und Gepäcklo	stauf cal	, Südos	stseite,	dicht neben
	l				- 1,5006				516,8471
1116.	süd	f der s östl. E r Pl	steineri Brüstun	nen Brüc gsstein d	ke Nr 13 mit les östl. Wider	6 Oeffi lagers,	nungen bei St	über 6 32,5 -	len Regen, - 40 ^m , 0,38 ^m
	1	4	59	475	+ 1,3952	0,5	0,3	0,7	519,7429
1117.	= at	ıf dem	Bahng	renzstein	e ohne Nummer	, östl.	der Bah	n, bei S	$t32,0 + 70^{m}$
	2	16	60	1928	- 5,1526	0,7	0,5	0,5	514,5903
1118.	□ au stei	f dem n, bei	gewölk St 30,	ten Bahn 8 + 90°	durchlass Nr 6,	südl. I	Brüstung	gsmauer	, östl. Deck-
	3	37	60	4407	— 21,6920	1,2	1,5	0,6	492,8983
1119.	= at	of dem	Perro	n zu Stat	tion Ponholz, S	üdostse	ite		
	4	18	59	2114	- 9,8256	0,8	0,6	0,6	483,0727
1120.	⊙ ar gän	n Betr gen zu	iebsgeb ım Wa	ände zu rtesaal I	Station Ponhol ter und II ^{ter} Class	lz, Süd se und	ostseite der Ex	, zwisch pedition	aen den Ein-
	5	1	13	25	- 1,8448			-1	481,2279
1121.	□ au wes	f der o	offenen derlage	Bahndur rs, bei S	chfahrt Nr 30, t 29,7 + 265 ^m	Iter no:	rdwestl.	Flügel	deckstein des
	1	15	60	1796	- 6,3091	0,7	0,5	0,5	474,9188
1122.				Bahndur Haidhof	chlass Nr 28, si	idöstl. l	Deckstei	n bei S	t 29,4 + S7 ^m ,
	2	11	59	1291	- 3,5061	0,6	0,3	0,5	471,4127

${\tt M\"{u}nchen-Landshut-Regensburg-Weiden}.$

	1	1			1		1		
Nr	A	J	Z	D	± H	w	\mathbb{R}^2	w'	Cote
1123.	⊙ ai gar	m Betr nge zu:	riebsgeb m War	äude zu S tesaal III	Station Haidh ^{ter} Classe	of, Ost	seite, di	icht neb	en dem Ein-
	3	1	44	89	- 2,0121	0,1	0,0	0,4	469,4006
1124.	= a	uf dem	Bahng	grenzstein	e ohue Nummer	; östl.	der Bah	n, bei S	t 29,0 + 48 ^{rs}
	1	12	61	1463	+ 9,5390	0,7	0,5	0,6	478,9396
1125.					archlass Nr 18, rs, bei St 28,3			auer, I	ter Deckstein
	2	19	65	2454	+ 10,9742	0,9	0,8	0,6	489,9138
1126.				oten Bah 7,7 + 13	ndurchlass Nr 19 5 ^m	9, I ^{ter} I	Deckstei	n des w	restl. Wider-
	3	24	47	2270	+ 11,5132	1,2	1,5	0,8	501,4270
1127.	□ au	f der	Umfassv	ngsmaue:	r der Waage zu	Station	Klard	orf, ös	tl. Randstein
	4	21	65	2743	+ 5,5999	1,1	1,2	0,7	507,0269
1128.			iebsgeb n Einga		Station Klard	orf, V	Vestseite	(Rück	seite), dicht
	5	2	20	82	- 1,5477	0,2	0,0	0,6	505,4792
1129.	□ au Wi	f dem derlage	gedeck ers, bei	ten Bahna St 26,5	durchlass Nr 12 + 30 ^m , Pl	, l ^{ter} no	rdwestl.	Deckste	ein des westl.
	1	15	60	1810	+ 0,8129	1,1	1,2	0,8	506,2921
1130.	□ au mau	f dem ier, be	gedeci i St 25	kten Bah, $6 + 320$	ndurchlass Nr 8 0™, tief unter P	8, I ^{ter} I	Deckstei	n der v	vestl. Stirn-
	2	22	69	3054	- 1,4841	0,9	0,8	0,5	504,8080
1131.	= nr	iter de	er Höher	amarke z	u Station Schwar	ndorf, i	n die T	reppenst	tufe gehauen
	3	13	64	1668	- 2,4594	0,9	0,7	0,7	502,3486
1132.	{⊙ ar eing	n Betri	iebshau _l on der	ptgebäude Stadt	e zu Station Scl	hwand	orf, N	ordosts	eite, Haupt-
	l				1,4637				500,8849
1133.	□ au Wie	f der l derlage	Blechba r, west	l. Flügeld	ke Nr 7 mit 6 e leckstein, bei St	25,1 +	- 4 ^m		
	1	4	68		- 0,2189		0,2		
1134.	□ au stei	f dem n, bei	offenen St 24,2	Bahndur 2 + 367					
	2	21	71	2978	— 2,2162	0,8	0,6	0,5	499,9135

Nr	A	J	Z	D	± H	w	\mathbb{R}^2	w'	Cote
1135.	= auf	dem	Perro	n zu Stat	ion Irrenlo	he, Westse	ite		
	3	6	67	763	- 1,401	3 0,8	0,6	0,9	498,5122
1136.	∫⊙ am dem	Betri Haup	iebshau teinga	ptgebäud age	e zu Station	Irrenlo	he, W	estseite,	dicht neben
	4	1	32	65	— 1,712	6 0,3	0,1	1,3	496,7996
1137.	auf mauer lohe	r, be	offener i St 0.	n Bahnbr 5 + 120	ücke Nr 6. ™ (Zählung	I ^{ter} Decks der Bahnst	stein de tunden v	er südw vom Bah	restl. Flügel- nhofe Irren-
	1	14	74	2063	- 0,764	2 1,0	1,0	0,7	497,7480
1138.	□ auf St 0,	dem 6 +	offer 355^{m} ,	ien Bahn Pl	durchlass	Nr 8, I ^{ter}	nordw	estl. De	eckstein, bei
	2	6	63	752	- 0,153	5 0,5	0,3	0,6	497,5945
1139.	□ auf Rand		Umfass	ungsmaue	r der Waaş	ge zu Stat	ion Scl	hwarze	nfeld, östl.
	3	9	73	1316	- 2,839	0 0,7	0,5	0,6	494,7555
1140.	□ auf St 1,3	dem 3 +	gede 260 ^m ,	ckten Ba 0,45 ^m unt	thudurchlass er Pl	s Nr 12,	II ^{ter} we	estl. De	eckstein, bei
	4	9	66	1194	+ 1,746	0 0,4	0,1	0,3	496,5015
1141.					ke Nr 14, üdwestl. Fl				den Hütten- 200 ^m , Pl
	5	7	74	1043	- 1,861	7 0,4	0,2	0,4	494,6398
1142.	□ auf St 1,	den:	200^{m}	eckten B 0,42 ^m u	ahndurchlas nter Pl	s Nr 13,	nordös	stl. Dec	ekplatte, bei
	6	6	62	750	+ 1,004	6 0,5	0,2	0,5	495,6444
1143.	□ auf stein	dem der	offene nordös	n Bahndu tl. Flügel	rchlass Nr mauer, bei	17 (alter F St 2,5 +	lusslauf 170°°, l	der Naa Pl	ab), I ^{ter} Deck-
	7	21	62	2592	- 1,337	5 0,9	0,8	0,5	494,3069
1144.	□ auf Rand	der Istein	Umfa	ssungsma	uer der V	Vaage zu	Station	Naabb	urg, südöstl.
	8	13	71	1849	- 0,662	2 0,5	0,3	0,4	493,6447
1145.	⊙ am gäng	Betr en zu	iebsgeb 1 den	äude zu 8 Wartesäle	Station Nation I ter, II ter	abburg, S und III ^{ter}	üdostsei Classe	te, zwis	chen den Ein-
	9	1	41	81	- 2,088	0,1	0,0	0,3	491,5563

-									
Nr	A	J	Z	D	± H	w	\mathbf{w}^2	w'	Cote
1146.	□ av	ıf der o uer, be	ffenen I i St 3,	Bahndurch 2 + 0 ^m	nfahrt Nr 21,	I ^{ter} Decks	teiu dei	r nordv	vestl. Flügel-
	0 1	4	58	461	+ 1,2566	0,5	0,2	0,7	492,8129
1147.	= a	af eine	m vors	pringende	n Felsen, nord	dwestl. de	er Bahn	, bei S	$6t 4.0 + 90^{m}$
	_ 2	21	73	3086	— 1,2599	0,9	0,8	0,5	491,5530
1148.	der	f dem nordö reimt	istl. Fl	Bahndur ügelmauer	chlass Nr 33 r, bei St 4,3 -	über den + 130™,	Steinb Pl (nor	oach, l dwestl.	der Station
	3	9	59	1065	- 1,4790	0,6	0,3	0,6	490,0740
1149.			offer 320 ^m ,		ndurchlass Nr	: 37, n	ordwest	l. Decl	xplatte, bei
	4	10	53	1051	- 2,8934	0,8	0,6	0,8	487,1806
1150.	□ av St	ıf dem 5,6 +	gedec 300 ^m ,	kten Bal 0,60 ^m unt	hudurchlass 1 er Pl	Nr 46, 1	ordwes	tl. Dec	ekplatte, bei
	5	31			1,9859				485,1947
1151.	= a	uf dem	Perroi	zu Stat	ion Wernberg	, Nordwe	stseite		
	6	10	74		- 7,2559				
1152.	⊙ ar der	m Betr n Eing	iebsgeb ange zi	äude zu S um Warte	Station Wern esaal III ^{ter} Cla	nberg,	Nordwe	stseite,	dicht neben
	7	1	24	49	— 1,748 3	0,2	0,0.	0,8	478,1905
1153.		ıf der ndstein	Umfass	ungsmaue	er der Waage	e zu Sta	ation V	Vernber	g, nordöstl.
	1	1	45	91	+ 2,1680	0,2	0,0	0,6	480,3585
1154.				hrt Nr 53 9 + 215'	(Blechträger) ^m , Pl), I ^{ter} Dec	kstein d	der nor	döstl. Flügel-
	2	21	74	3095	+ 0,8872	0,7	0,4	0,4	481,2457
1155.	□ at St	of dem 7,7 +	gede 325 ^m , (ckten Ba 0,46 ^m unt	hndurchlass I er Pl	Nr 60,	nordwes	tl. Dec	ekplatte, bei
	3	22	72	3180	- 1,8310	0,8	0,7	0,5	479,4147
1156.	□ at	uf den 8,3 +	gew 310 ^m ,	ölbten B 0,44 unte	ahndurchlass er Pl (dicht v	Nr 65, or Statio	südwes u Luhe)	tl. De	ckstein, bei
	4	16	66	2103	- 5,9864	0,7	0,4	0,5	473,4283
Abh.	d. II. C	l. d. k. Al	k. d. Wis	s. X I. Bd. II	I. Abth.				22

Regensburg — Neumarkt i./O. — Nürnberg.

Nr	A	J	Z	D	± H	w	w^2	w'	Cote
1157.			iebsgeb n Postb		Station Luhe,	Wests	eite dic	ht ueb	en dem Ein-
	5	1	61	121	-2,4557	0,3	0,1	0,8	470,9726
1158.	് au Ha	f der idena	eiserne a b, II	en Fachw I ^{ter} Decks:	verkbrü c ke Nr tein des nordwe	69, m stl. Stir	it 2 O nflügels	effuung , bei St	en über die 8,7+75 ^m , Pl
	1	11	52	1133	+ 4,1058	0,7	0,5	0,7	475,0784
1159.				Bahndur 3 + 350°	chfahrt Nr 72,	I ter Decl	kstein d	les nor	dwestl. Stirn-
	2	18	70	2515	- 5,2558	0,7	0,6	0,5	469,8226
1160.	= at	ıf dem ş	gedeckt	en Bahnd	urchlass Nr 76, s	üdwestl.	. Deckpl	latte, be	i St 9,8 + 95 ^m
	3	14	57	1598	5,2880	0,8	0,7	0,6	464,5346
1161.			offen 50°°, F		durchlass Nr	79, I ^{ter}	nordö	stl. D	eckstein, bei
	4	15	73	2186	+ 0,5447	0,7	0,4	0,4	465,0793
164.			Umfas Randst		ier der grosser	Drehs	cheibe	zu Sta	tion Weiden,
	5	7	69	694	— 0,3577	0,6	0,4	0,6	464,7216
165.	= ur	ter de	r Höhei	marke z	n Station Weid	en, in o	die Trej	ppenstu	fe gehauen
	6	2	41	164 .	- 0,3710	0,4	0,2	1,0	464,3506
166.					e zu Station W ngange, Sandste			ite geg	en die Stadt,
					1,8145				462,5361

Regensburg - Neumarkt i./O. - Nürnberg.*)

1106. O am Betriebshauptgebäude zu Station Regensburg, Nordseite, mittlerer Bogeupfeiler der Vorhalle — 1,6403 520,1543

^{*)} Die Strecke von Regensburg (Nr 1106) bis Seubersdorf (Nr 1190) ist noch nicht nach Stunden abgetheilt.

Regens	burg —	Neumark	ct i./O.	— Nürnberg.
--------	--------	---------	----------	-------------

Nr	A	J	Z	D	± H	W	w.2	w'	Cote
1105.	= u:	nter de	r Höher	ımarke zu	Station Regen	sburg,	in die T	reppens	stufe gehauen 521,7946
1162.	□ an Bal	ıf dem hnwärt	gedeck erhaus	ten Bah Nr 83 er	ndurchlass Nr :	22, süd ınter Pl	westl.]	Deckstei	n, 280 ^m voin
	1	14	67	1881	- 1,6615	0,8	0,7	0,6	520,1331
1163.	⊙ ar den	m Betr n Eing	iebsgeb ange z	äude zu ur Exped	Station Prüfei lition	ingen,	Nordo	stseite,	dicht neben
	2	14	68	1890	- 8,5834	0,7	0,5	0,5	511.5497
1164.	öffı	ıf dem nungen ıria-O	der	ein inner eisernen	rhalb der erster Fachwerkbrüc	n südwe ke Nr	stl. Nis 17 ühe	che übe er die	r den Fluth- Donau bei
	1	9	73	1311	- 1,3726	0,6	0,4	0,6	510,1771
1165.	Nis	sche ar	if dem	nordwest	der Flügelmauer il. Widerlager o ria-Ort, 0,50°	der eiser	nen Fa	der letz chwerkb	ten südwestl. orücke Nr 17
	2	2	73	291	- 0,5163	0,2	0,0	0,3	509,6608
1166.	□ av (mi	ıf einer ittlerer	r Boder Stein)	ıplatte ir gegenüb	n der Vorhalle er dem Eingan	zu Stat ge zum	ion Ett Wartes	erzhaus saal III*	en, Südfront, ^{er} Classe
	3	32	69	4393	— 41,7254	1,0	1,1	0,5	467,9354
1167.	⊙ an	m Betr	iebsgeb	äude zu S	Station Etter:	zhause	n, Süd	lwestseit	e (Seitenbau)
	4	1	17	34	— 1,4765				466,4589
1168.				ı Bahndu 6™ unter	rchlass Nr 7,	IIter süd	lwestl.	Deckste	in des westl.
	1	12	63	1508	— 13,5897	0,6	0,3	0,5	452,8692
1169.	= ar Bet	uf dem triebsge	Podes ebäude	t der Fre und dich	eitreppe zu Stat t neben dem G	tion Eic eländer	hhofen,	südwe	stl. von dem
	2	10	70	1402	— 10,1670	0,7	0,5	0,6	442,7022
1170.	⊙ a: Eir	m Bet ngänger	riebsgel n zur 1	oäude zu Expeditio	Station Eich n und dem Wa	hofen rtesaal	, Nord I ^{ter} und	seite , z II ^{ter} Cla	wischen den asse
	3	1	10	21	1,6907				441,0115
1171.	= a	uf der n Wec	gewöll hselwäi	oten Bah eterhaus	ndurchfahrt Nr entfernt, 0,21 ^m	5, nor über Pl	döstl. I	Brüstung	gsstein, 270 ^m
	1	4	74		+ 0,3900	0,3		0,4	441,4015
									22*

Regensburg — Neumarkt i./O. — Nürnberg.

					-			
Nr A	J	Z	D	± H	w	w ²	w'	Cote
1172. = a Ba	uf dem hnwärte	gedeck er-Poste	ten Bahn en 73 und	durchlass Nr 1, l 74, 0,72 ^m unt	I ^{ter} nor er Pl	dwestl.	Deckste	ein, zwischen
2	16	71		— 13,2599				428,1416
1173. 🗆 a	af dem ischen B	offener Sahnwär	n Bahndu rter-Poste	rchlass Nr 34 n 73 und 72 un	, I ^{ter} si d den Te	ädöstl. legrapk	Stirnflü enstang	igeldeckstein, en 76 und 77
3	12	59	1409	5,6172	0,5	0,2	0,4	422,5244
zw:	nf dem ischen l d 43, 0	Bahnwä	rter-Post	ndurchlass Nr en 72 und 71	28, I ^{te} und d	^r südwe en Tel	stl. Flü egraphe	igeldeckstein, enstangen 44
4	9	65	1162	+ 2,9770	0,3	0,1	0,3	425,5014
1175. = a voi	uf dem · dem V	gedeck Vechsel	ten Wegd wärterha	lurchlass Lit. T us zu Station	, II ^{ter} si Laaber	idöstl. S	Stirndec	kstein, dicht
5	10	70	1391	- 0,4682	0,6	0,4	0,5	425,0332
1176. ⊙ a gäi	m Betri ngen zu	ebsgeba den W	iude zu S Vartesälen	Station Laabe I ^{ter} , II ^{ter} und	r, Südw III ^{ter} C	estseite lasse	e, zwisc	hen den Ein-
06	2	47	186	- 2,1976	0,3	0,1	0,6	422,8356
1177. 🗆 ar	f der U	mfassur	ngsmauer	der Waage zu	Station	Laab	er, nör	dl. Randstein
1	1			+ 2,1494				
1178. at Bal	ıf einen hnwärte	n vorsj r-Poste	ringende n 70 und	n Dolomitfelser l 69 und geger	ı, nord nüber T	östl. d elegrap	er Bah henstan	n, zwischen ge Nr 141
2	12	60	1440	- 6,6229		0,2		418,3621
1179. at des	ıf dem östl. St	gedeck irndeck	ten Wego steins, ge	lurchlass bei l egenüber Bahnv	Ueberfal värter-F	rt Nr 'osten (15, no 39	rdöstl. Ecke
3	11	62		 7,6404			1	410,7217
we	stl. Sti	rnflügel	ls, zwiscl und 67	hfahrt Nr 17 (E hen Telegraph	enstange	n 44	und 43	tein des süd- und Bahn-
4	14			- 5,0625				405,6592
L'a	aber b	ei Stat	ion Berat	verkbrücke Nr zhausen, VI ^{ter} r, 0,4 ^m über Pl	Brüstun	it 3 C gsstein	effnung des süd	en über die lwestl. Stirn-
5	6	71	850			0,1	0,4	
La	aber	bei Sta	tion Bera	verkbrücke Nr etzhausen, I ^{ter} I . Widerlager, O	Brüstung	gsstein	effuunge des nor	en über die döstl. Stirn-
,	geis (Mi		186		0,2		1,0	408,0302

Regensburg — Neumarkt i. O. — Nürnberg.

					***************************************	- 100	11 11		
Nr	A	J	Z	D	± H	W	\mathbf{w}^2	w.	Cote
1183.	-⊙ ar den	n Betri Einga	ebsgebä nge zu	iude zu m Wart	Station Bera esaal I ^{ter} und	tzhaus II ^{ter} Class	en, No	rdseite ,	dicht neben
	7	5	71	711	-3,2213	0,4	0,2	0,5	404,8089
1184.		f der Tl i m, süc			nganges zum E	xpedition	slokal d	er Halte	stelle Maus-
	1	36	63	4543	- 13,2415	1,1	1,1	0,5	391,5674
1185.	b e i Wi	rg nach	Lup , zwis	burg, chen T	chfahrt Nr 21 I ^{ter} Deckstein elegraphenstan	des nord	lwestl.	Stirnflü	igels, nördl.
	2	38	66	5047	- 24,3296	1,1	1,3	0,5	367,2378
1186.	□ anf	der Un	fassung	gsmauer	der Waage zu S	Station Pa	rsberg,	nordwes	stl. Randstein
	3	7			- 3,4410		0,1		363,7968
1187.	⊙ ar den	n Betri Warte	ebsgebä sälen I	iude zu ter, II ^{ter}	Station Pars und III ^{ter} Class	berg, z se, Nord	wischen		lingängen zu
	4	1	57	114	- 2,3637	0,1	0,0	0,4	361,4331
1188.	□ au des	f der o südöstl	ffenen I. Stirn	Bahndur flügels,	chfahrt Nr 20 zwischen Teleg	(Blechbagraphens	alkenbri tangen	icke), l 95 und	I ^{ter} Deckstein 94, Pl
	1	3	51	309	+ 1,6304	0,3	0,1	0,5	363,0635
1189.	D a	of dem sswan eter-Pos	g nach	Dascl	gdurchlass, L nhofen, östl.	it. P und der Bah	d Q, fi n, südös	ir die stl. Stiri	Strasse von n, bei Bahn-
	2	32	59	3793	+5,4299	0,9	0,8	0,5	368,4934
1190.	🔲 au	f dem	Perron	zu Stat	ion Seubersdor	f, Südw	estseite		
	3	28	57		- 18,8258			0,6	349,6676
1191.	⊙ ar	n Betri den Wa	ebsgebä artesäle	iude zu	Station Seub Iter und IIIter (ersdorf	, zwisc	hen der	n Eingängen
	4	1	18	3 7	- 1,8692				347,7984
1192.	süd	westl. S	Stirn , l	ten We bei St 1 nberg	gdurchlass, Li 4,8 + 276 ^m , (aus)	it. F und 0,62 ^m un	l G, no ter Pl (ordwest! (Zählung	d. der Bahn, g der Bahn-
	1	12	56	1349	- 3,4043	0,5	0,3	0,4	344,3941
1193.	□ au wes	f dem g	gedeckt n, bei	en Weg	durchlass, Lit. + 222 ^m , 0,23	D und	E, nörd	ll. der	Bahn, nord-
	2	10	58	1167	— 1,7974	0,4	0,2	0,4	342,5967

$\label{eq:constraints} \textbf{Regensburg} - \textbf{Neumarkt i./O.} - \textbf{N\"{u}rnberg}.$

Nr	A J	Z	D	± H	w	$ w^2 $	w'	Cote
1194.	□ auf der bei St 1	a Sockel 4,0 + 3	des östl 300 ^m , 0,6	. Widerlagers d 0° über Pl	er gew	ölbten S	strassen	brücke Nr 2,
	3 14	64	1785	+ 2,9139	0,7	0,5	0,5	345,5106
1195.	bei St 1	offenen 3,7 + 3 em Urspr	325 ^m , Pl	chfahrt Nr 3, no (Zugleich Ueber	ordwest brücku	l. Stirnfl ng des	ügel, II Altfal	ter Deckstein, terbaches
	4 9	60	1073	+ 7,8416	0,5	0,2	0,5	353,3522
1196.	□ auf der Altfal	Begren:	zungsmau d. Einga	ner des nördl. Se ng, I ^{ter} Stein, be	eitengra ei St 13	bens in $3,3 + 0$	dem Ei	nschnitte bei
	5 18	51	1835	+ 12,2190	0,6	0,4	0,5	365,5712
1197.	Laaber	, nordö	stl. Stiri	rkbrücke Nr 30 ıflügel, I ^{ter} Brüs ager, bei St 13	tungsst	ein am	Auflage	er des Fach-
	6 8	67	1077	+ 7,0746	0,4	0,2	0,4	372,6458
1198.	Laaber	, nordö	n Fachwe stl. Stirr 0,40° ül	erkbrücke Nr 30 aflügel, I' ^{er} Brüst oer Pl	mit 5 tungsste	Oeffuur ein, wes	igen üb tl. Wic	er die kleine lerlager, bei
	7 2	79	314	+ 0,1225	0,2	0,0	0,3	372,7683
1199.	☐ auf der Randste	Umfass in	sungsmau	er der Waage	zu Sta	tion De	ining,	${ m I}^{\scriptscriptstyle m ter}$ südwestl.
	8 10	68	1369	+ 3,7968	0,5	0,3	0,5	376,5651
1200.				Station Deini nd der Expeditio		vischen	den Ei	ıgängen zum
	9 1	46	93	- 2,0817	0,0	0,0	0,0	374,4834
1201.	= auf de östl. Sti	m gedeck rudeckpl	tten Weg atte, bei	gdurchlass bei 1 St 12,0 + 54"	Ueberfal ", 1,02"	hrt Nr 2 " unter	27, nörd Pl,	ll. der Bahn,
	1 13	64	1656	+ 12,3459	0,6	0,4	0,5	386,8293
1202;	□ auf de flügel, I	nı offene I ^{ter} Decks	en Bahn stein, bei	durchlass Nr 34 St 11,7 + 22	(Schie: 8 ^m , Pl	nenträge	er), noi	döstl. Stirn-
	2 11	54	1196	+ 7,0327	0,6	0,4	0,6	393,8620
1203.	□ auf de südwest	r offener l. Stirnff	n Bahndı ügels, sü	archfahrt Nr 31 idl. Widerlager,	(Bleck bei St	nträger). 11,3 +	II ^{ter} I 250 ^m ,	Pl des
	3 14	52	1458	+ 9,7093	0,5	0,3	0,4	403,5713

Regensburg — Neumarkt i./O. — Nürnberg.

Nr	A	J	Z	D	± H	w	\mathbf{w}^2	w'	Cote
1204.	□ av flüg	ıf der gels, r	offener ordöstl.	n Bahndı Widerla	archfahrt Nr 24 ager, bei St 10,0	, II ^{ter} D	eckstei≀ 0™, Pl	ı des si	idöstl. Stirn-
	4	23	57	2630	+17,2412	0,6	0,4	0,4	420,8125
1205.	□ at St	$_{10,2}^{\mathrm{def}}$	m Bahr + 233"	ngrenzste ", 1,77"	ine ohne Num unter Pl	mer, 1	nordwes	tl. der	Bahn, bei
	5	14	53	1485	+9,1475	0,5	0,2	0,4	429,9600
1206.	trä	ger de	es II ^{ten} 11	och nich	rchlass Nr 22, s t hergestellten seite des Steine	Geleises			
	6	10	73	1453	+ 3,7824	0,4	0,2	0,4	433,7424
1207.	□ ar II ^{te}	of der l	Umfassu westl. R	ngsmaue: Randstein	r der grossen D vom Schieneng	rehscheil eleise, l	be zu St Bahnhot	ation Ne f-Pl	eumarkt i./O.,
	7	6	48	575	+ 0,0030	0,5	0,3	0,7	433,7454
1208.	∫= u	nter d	er Höhe	nmarke z	u Station Neuma	arkt i./O.	in die T	reppens	stufe gehaueu)
	8, ∫	2	21	86	- 0,5679	0,2	0,0	0,6	4 33,1775 } -
1209.	∫⊙ an pfo	m Bet sten a	riebshau ım Hauj	iptgebäud pteingang	le zu Station N g von der Stadt	leuman ther	rkt i./C	O., Ostf	Front, Thür-
1010	, 	e Jam	o ffor on	Dohndon	- 1,6203 chlass (zugleich	Dunchfo	hud) Nu	10 ~#4	
1210.	ma	uer, w	restl. W	iderlager l entfern	, II ^{ter} Deckstein	, bei St	9,4 +	355 ^m ui	id 200 ^m vom
	1	7	59	820	+2,4763	0,3	0,1	0,3	436,2217
1211.	□ au	f dem	offenen	Bahndur	chlass Nr 16, nor	döstl.Sti	irnflüge	l, bei St	9,0+54 ^m , Pl
	2	15	60	1790	- 7,6334	0,4	0,2	0,3	428,5883
1212.	av noi	ıf dem	offener l. Stirn:	n Bahndı flügels, b	irchlass Nr 14 ei St 8,4 + 15	(Schiene 20 ^m , 0,0	enträger 5 ^m über), I ^{ter} I Pl	Deckstein des
	3	20	54	2163	— 14,2885	0,7	0,5	0,5	414,2998
1213.	□ au Sti:	ıf dem rndeck	gedeck	ten Weg bei St 7	gdurchlass Lit. ,8 + 115 ^m , 0,2	C und 1 23 ^m unte	D, süd er Pl	l. der I	Bahn, westl.
	4	21	5 3	2245	14,7779	0,8	0,6	0,5	399,5219
1214.	den	n Mitt	elpfeile	$_{ m r}$ des $_{ m w}$	estl. Schienentr 7,4 + 120 ^m , 0,	ägers d	les II ^{ten}	en, La noch	gerstein auf nicht herge-
	5	10	73	1465	+ 1,8551	0,6	0,3	0,5	401,3770

Regensburg — Neumarkt i./O. — Nürnberg.

Nr	A	J	Z	D	± II	W	W.2	w.	Cote
1215.		ıf der ndsteii		sungsmane	er der Waag	e zu Sta	tion P	ostba	uer, westl.
	6	4	61	487	+ 0,6373	0,3	0,1	0,4	402,0143
1216.	⊙ ar Eir	m Bet igänge	riebsgeb n zum	äude zu Wartesaa	Station Post l I ^{ter} und II ^{ter}	bauer, Classe un	Nordos d der I	tseite, z Expediti	wischen den on
	7	1	43	87	- 2,0335	0,1	0,0	0,2	399,9808
1217.	□ av lag	of dem ers, be	offenen ei St 6,	Bahndur 5 + 300	chlass Nr 42, ⁿ , 0,18 ^m unter	III ^{ter} Decl r Pl	estein de	es nordv	vestl. Wider-
	1	21	62	2593	+20,0552	0,6	0,4	0,4	420,0360
1218.	□ a des	uf der nördl	. Wide	rlagers, b	rchfahrt Nr 3 ei St 6,0 + 3	220 ^m , 0,88	S ^m unter	r Pl	er Lagerstein
	2	17			+20,1435		0,3		440,1795
1219.	stei	in für	$ m_{den~s\"u}$ i St 5,8	dwestl. B $+ 200^{\text{m}}$	kbrücke Nr 35 rückenträger , 0,70° unter	des II ^{ten} (deleises,	nordw	estl. Wider-
	3	7			十 7,4527				
1220.	ste	in, bei	St 5,0	+ 310 ^m ,	urchfahrt Nr (1,31 ^m über l	Pl			
					+ 27,5878		- 0		
1221.	Sc	hwar	zach,	lbten Ba südl. Stii ,42 ^m über	hnbrücke Nr rn, südwestl. Pl	23, mi Stirnflüge	t 3 Ocel, IV ^{ter}	effnunge Brüstu	n über die ngsstein, bei
	5	12	58	1381	+ 13,7416	0,5	0,2	0,4	488,9616
1222.	⊙ aı gäı	m Bet igen z	triebsge um Wa	bäude de irtesaal II	r Haltestelle T ^{ter} Classe und	Ochenb l der Exp	ruck, pedition	zwische	en den Ein-
	6	8	56	900	- 0,~072	0,3	0,1	0,3	488,1544
1223.			tein, be	ei St 4,1 -	urchlass Nr 1 + 285°°, Pl	0.00		1.0	
	1	10	59	1183	- 0,8706	0,4	0,1	0,3	487,2838
1224.	□ au süd	ıf der lwestl.	offener Stirnfl	ügels, bei	rehfahrt Nr 3 St 3,6 + 45	m, Pl			
1225.				eu Bahud	+ 8,7139 lurchlass Nr	0,7 15, nördl	0,5 . Stirn,	0,5 3 ^{ter} De	495,9977 eckstein, bei
	3	4	69	548	- 1,6410	0,4	0,2	0,6	494,3567

$Regensburg - Neumarkt \ i./O. - N\"{u}rnberg.$

Nr	A	J	Z	D	± H	w	$ \mathbf{w}^2 $	w'	Cote
1226.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Feucht, Nordostseite, zwischen den Eingängen zu den Wartesälen Iter IIter und IIIter Classe								
	4	4	57	454	- 2,7016	0,4	0,2	0,7	491,6551
1227.	. □ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 12 (Schienenträger) östl. Stirn, II ^{te} De stein, bei St 2,7 + 175 ^m , Pl								
	1	15	74	2211	+ 11,4536	0,6	0,3	0,4	503,1087
1228.	= auf dem gewölbten Bahndurchlass Nr 10, östl. Stirn, I ^{ter} Deckstein, bei St 2,2 + 261 ^m , 2,21 ^m unter Pl								
	2	13	68	1764	+ 13,9486	0,6	0,3	0,4	517,0573
1229.	□ at St	if dem 1,6 +	offene 195 ^m ,	n Bahne Pl	lurchlass Nr 8,	nordöst	l. Stirn	, I'er D	eckstein, bei
	3	16	72	2300	+ 11,4438	0,6	0,4	0,4	528,5011
1230.	□ at St	uf dem 1,1 +	offene 245 ^m ,	n Bahno Pl	lurchlass Nr 7,	nordöst	tl. Stirn	, Iter	Deckstein bei
	4	15	60	1811	+ 11,8754	0,5	0,3	0,4	540,3765
1231.	auf dem gedeckten Bahndurchlass Nr 5, nordöstl. Deckstein für den II ^{ten} noch nicht hergestellten Zwischenperron in der Station Dutzendteich								
	5	7	57	793	+ 1,4316	0,3	0,1	0,2	540,8081
1232. O am Betriebsgebäude zu Station Dutzendteich, dicht neben dem Eingange zum Zimmer des Portiers									
	6	1	37	74	— 1,9268	0,2	0,1	0,4	539,8813
1233.	3. auf der offenen Bahndurchfahrt Nr 1 für die Staatsbahn von Nürnberg nach Bayreuth, II ^{ter} Deckstein des nordwestl. Stirnflügels								
	1	12	77	1840	+ 6,8872	0,4	0,1	0,3	548,6953
364.	= u	inter d	er Höh	enmarke	zu Station Nür	nberg, i	n die T	reppens	stufe gehauen
	2	13	67	1749	+ 3,0998	0,7	0,5	0,5	551,7951
365. ∫⊙ am Betriebshauptgebäude zu Station Nürnberg, Stadtseite, nach Norden, Mittelbau, westl. neben der westl. Thür									
					— 2,0870				549,7081

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Abhandlungen der Bayerischen Akademie der Wissenschaften -

Mathematisch-naturwissenschaftliche Klasse

Jahr/Year: 1874

Band/Volume: 11_3

Autor(en)/Author(s): Bauernfeind Karl Maximilian von

Artikel/Article: Das Bayerische Präcisions - Nivellement. Dritte Mittheilung 141-173