

Das

Bayerische Präcisions-Nivellement.

Dritte Mittheilung

von

Carl Max v. Bauernfeind.

Aus den Abhandlungen der k. bayer. Akademie der W. II. Cl. XI. Bd. III. Abth.

München 1874.

Verlag der k. Akademie,
in Commission bei G. Franz.

Akademische Buchdruckerei von F. Straub.

Das

Bayerische Präcisions-Nivellement.

Dritte Mittheilung

von

Carl Max v. Bauernfeind.

Aus den Abhandlungen der k. bayer. Akademie der W. II. Cl. XI. Bd. III. Abth.

München 1874.

Verlag der k. Akademie,
in Commission bei G. Franz.

Akademische Buchdruckerei von F. Straub.



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 Gesamtlänge 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 Instrumentenaufstellungen erforderlich, und von diesen treffen 1663 auf das erste der genannten Jahre: die mittlere Zielweite betrug somit 63,7^m im 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.

? 69,0 m

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 19^o,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 9^o,4 C Temperatur 1,000312^m und an der Latte Nr. III bei 8^o,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:

$$\begin{aligned}\frac{1}{2} (I^a + II) &= 1,000151^m \text{ bei } + 14^o,2 \text{ C} \\ \frac{1}{2} (I^a + III) &= 1,000132 \quad „ \quad + 13,7 \\ \frac{1}{3} (I^a + II + III) &= 1,000192 \quad „ \quad + 12,2 \quad .\end{aligned}$$

Die Verhältnisszahl w der mittleren Breite der weissen Centimeter-Felder zur mittleren Breite aller weissen und schwarzen Centimeter-Felder ergab sich für die Latte I^a 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 I: $\cot \varphi = 137,09 \pm 0,06$ 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 Höhengcorrectionen 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 $\cot \varphi$, 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:

1. München—Holzkirchen—Rosenheim—Grafing—München in einer Gesamtlänge von 138,9 Kilometer oder 18,73 geographischen Meilen. Der Anschluss geschah bei der Höhenmarke $\odot$ Nr 784 in

Rosenheim mit einer Differenz von $0^m0015 \pm 0,13^m$, während er sich zu $\pm 0,55^m$ ergibt, wenn man ihn aus den wahrscheinlichen Fehlern der einzelnen Abtheilungen oder aus den Standfehlern berechnet.

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

in einer Gesamtlänge von 689,3 Kilometer oder 92,90 geographischen Meilen. Der Anschluss erfolgte an der Höhenmarke in Weiden mit $0^m0143 \pm 0,0164$, wonach der wahrscheinliche Fehler per Kilometer $\pm 0,54^m$ 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 $0^m0379 \pm 0,0121$ und folglich mit einem wahrscheinlichen Fehler per Kilometer von $\pm 1,72^m$.

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;
⊙ 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.

München — Grafting — Rosenheim.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
743.	Signal-Glockensäule östl. neben dem 3. Pfeiler (von Norden her) der Wegbrücke für die Salzstrasse im Bahnhof München □ über Pl bei St 0,2 + 120 ^m								
	—	—	—	—	—	—	—	—	340,1405
744.	{ ⊙ an der Wegbrücke für die Salzstrasse im Bahnhofe München, 3. Pfeiler von Norden her, für den westl. Träger, Nordseite, bei St 0,2 + 130 ^m								
	—	—	—	—	— 1,5048	—	—	—	338,6357
750.	☐ auf dem offenen Bahndurchlass zwischen beiden Bahnen nach Rosenheim, südlich von der Landsberger Strasse, mittlere Gesimsplatte des gemeinschaftlichen Flügels, bei St 0,2 + 280 ^m , nahezu Pl								
	1	13	64	1665	— 3,8832	1,4	1,9	1,1	336,2573
995.	☐ auf der Umfassungsmauer der Signal-Glockensäule bei Bahnwärterhaus Nr 1 ^b								
	2	11	58	1151	— 4,2599	0,4	0,2	0,3	331,9974
996.	☐ auf der ersten nordwestl. Bodenplatte in der Vorhalle zu Station Thalkirchen, dicht neben dem Eingange zum Zimmer des Stationsdieners								
	3	14	68	1845	+ 5,1458	0,7	0,5	0,5	337,1432
997.	☐ auf der ersten südöstl. Bodenplatte in der Vorhalle zu Station Thalkirchen								
	4	1	16	32	— 0,0114	—	—	—	337,1318
998.	☐ auf der eisernen Fachwerkbrücke mit 3 Oeffnungen über die Isar, nordwestl. Widerlager, bei St 1,6 + 182 ^m								
	1	5	64	680	+ 0,2437	0,3	0,1	0,4	337,3755
999.	☐ auf der eisernen Fachwerkbrücke mit 3 Oeffnungen über die Isar, südöstl. Widerlager, bei St 1,6 + 365 ^m								
	2	1	91	182	— 0,0003	—	—	—	337,3752
1000.	☐ auf der nördl. Futtermauer der gewölbten Strassenbrücke für den Weg von Giesing nach der Au, bei St 2,1 + 95 ^m								
	3	12	62	1544	— 1,4808	0,6	0,3	0,4	335,8944
1001.	☐ auf dem südöstl. Randsteine am Eingange der grossen Drehscheibe im Bahnhofe Haidhausen								
	4	17	62	2101	— 5,8061	0,7	0,5	0,5	330,0883
1002.	☐ unter der Höhenmarke zu Station Haidhausen, in einen Pflasterstein gehauen								
	5	2	67	269	— 0,0045	0,2	0,0	0,4	330,0838
1003.	{ ⊙ am südöstl. Pfeiler des provisorischen Betriebsgebäudes (Güterhalle) zu Station Haidhausen								
	—	—	—	—	— 1,7144	—	—	—	328,3694

München — Grafing — Rosenheim.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1004.	= auf dem Bahngrenzsteine Nr 192 südl. der Bahn bei St 0,3 $\pm$ 260 ^m (Zählung der Bahnstunden vom Bahnhofe Haidhausen aus)								
	1	10	55	1107	$\pm$ 1,5707	0,5	0,2	0,5	331,6545
1005.	= auf dem Bahngrenzsteine südl. der Bahn bei St 0,9 $\pm$ 58 ^m								
	2	20	50	2011	$\pm$ 4,3914	1,5	2,2	1,0	336,0459
1006.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Trudering, Nordseite, dicht neben dem Eingange zur Expedition								
	3	12	52	1249	— 3,7923	0,5	0,3	0,5	332,2536
1007.	□ auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, nördl. der Bahn, bei St 1,5 $\pm$ 13 ^m								
	1	8	59	945	— 0,5476	0,5	0,3	0,6	331,7060
1008.	□ auf dem Bahngrenzsteine Nr 24, nördl. der Bahn, bei St 2,3 $\pm$ 335 ^m								
	2	28	59	3291	— 8,1446	1,1	1,2	0,6	323,5614
1009.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Haar, Nordseite, dicht neben dem Ein- gange zur Expedition								
	3	10	60	1199	— 5,3584	0,6	0,3	0,5	318,2030
1010.	□ auf der Umfassungsmauer der Signal-Glockensäule, bei Bahnwärterhaus Nr 7, südöstl. Ecke, bei St 3,0 $\pm$ 230 ^m								
	1	12	58	1396	— 0,9034	1,0	1,1	0,9	317,2996
1011.	□ auf der Umfassungsmauer der Signal-Glockensäule, bei Bahnwärterhaus Nr 9, südöstl. Ecke, bei St 4,1 $\pm$ 220 ^m								
	2	34	60	4084	— 5,2588	1,3	1,6	0,6	312,0408
1012.	□ auf der Umfassungsmauer der Signal-Glockensäule, bei Bahnwärterhaus Nr 10, nordwestl. Ecke, bei St 4,7 $\pm$ 205 ^m								
	3	18	61	2197	— 8,2123	0,9	0,8	0,6	303,8285
1013.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Zorneding, Nordseite, dicht neben dem Eingange zum Wartesaal III. Classe								
	4	3	48	288	— 1,7560	0,2	0,0	0,4	302,0725
1014.	□ auf der Umfassungsmauer der Signal-Glockensäule, bei Bahnwärterhaus Nr 12, südöstl. Ecke								
	1	13	64	1671	$\pm$ 1,5138	1,0	1,1	0,8	303,5863
1015.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Kirchseeon, Südwestseite, dicht neben dem Eingange zur Expedition								
	2	24	61	2908	— 4,5937	0,9	0,8	0,5	298,9926

München — Grafing — Rosenheim.

Nr	A	J	Z	D	$\pm$ H	w	w ²	w'	Cote
1016.	□ auf dem südwestl. Decksteine des gedeckten Bahndurchlasses Nr 4* bei St 6,8 + 75 ^m , tief unter Pl								
	1	23	60	2780	+ 11,3817	0,9	0,8	0,5	310,3743
1017.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Grafing, Südwestseite, dicht neben dem Eingange zur Expedition								
	2	20	58	2328	+ 6,8976	0,8	0,7	0,5	317,2719
1018.	□ auf der Umfassungsmauer der Signal-Glockensäule, bei Bahnwärterhaus Nr 18, südöstl. Ecke								
	1	3	53	316	+ 2,0993	0,2	0,0	0,4	319,3712
1019.	□ auf der offenen Bahndurchfahrt Nr 7, 1 ^{ter} südwestl. Flügeldeckstein des südöstl. Widerlagers, bei St 7,8 + 365 ^m								
	2	12	57	1365	+ 6,9337	0,8	0,6	0,7	326,3049
1020.	□ auf der Umfassungsmauer der Signal-Glockensäule, bei Bahnwärterhaus Nr 20, südwestl. Ecke, bei St 8,5 + 325 ^m								
	3	22	58	2570	+ 12,6096	0,8	0,7	0,5	338,9145
1021.	□ auf der Umfassungsmauer der Signal-Glockensäule, bei Bahnwärterhaus Nr 21 südwestl. Ecke, bei St 8,9 + 230 ^m								
	4	12	58	1388	+ 6,8289	0,5	0,2	0,4	345,7434
1022.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Assling, Südwestseite, dicht neben dem Eingange zum Zimmer des Stationsdieners								
	5	16	57	1820	+ 5,0545	0,7	0,4	0,5	350,7979
1023.	= auf dem Bahngrenzsteine Nr 84 östl. der Bahn, bei St 10,2 + 138 ^m								
	1	28	59	3309	+ 17,6792	0,9	0,9	0,5	368,4771
1024.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Ostermünchen, Südwestseite, dicht neben dem Eingange zum Zimmer des Stationsdieners								
	2	23	71	3263	— 11,4434	0,9	0,9	0,5	357,0337
1025.	□ auf der gewölbten Bahnbrücke und Durchfahrt Nr 2 und 3, nördl. Brüstungsstein des östl. Widerlagers bei St 13,0 + 275 ^m								
	1	52	66	6881	+ 34,6132	1,8	3,4	0,7	391,6469
1026.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Karolinenfeld, Südwestseite, dicht neben dem Eingange zur Expedition								
	2	5	56	560	— 1,2221	0,3	0,1	0,4	390,4248
1027.	= auf dem gedeckten Bahndurchlass Nr 6 südwestl. Kante der ersten Deckplatte bei St 13,5 + 200 ^m								
	1	9	61	1097	+ 6,6686	0,4	0,1	0,3	397,0934

München — Landshut — Regensburg — Weiden.

Nr	A	J	Z	D	$\pm$ H	w	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.	□ auf der gewölbten Bahnbrücke Nr 2 mit 3 Oeffnungen über den Markt-Canal, am Westende des Bahnhofes Rosenheim, südl. Stirn, Gesimsstein des östl. vorspringenden Stirnflügels, bei St 19,5 + 302 ^m nahezu Pl								
	3	29	58	3380	+ 13,0810	1,1	1,3	0,6	415,2568
783.	= unter der Höhenmarke zu Station Rosenheim, in die Treppenstufe gehauen								
	4	5	45	445	— 0,6542	0,4	0,1	0,5	414,6026
784.	⊙ am Betriebshauptgebäude zu Station Rosenheim, Haupteingang von der Stadt her, Nordseite, westl. Seitenfläche des vortretenden Portals								
	—	—	—	—	— 1,5412	—	—	—	413,0614

München — Landshut — Regensburg — Weiden.

743.	Signal-Glockensäule östl. neben dem 3. Pfeiler (von Norden her), der Wegbrücke für die Salzstrasse im Bahnhofe München, □ 0,2 ^m über Pl								
	—	—	—	—	—	—	—	—	340,1405
1029.	□ auf dem Bahngrenzsteine Nr 84. westl. der Bahn								
	1	8	62	985	— 0,8476	0,4	0,2	0,4	339,2929
1030.	□ auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, östl. der Bahn, bei St 0,9 + 150 ^m								
	2	13	68	1772	+ 6,5358	0,7	0,5	0,5	345,8287
1031.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 1 über den Würmkanal, nordwestl. Widerlager, nördl. Flügeldeckstein, bei St 1,1 + 325 ^m , Pl								
	3	7	66	921	+ 2,4277	0,4	0,2	0,4	348,2564
1032.	□ auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, östl. der Bahn, bei St 2,4 + 275 ^m								
	4	35	68	4765	+ 17,7289	1,1	1,3	0,5	365,9853
1033.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Feldmoching, Nordseite								
	5	4	45	357	— 1,6238	0,4	0,2	0,7	364,3615

München — Landshut — Regensburg — Weiden.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1034.	= auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, westl. der Bahn, bei St 3,2 + 27 ^m								
	1	18	66	2380	+ 10,1000	0,9	0,9	0,6	374,4615
1035.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Schleissheim, westl. Pfeiler, zwischen den Eingängen zur Expedition und zum Wartesaal II. Classe								
	2	12	70	1684	+ 1,5434	0,8	0,6	0,6	376,0049
1036.	□ auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, östl. der Bahn, bei St 4,3 + 90 ^m								
	1	19	65	2462	+ 8,8118	0,8	0,7	0,5	384,8167
1037.	□ auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, nordwestl. der Bahn, bei St 4,8 + 24 ^m								
	2	15	60	1806	+ 5,1735	0,7	0,5	0,5	389,9902
1038.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Lohhof, Nordseite, westl. Ecke								
	3	5	61	612	— 1,2622	0,4	0,2	0,5	388,7280
1039.	□ auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, nordwestl. der Bahn, bei St 5,9 + 280 ^m								
	1	26	72	3753	+ 8,3576	0,9	0,7	0,5	397,0856
1040.	□ auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, nordwestl. der Bahn, bei St 6,6 + 24 ^m								
	2	18	65	2342	+ 2,5624	0,7	0,5	0,5	399,6480
1041.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Neufahrn, Nordwestseite, dicht neben dem Eingange zur Expedition								
	3	6	72	865	— 1,7219	0,4	0,2	0,5	397,9261
1042.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 1, I ^{ter} nordwestl. Flügeldeckstein, bei St 7,5 + 190 ^m								
	1	21	63	2646	+ 7,1419	0,9	0,9	0,6	405,0680
1043.	□ auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, nordwestl. der Bahn, bei St 8,3 + 292 ^m								
	2	23	67	3074	+ 3,7714	0,9	0,9	0,5	408,8394
1044.	□ auf dem gewölbten Bahndurchlass Nr 6, nordöstl. Flügeldeckstein, bei St 9,1 + 315 ^m								
	3	23	65	2993	+ 5,2021	0,9	0,8	0,5	414,0415
1045.	⊙ am Betriebshauptgebäude zu Station Freising, Nordostseite, zwischen den Eingängen zum Wartesaal III. Classe und dem Gepäckbureau								
	4	13	59	1530	— 0,3176	0,9	0,9	0,7	413,7239
1046.	☐ auf der schiefen Blechträgerbrücke Nr 12 mit 4 Oeffnungen, südl. Flügelmauer, III ^{ter} südöstl. Flügeldeckstein, bei St 9,6 + 325 ^m , Bahnhof-Pl								
	1	3	57	341	+ 2,0821	0,3	0,1	0,4	415,8060

München — Landshut — Regensburg — Weiden.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1047.	□ auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, östl. der Bahn, bei St 10,2 + 280 ^m								
	2	18	61	2185	+ 6,0551	0,7	0,4	0,4	421,8611
1048.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 14, südöstl. Flügelmauer, II ^{ter} Deckstein, bei St 11,3 + 76 ^m								
	3	27	72	3872	+ 3,1659	0,9	0,8	0,5	425,0270
1049.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Langenbach, Westseite, dicht neben dem Eingange zur Expedition								
	4	24	70	3355	+ 5,9923	0,9	0,8	0,5	431,0193
1050.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 22, I ^{ter} Deckstein der südwestl. Flügelmauer, bei St 12,9 + 296 ^m								
	1	21	67	2828	+ 9,1976	1,0	1,0	0,6	440,2169
1051.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 2, I ^{ter} Deckstein der südwestl. Flügelmauer, bei St 13,2 + 66 ^m Pl								
	2	8	54	865	+ 0,3844	0,4	0,2	0,4	440,6013
1052.	□ auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, westl. der Bahn, bei St 14,0 + 294 ^m								
	3	23	69	3196	+ 6,6291	0,8	0,7	0,5	447,2304
1053.	□ auf der Umfassungsmauer der Drehscheibe zu Station Moosburg, westl. Randstein								
	4	3	64	384	— 0,3490	0,4	0,1	0,6	446,8814
1054.	□ auf der Blechträgerbrücke Nr 5 mit 9 Oeffnungen über die Amper, südöstl. Eck-Pfeiler des nordöstl. Widerlagers, bei St 14,8 + 200 ^m								
	5	20	62	2498	+ 1,0135	0,7	0,5	0,5	447,8949
1055.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 11, II ^{ter} Deckstein der südöstl. Flügelmauer bei St 16,0 + 220 ^m								
	6	36	63	3519	+ 6,8201	1,2	1,4	0,5	454,7150
1056.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Bruckberg, Nordwestseite								
	7	4	47	377	— 1,5595	0,4	0,2	0,6	453,1555
1057.	= auf dem Perron zu Station Bruckberg, Ostseite								
	1	1	20	40	+ 1,2448	0,1	0,0	0,5	454,4003
1058.	□ auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, nordöstl. der Bahn, bei St 16,5 + 218 ^m								
	2	10	67	1349	+ 4,1251	0,5	0,2	0,4	458,5254

München — Landshut — Regensburg — Weiden.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1059.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 18, II ^{ter} Deckstein der südwestl. Flügelmauer, bei St 17,1 + 180 ^m								
	3	15	75	2243	+ 1,8996	0,4	0,2	0,3	460,4250
1060.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 19, II ^{ter} Deckstein der östl. Flügelmauer, bei St 17,4 + 210 ^m , Pl								
	4	8	68	1096	+ 2,1413	0,3	0,1	0,3	462,5663
1061.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 21, II ^{ter} Deckstein der südöstl. Flügelmauer, bei St 18,0 + 165 ^m , Pl								
	5	16	70	2240	+ 1,8527	0,8	0,6	0,5	464,4190
1062.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 24 mit 3 Oeffnungen über den Pfetragbach, II ^{ter} Deckstein der östl. Flügelmauer, bei St 18,7 + 353 ^m								
	6	19	73	2783	+ 3,7487	0,9	0,8	0,5	468,1677
1063.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 2 mit 3 Oeffnungen, IV ^{ter} Deckstein der östl. Flügelmauer bei St 19,0 + 36 ^m								
	7	7	57	792	+ 0,7759	0,7	0,5	0,8	468,9436
1064.	☒ auf der Blechträgerbrücke Nr 4, II ^{ter} Deckstein der südlichen Flügelmauer, bei St 19,3 + 200 ^m								
	8	12	53	1281	+ 1,7096	0,5	0,2	0,4	470,6532
1065.	⊙ am Betriebshauptgebäude zu Station Landshut, nordöstl. Pfeiler, dicht neben dem Eingange zum Portier								
	9	10	61	1228	— 1,4867	0,8	0,6	0,7	469,1665
1064.	{ ☒ auf der Blechträgerbrücke Nr 4, II ^{ter} Deckstein der südl. Flügelmauer bei St 19,3 + 200 ^m								
	1	10	61	1228	+ 1,4867	0,8	0,6	0,7	470,6532
1066.	□ auf der Blechträgerbrücke Nr 5, III ^{ter} Deckstein der nordöstl. Flügelmauer, bei St 20,0 + 79 ^m (Landshut—Regensburger Strecke)								
	2	1	34	69	+ 0,0814				470,7346
1067.	= auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, westl. der Bahn, bei St 20,6 + 74 ^m								
	3	16	69	2217	— 3,8900	0,6	0,3	0,4	466,8446
1068.	□ auf der Blechträgerbrücke Nr 12, V ^{ter} Deckstein der südöstl. Flügelmauer, bei St 20,9 + 295 ^m								
	4	9	74	1340	— 3,1381	0,6	0,4	0,5	463,7065

München — Landshut — Regensburg — Weiden.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1069.	□ auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, nordwestl. der Bahn, bei St 21,8 + 258 ^m								
	5	27	61	3285	— 19,2143	0,8	0,7	0,5	444,4922
1070.	⊙ an der Wegbrücke ausserhalb des Bahnhofes Mirskofen, östl. Pfeiler, Westseite, bei St 22,0 + 55 ^m								
	6	5	55	547	— 1,8492	0,4	0,1	0,5	442,6430
1071.	□ auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, nordöstl. der Bahn, bei St 22,4 + 87 ^m								
	1	14	54	1512	— 8,2501	0,7	0,4	0,5	434,3929
1072.	□ auf dem Viaduct Nr 21 mit 5 Oeffnungen, I ^{er} nordöstl. Brüstungsstein des nördl. Widerlagers, bei St 22,7 + 140 ^m								
	2	9	65	1166	— 8,1459	0,5	0,2	0,4	426,2470
1073.	□ auf dem Viaduct Nr 24 mit 5 Oeffnungen, nordöstl. Brüstungsstein, bei St 23,9 + 4 ^m , 0,04 ^m über Pl								
	3	30	72	4310	— 7,4830	0,9	0,9	0,5	418,7640
1074.	□ auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, südl. der Bahn, bei St 24,1 + 14 ^m								
	4	7	54	752	+ 6,0785	0,4	0,1	0,4	424,8425
1075.	□ auf dem Wegdurchlass Lit. A und B, nordwestl. Deckstein, bei St 24,4 + 210 ^m								
	5	11	59	1309	+ 9,1707	0,5	0,3	0,4	434,0132
1076.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Ergoldsbach, Westseite, dicht neben dem Eingange zur Expedition								
	6	14	59	1642	+ 5,1209	1,0	0,9	0,8	439,1341
1077.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 9, westl. Eckstein des südl. Widerlagers, bei St 25,4 + 155 ^m								
	1	14	72	2022	+ 11,7886	0,7	0,5	0,5	450,9227
1078.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 11, I ^{er} Deckstein der östl. Flügelmauer, bei St 25,6 + 260 ^m								
	2	7	60	842	+ 2,9176	0,4	0,2	0,4	453,8403
1079.	□ auf der gewölbten Bahnbrücke Nr 14 mit 2 Oeffnungen, I ^{er} nordwestl. Deckstein, bei St 26,2 + 75 ^m								
	3	13	73	1909	+ 3,5680	0,5	0,2	0,3	457,4083
1080.	□ auf dem gewölbten Bahndurchlass Nr. 25, I ^{er} nordöstl. Deckstein, bei St 27,3 + 192 ^m								
	4	30	72	4345	+ 13,5104	1,0	1,0	0,5	470,9187

München — Landshut — Regensburg — Weiden.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1081.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Niederlindhardt, Südseite, dicht neben dem Eingange zur Expedition								
	5	4	49	396	— 2,1095	0,2	0,1	0,4	468,8092
1082.	□ auf dem gewölbten Bahndurchlass Nr 30, II ^{ter} nordöstl. Deckstein, bei St 27,9 + 338 ^m								
	1	14	71	1986	+ 10,3291	0,8	0,6	0,6	479,1383
1083.	□ auf dem gewölbten Bahndurchlass Nr 33, I ^{er} nordwestl. Deckstein, bei St 28,6 + 305 ^m								
	2	22	58	2567	+ 7,6731	0,7	0,5	0,5	486,8114
1084.	□ unter der Höhenmarke zu Station Laberweinting, in die Treppenstufe gehauen								
	3	17	69	2347	+ 5,5464	0,7	0,5	0,5	492,3578
1085.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Laberweinting, Ostseite, dicht neben dem Eingange zur Expedition								
					— 1,5820				490,7758
1086.	□ auf der gewölbten Bahnbrücke Nr 36, mit 2 Oeffnungen, II ^{ter} Deckstein der nordöstl. Flügelmauer, bei St 29,3 + 345 ^m								
	1	3	52	313	+ 0,3467	0,4	0,2	0,8	492,7045
1087.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 40, I ^{er} südl. Deckstein des östl. Widerlagers, bei St 30,1 + 368 ^m								
	2	23	65	2990	+ 9,1525	1,0	0,9	0,6	501,8570
1088.	□ auf der Umfassungsmauer der grossen Drehscheibe zu Station Geisselhöring, nordöstl. Randstein								
	3	25	59	2968	+ 0,7020	0,7	0,5	0,4	502,5590
1089.	⊙ am Betriebshauptgebäude zu Station Geisselhöring, Südostseite, dicht neben dem Eingange zum Telegraphenbureau								
	4	1	59	119	— 2,0114	0,2	0,0	0,6	500,5476
1090.	□ auf der offenen Bahndurchfabrt Nr 22, I ^{er} östl. Deckstein des nordöstl. Widerlagers, bei St 45,5 + 95 ^m								
	1	16	56	1797	+ 9,4961	0,7	0,6	0,6	510,0437
1091.	□ auf der Fluthbrücke Nr 13 mit 6 Oeffnungen, I ^{er} nördl. Brüstungsstein, bei St 43,7 + 60 ^m , 0,13 ^m über Pl								
	2	48	70	6715	+ 8,4911	1,3	1,7	0,5	518,5348

München — Landshut — Regensburg — Weiden.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1092.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Sünching, Nordostseite, dicht neben dem Eingange zur Expedition								
	3	4	64	516	— 1,8813	0,4	0,1	0,5	516,6535
1093.	□ auf dem gedeckten Wegdurchlass, Lit. E und F, II ^{ter} westl. Deckstein. bei St 43,2 + 265 ^m								
	1	10	56	1124	— 2,5231	0,5	0,3	0,5	514,1304
1094.	☐ auf der schiefen Blechträgerbrücke Nr 6 (dicht vor Station Taimering), I ^{ter} Deckstein der nordwestl. Flügelmauer, bei St 42,3 + 190 ^m								
	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 Betriebsgebäude zu Station Moosham, Südwestseite, dicht neben dem Eingange zum Wartesaal I ^{ter} und II ^{ter} Classe								
	4	1	19	38	— 1,7394	0,2	0,0	1,0	516,8130
1097.	□ auf dem gewölbten Bahndurchlass Nr 14, I ^{ter} südwestl. Deckstein, bei St 40,9 + 250 ^m								
	1	14	62	1745	+ 5,6302	0,8	0,6	0,6	522,4432
1098.	□ auf der Umfassungsmauer der Waage zu Station Mangolding, südwestl. Randstein								
	2	24	59	2820	— 1,1454	0,8	0,7	0,5	521,2978
1099.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 9, I ^{ter} Deckstein des nordwestl. Widerlagers, bei St 39,4 + 330 ^m								
	3	19	73	2778	+ 1,1800	0,7	0,5	0,4	522,4778
1100.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 8, II ^{ter} Deckstein des westl. Widerlagers, bei St 39,0 + 326 ^m								
	4	10	70	1399	— 3,2160	0,5	0,2	0,4	519,2618
1101.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Obertraubling, Nordostseite								
	5	1	51	102	— 2,1260	0,2	0,0	0,5	517,1358
1102.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 5, I ^{ter} südwestl. Deckstein, bei St 38,1 + 217 ^m								
	1	23	73	3339	+ 7,9413	1,1	1,2	0,6	524,1771
1103.	☐ auf dem gewölbten Bahndurchlass Nr 1, II ^{ter} Deckstein des nordöstl. Widerlagers, bei St 37,4 + 33 ^m [Abzweigung der Linie Regensburg—Eger]								
	2	19	73	2790	+ 3,3106	1,0	0,9	0,6	527,4577

München — Landshut — Regensburg — Weiden.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1104.	□ auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, nordwestl. der Bahn, bei St 37,0 + 250 ^m , 19 ^m bis zur Ueberfahrt Nr 136								
	3	9	70	1267	— 4,8971	0,5	0,3	0,5	522,5906
1105.	= unter der Höhenmarke zu Station Regensburg, in die Treppenstufe gehauen								
	4	4	56	447	— 0,7960	0,2	0,0	0,3	521,7946
1106.	⊙ am Betriebshauptgebäude zu Station Regensburg, Nordseite, mittlerer Bogenpfeiler der Vorhalle gegen die Stadt								
					— 1,6406				520,1540

Regensburg — Weiden.

1105.	= unter der Höhenmarke zu Station Regensburg, in die Treppenstufe gehauen								
									521,7946
1104.	□ auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, nordwestl. der Bahn, bei St 37,0 + 250 ^m , 19 ^m bis zur Ueberfahrt Nr 136								
	1	5	49	487	+ 0,8057	0,3	0,1	0,5	522,6003
1103.	⊞ auf dem gewölbten Bahndurchlass Nr 1, II ^{ter} Deckstein des nordöstl. Widerlagers, bei St 37,4 + 33 ^m [Abzweigung der Linie Regensburg—Eger]								
	2	11	58	1282	+ 4,8899	0,7	0,5	0,6	527,4902
1107.	□ auf der eisernen Gitterbrücke mit 5 Oeffnungen über die Donau, südwestl. Widerlager, bei St 36,9 + 243 ^m								
	3	13	63	1637	— 3,4868	0,8	0,6	0,6	524,0034
1108.	⊞ auf der eisernen Gitterbrücke mit 5 Oeffnungen über die Donau, nordwestl. Widerlager, Brüstungsstein dicht neben dem Brückenportal, bei St 36,9 + 0 ^m								
	4	2	64	258	+ 0,0358	0,2	0,0	0,4	524,0392
1109.	□ auf der Umfassungsmauer der Waage zu Station Walhallastrasse, südwestl. Eckstein								
	5	4	74	597	+ 2,0468	0,4	0,2	0,6	526,0860
1110.	□ auf dem gedeckten Bahndurchlass Nr 27, nordwestl. Deckstein, bei St 35,8 + 171 ^m (dicht vor der Haltestelle Wutzelhofen)								
	6	23	69	3160	— 8,1271	1,3	1,6	0,7	517,9589

München — Landshut — Regensburg — Weiden.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1111.	□ auf dem gedeckten Bahndurchlass Nr 25, westl. Deckstein, bei St 34,3 + 60 ^m								
	7	11	72	1583	— 0,2650	0,5	0,2	0,4	517,6939
1112.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 18, nordöstl. Deckstein, bei St 33,2 + 300 ^m								
	8	27	72	3885	— 0,2729	1,1	1,3	0,6	517,4210
1113.	□ auf der steinernen Brücke Nr 16, mit 1 Oeffnung für Abfluss von Bergwasser, südöstl. Brüstungsstein, bei St 32,9 + 75 ^m , 0,4 ^m über Pl								
	9	10	67	1335	— 0,8790	0,5	0,3	0,4	516,5420
1114.	= unter der Höhenmarke zu Station Regensauf, in die Treppenstufe gehauen								
	10	8	61	979	+ 1,8057	0,6	0,4	0,6	518,3477
1115.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Regensauf, Südostseite, dicht neben dem Eingange zum Cassa- und Gepäcklocal								
					— 1,5006				516,8471
1116.	□ auf der steinernen Brücke Nr 13 mit 6 Oeffnungen über den Regen, südöstl. Brüstungsstein des östl. Widerlagers, bei St 32,5 + 40 ^m , 0,38 ^m über Pl								
	1	4	59	475	+ 1,3952	0,5	0,3	0,7	519,7429
1117.	= auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, östl. der Bahn, bei St 32,0 + 70 ^m								
	2	16	60	1928	— 5,1526	0,7	0,5	0,5	514,5903
1118.	□ auf dem gewölbten Bahndurchlass Nr 6, südl. Brüstungsmauer, östl. Deckstein, bei St 30,8 + 90 ^m								
	3	37	60	4407	— 21,6920	1,2	1,5	0,6	492,8983
1119.	= auf dem Perron zu Station Ponholz, Südostseite								
	4	18	59	2114	— 9,8256	0,8	0,6	0,6	483,0727
1120.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Ponholz, Südostseite, zwischen den Eingängen zum Wartesaal I ^{er} und II ^{er} Classe und der Expedition								
	5	1	13	25	— 1,8448				481,2279
1121.	□ auf der offenen Bahndurchfahrt Nr 30, I ^{er} nordwestl. Flügeldeckstein des westl. Widerlagers, bei St 29,7 + 265 ^m								
	1	15	60	1796	— 6,3091	0,7	0,5	0,5	474,9188
1122.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 28, südöstl. Deckstein bei St 29,4 + 87 ^m , dicht vor Station Haidhof								
	2	11	59	1291	— 3,5061	0,6	0,3	0,5	471,4127

München — Landshut — Regensburg — Weiden.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1123.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Haidhof, Ostseite, dicht neben dem Eingange zum Wartesaal III ^{ter} Classe								
	3	1	44	89	— 2,0121	0,1	0,0	0,4	469,4006
1124.	= auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, östl. der Bahn, bei St 29,0 + 48 ^m								
	1	12	61	1463	+ 9,5390	0,7	0,5	0,6	478,9396
1125.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 18, westl. Stirnmauer, I ^{er} Deckstein des nordwestl. Widerlagers, bei St 28,3 + 180 ^m , Pl								
	2	19	65	2454	+ 10,9742	0,9	0,8	0,6	489,9138
1126.	□ auf dem gewölbten Bahndurchlass Nr 19, I ^{er} Deckstein des westl. Widerlagers, bei St 27,7 + 135 ^m								
	3	24	47	2270	+ 11,5132	1,2	1,5	0,8	501,4270
1127.	□ auf der Umfassungsmauer der Waage zu Station Klardorf, östl. Randstein								
	4	21	65	2743	+ 5,5999	1,1	1,2	0,7	507,0269
1128.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Klardorf, Westseite (Rückseite), dicht neben dem Eingange								
	5	2	20	82	— 1,5477	0,2	0,0	0,6	505,4792
1129.	□ auf dem gedeckten Bahndurchlass Nr 12, I ^{er} nordwestl. Deckstein des westl. Widerlagers, bei St 26,5 + 30 ^m , Pl								
	1	15	60	1810	+ 0,8129	1,1	1,2	0,8	506,2921
1130.	□ auf dem gedeckten Bahndurchlass Nr 8, I ^{er} Deckstein der westl. Stirnmauer, bei St 25,6 + 320 ^m , tief unter Pl								
	2	22	69	3054	— 1,4841	0,9	0,8	0,5	504,8080
1131.	= unter der Höhenmarke zu Station Schwandorf, in die Treppenstufe gehauen								
	3	13	64	1668	— 2,4594	0,9	0,7	0,7	502,3486
1132.	{ ⊙ am Betriebshauptgebäude zu Station Schwandorf, Nordostseite, Haupt- eingang von der Stadt								
					— 1,4637				500,8849
1133.	□ auf der Blechbalkenbrücke Nr 7 mit 6 Oeffnungen über die Naab, südl. Widerlager, westl. Flügeldeckstein, bei St 25,1 + 4 ^m								
	1	4	68	543	— 0,2189	0,5	0,2	0,6	502,1297
1134.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 5, nördl. Widerlager, nordwestl. Deckstein, bei St 24,2 + 367 ^m								
	2	21	71	2978	— 2,2162	0,8	0,6	0,5	499,9135

München — Landshut — Regensburg — Weiden.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1146.	□ auf der offenen Bahndurchfahrt Nr 21, I ^{ter} Deckstein der nordwestl. Flügelmauer, bei St 3,2 + 0 ^m								
	1	4	58	461	+ 1,2566	0,5	0,2	0,7	492,8129
1147.	= auf einem vorspringenden Felsen, nordwestl. der Bahn, bei St 4,0 + 90 ^m								
	2	21	73	3086	— 1,2599	0,9	0,8	0,5	491,5530
1148.	⊠ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 33 über den Steinbach, I ^{ter} Deckstein der nordöstl. Flügelmauer, bei St 4,3 + 130 ^m , Pl (nordwestl. der Station Pfreimt)								
	3	9	59	1065	— 1,4790	0,6	0,3	0,6	490,0740
1149.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 37, nordwestl. Deckplatte, bei St 4,5 + 320 ^m , Pl								
	4	10	53	1051	— 2,8934	0,8	0,6	0,8	487,1806
1150.	□ auf dem gedeckten Bahndurchlass Nr 46, nordwestl. Deckplatte, bei St 5,6 + 300 ^m , 0,60 ^m unter Pl								
	5	31	66	4095	— 1,9859	1,1	1,2	0,5	485,1947
1151.	= auf dem Perron zu Station Wernberg, Northwestseite								
	6	10	74	1486	— 7,2559	0,7	0,4	0,5	479,9388
1152.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Wernberg, Northwestseite, dicht neben dem Eingange zum Wartesaal III ^{ter} Classe								
	7	1	24	49	— 1,7483	0,2	0,0	0,8	478,1905
1153.	□ auf der Umfassungsmauer der Waage zu Station Wernberg, nordöstl. Randstein								
	1	1	45	91	+ 2,1680	0,2	0,0	0,6	480,3585
1154.	□ auf der Durchfahrt Nr 53 (Blechträger), I ^{ter} Deckstein der nordöstl. Flügelmauer, bei St 6,9 + 215 ^m , Pl								
	2	21	74	3095	+ 0,8872	0,7	0,4	0,4	481,2457
1155.	□ auf dem gedeckten Bahndurchlass Nr 60, nordwestl. Deckplatte, bei St 7,7 + 325 ^m , 0,46 ^m unter Pl								
	3	22	72	3180	— 1,8310	0,8	0,7	0,5	479,4147
1156.	□ auf dem gewölbten Bahndurchlass Nr 65, südwestl. Deckstein, bei St 8,3 + 310 ^m , 0,44 unter Pl (dicht vor Station Luhe)								
	4	16	66	2103	— 5,9864	0,7	0,4	0,5	473,4283

Regensburg — Neumarkt i./O. — Nürnberg.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1157.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Luhe, Westseite dicht neben dem Eingange zum Postbureau								
	5	1	61	121	— 2,4557	0,3	0,1	0,8	470,9726
1158.	☒ auf der eisernen Fachwerkbrücke Nr 69, mit 2 Oeffnungen über die Haidenaab, III ^{ter} Deckstein des nordwestl. Stirnflügels, bei St 8,7 + 75 ^m , Pl								
	1	11	52	1133	+ 4,1058	0,7	0,5	0,7	475,0784
1159.	☐ auf der offenen Bahndurchfahrt Nr 72, I ^{ter} Deckstein des nordwestl. Stirnflügels, bei St 9,3 + 350 ^m								
	2	18	70	2515	— 5,2558	0,7	0,6	0,5	469,8226
1160.	= auf dem gedeckten Bahndurchlass Nr 76, südwestl. Deckplatte, bei St 9,8 + 95 ^m								
	3	14	57	1598	— 5,2880	0,8	0,7	0,6	464,5346
1161.	☐ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 79, I ^{ter} nordöstl. Deckstein, bei St 10,4 + 50 ^m , Pl								
	4	15	73	2186	+ 0,5447	0,7	0,4	0,4	465,0793
164.	☐ auf der Umfassungsmauer der grossen Drehscheibe zu Station Weiden, nordöstl. Randstein								
	5	7	69	694	— 0,3577	0,6	0,4	0,6	464,7216
165.	= unter der Höhenmarke zu Station Weiden, in die Treppenstufe gehauen								
	6	2	41	164	— 0,3710	0,4	0,2	1,0	464,3506
166.	{ ⊙ am Betriebshauptgebäude zu Station Weiden, Ostseite gegen die Stadt, Mittelpfeiler am Haupteingange, Sandstein-Monolith								
	1,8145								462,5361

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

1106.	{ ⊙ am Betriebshauptgebäude zu Station Regensburg, Nordseite, mittlerer Bogenpfeiler der Vorhalle — 1,6403								
									520,1543

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

Regensburg — Neumarkt i. O. — Nürnberg.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1105.	= unter der Höhenmarke zu Station Regensburg, in die Treppenstufe gehauen								
									521,7946
1162.	□ auf dem gedeckten Bahndurchlass Nr 22, südwestl. Deckstein, 280 ^m vom Bahnwärterhaus Nr 83 entfernt, 0,06 ^m unter Pl								
	1	14	67	1881	— 1,6615	0,8	0,7	0,6	520,1331
1163.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Prüfeningen, Nordostseite, dicht neben dem Eingange zur Expedition								
	2	14	68	1890	— 8,5834	0,7	0,5	0,5	511,5497
1164.	□ auf dem Deckstein innerhalb der ersten südwestl. Nische über den Fluthöffnungen der eisernen Fachwerkbrücke Nr 17 über die Donau bei Maria-Ort								
	1	9	73	1311	— 1,3726	0,6	0,4	0,6	510,1771
1165.	□ auf dem Brüstungsstein der Flügelmauer, dicht neben der letzten südwestl. Nische auf dem nordwestl. Widerlager der eisernen Fachwerkbrücke Nr 17 über die Donau bei Maria-Ort, 0,50 ^m über Pl								
	2	2	73	291	— 0,5163	0,2	0,0	0,3	509,6608
1166.	□ auf einer Bodenplatte in der Vorhalle zu Station Etterzhausen, Südfront, (mittlerer Stein) gegenüber dem Eingange zum Wartesaal III ^{ter} Classe								
	3	32	69	4393	— 41,7254	1,0	1,1	0,5	467,9354
1167.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Etterzhausen, Südwestseite (Seitenbau)								
	4	1	17	34	— 1,4765				466,4589
1168.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 7, II ^{ter} südwestl. Deckstein des westl. Widerlagers, 0,16 ^m unter Pl								
	1	12	63	1508	— 13,5897	0,6	0,3	0,5	452,8692
1169.	= auf dem Podest der Freitreppe zu Station Eichhofen, südwestl. von dem Betriebsgebäude und dicht neben dem Geländer								
	2	10	70	1402	— 10,1670	0,7	0,5	0,6	442,7022
1170.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Eichhofen, Nordseite, zwischen den Eingängen zur Expedition und dem Wartesaal I ^{ter} und II ^{ter} Classe								
	3	1	10	21	-- 1,6907				441,0115
1171.	= auf der gewölbten Bahndurchfahrt Nr 5, nordöstl. Brüstungsstein, 270 ^m vom Wechselwärterhaus entfernt, 0,21 ^m über Pl								
	1	4	74	593	+ 0,3900	0,3	0,1	0,4	441,4015

Regensburg — Neumarkt i./O. — Nürnberg.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1172.	= auf dem gedeckten Bahndurchlass Nr 1, I ^{er} nordwestl. Deckstein, zwischen Bahnwärter-Posten 73 und 74, 0,72 ^m unter Pl								
	2	16	71	2258	— 13,2599	0,9	0,7	0,6	428,1416
1173.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 34, I ^{er} südöstl. Stirnflügeldeckstein, zwischen Bahnwärter-Posten 73 und 72 und den Telegraphenstangen 76 und 77								
	3	12	59	1409	— 5,6172	0,5	0,2	0,4	422,5244
1174.	= auf dem gewölbten Bahndurchlass Nr 28, I ^{er} südwestl. Flügeldeckstein, zwischen Bahnwärter-Posten 72 und 71 und den Telegraphenstangen 44 und 43, 0,46 ^m unter Pl								
	4	9	65	1162	+ 2,9770	0,3	0,1	0,3	425,5014
1175.	= auf dem gedeckten Wegdurchlass Lit. T, II ^{er} südöstl. Stirndeckstein, dicht vor dem Wechselwärterhaus zu Station Laaber								
	5	10	70	1391	— 0,4682	0,6	0,4	0,5	425,0332
1176.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Laaber, Südwestseite, zwischen den Eingängen zu den Wartesälen I ^{er} , II ^{er} und III ^{er} Classe								
	6	2	47	186	— 2,1976	0,3	0,1	0,6	422,8356
1177.	□ auf der Umfassungsmauer der Waage zu Station Laaber, nördl. Randstein								
	1	1	53	107	+ 2,1494	0,1	0,0	0,2	424,9850
1178.	□ auf einem vorspringenden Dolomitfelsen, nordöstl. der Bahn, zwischen Bahnwärter-Posten 70 und 69 und gegenüber Telegraphenstange Nr 141								
	2	12	60	1440	— 6,6229	0,5	0,2	0,4	418,3621
1179.	□ auf dem gedeckten Wegdurchlass bei Ueberfahrt Nr 15, nordöstl. Ecke des östl. Stirndecksteins, gegenüber Bahnwärter-Posten 69								
	3	11	62	1360	— 7,6404	0,6	0,3	0,5	410,7217
1180.	□ auf der offenen Bahndurchfahrt Nr 17 (Blechträger), I ^{er} Deckstein des südwestl. Stirnflügels, zwischen Telegraphenstangen 44 und 43 und Bahnwärter-Posten 68 und 67								
	4	14	72	2023	— 5,0625	0,8	0,7	0,6	405,6592
1181.	□ auf der eisernen Fachwerkbrücke Nr 14 mit 3 Oeffnungen über die Laaber bei Station Beratzhausen, VI ^{er} Brüstungsstein des südwestl. Stirnflügels, südöstl. Widerlager, 0,4 ^m über Pl								
	5	6	71	850	+ 2,3073	0,4	0,1	0,4	407,9665
1182.	☐ auf der eisernen Fachwerkbrücke Nr 14 mit 3 Oeffnungen über die Laaber bei Station Beratzhausen, I ^{er} Brüstungsstein des nordöstl. Stirnflügels (Nische), nordwestl. Widerlager, 0,40 ^m über Pl								
	6	1	93	186	+ 0,0637	0,2	0,0	1,0	408,0302

Regensburg—Neumarkt i. O.—Nürnberg.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1183.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Beratzhausen, Nordseite, dicht neben dem Eingange zum Wartesaal I ^{ter} und II ^{ter} Classe								
	7	5	71	711	— 3,2213	0,4	0,2	0,5	404,8089
1184.	□ auf der Thürsohle des Einganges zum Expeditionslokal der Haltestelle Mausheim, südöstl. Ecke								
	1	36	63	4543	— 13,2415	1,1	1,1	0,5	391,5674
1185.	□ auf der offenen Wegdurchfahrt Nr 21 (Blechträger), Strasse von Parsberg nach Lupburg, I ^{ter} Deckstein des nordwestl. Stirnflügels, nördl. Widerlager, zwischen Telegraphenstangen 24 und 23 und Bahnwärter-Posten 58 und 57								
	2	38	66	5047	— 24,3296	1,1	1,3	0,5	367,2378
1186.	□ auf der Umfassungsmauer der Waage zu Station Parsberg, nordwestl. Randstein								
	3	7	55	773	— 3,4410	0,2	0,1	0,3	363,7968
1187.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Parsberg, zwischen den Eingängen zu den Wartesälen I ^{ter} , II ^{ter} und III ^{ter} Classe, Nordseite								
	4	1	57	114	— 2,3637	0,1	0,0	0,4	361,4331
1188.	□ auf der offenen Bahndurchfahrt Nr 20 (Blecbalkenbrücke), II ^{ter} Deckstein des südöstl. Stirnflügels, zwischen Telegraphenstangen 95 und 94, Pl								
	1	3	51	309	+ 1,6304	0,3	0,1	0,5	363,0635
1189.	= auf dem gedeckten Wegdurchlass, Lit. P und Q, für die Strasse von Dasswang nach Daschhofen, östl. der Bahn, südöstl. Stirn, bei Bahnwärter-Posten Nr 54								
	2	32	59	3793	+ 5,4299	0,9	0,8	0,5	368,4934
1190.	□ auf dem Perron zu Station Seubersdorf, Südwestseite								
	3	28	57	3216	— 18,8258	1,0	1,1	0,6	349,6676
1191.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Seubersdorf, zwischen den Eingängen zu den Wartesälen I ^{ter} , II ^{ter} und III ^{ter} Classe, Nordseite								
	4	1	18	37	— 1,8692				347,7984
1192.	= auf dem gedeckten Wegdurchlass, Lit. F und G, nordwestl. der Bahn, südwestl. Stirn, bei St 14,8 + 276 ^m , 0,62 ^m unter Pl (Zählung der Bahnstunden von Nürnberg aus)								
	1	12	56	1349	— 3,4043	0,5	0,3	0,4	344,3941
1193.	□ auf dem gedeckten Wegdurchlass, Lit. D und E, nördl. der Bahn, nordwestl. Stirn, bei St 14,5 + 222 ^m , 0,23 ^m unter Pl								
	2	10	58	1167	— 1,7974	0,4	0,2	0,4	342,5967

Regensburg — Neumarkt i./O. — Nürnberg.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1194.	□ auf dem Sockel des östl. Widerlagers der gewölbten Strassenbrücke Nr 2, bei St 14,0 + 300 ^m , 0,60 ^m über Pl								
	3	14	64	1785	+ 2,9139	0,7	0,5	0,5	345,5106
1195.	□ auf der offenen Bahndurchfahrt Nr 3, nordwestl. Stirnflügel, II ^{ter} Deckstein, bei St 13,7 + 325 ^m , Pl (Zugleich Ueberbrückung des Altfalterbaches bei seinem Ursprunge)								
	4	9	60	1073	+ 7,8416	0,5	0,2	0,5	353,3522
1196.	□ auf der Begrenzungsmauer des nördl. Seitengrabens in dem Einschnitte bei Altfalta, westl. Eingang, I ^{er} Stein, bei St 13,3 + 0 ^m								
	5	18	51	1835	+ 12,2190	0,6	0,4	0,5	365,5712
1197.	☒ auf der eisernen Fachwerkbrücke Nr 30 mit 5 Oeffnungen über die kleine Laaber, nordöstl. Stirnflügel, I ^{er} Brüstungsstein am Auflager des Fachwerks, nordwestl. Widerlager, bei St 13,0 + 36 ^m , 0,40 ^m über Pl								
	6	8	67	1077	+ 7,0746	0,4	0,2	0,4	372,6458
1198.	□ auf der eisernen Fachwerkbrücke Nr 30 mit 5 Oeffnungen über die kleine Laaber, nordöstl. Stirnflügel, I ^{er} Brüstungsstein, westl. Widerlager, bei St 12,9 + 90 ^m , 0,40 ^m über Pl								
	7	2	79	314	+ 0,1225	0,2	0,0	0,3	372,7683
1199.	□ auf der Umfassungsmauer der Waage zu Station Deining, I ^{er} südwestl. Randstein								
	8	10	68	1369	+ 3,7968	0,5	0,3	0,5	376,5651
1200.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Deining, zwischen den Eingängen zum Wartesaal III ^{ter} Classe und der Expedition								
	9	1	46	93	— 2,0817	0,0	0,0	0,0	374,4834
1201.	= auf dem gedeckten Wegdurchlass bei Ueberfahrt Nr 27, nördl. der Bahn, östl. Stirndeckplatte, bei St 12,0 + 54 ^m , 1,02 ^m unter Pl,								
	1	13	64	1656	+ 12,3459	0,6	0,4	0,5	386,8293
1202.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 34 (Schienenträger), nordöstl. Stirnflügel, II ^{ter} Deckstein, bei St 11,7 + 228 ^m , Pl								
	2	11	54	1196	+ 7,0327	0,6	0,4	0,6	393,8620
1203.	□ auf der offenen Bahndurchfahrt Nr 31 (Blechträger), II ^{ter} Deckstein des südwestl. Stirnflügels, südl. Widerlager, bei St 11,3 + 250 ^m , Pl								
	3	14	52	1458	+ 9,7093	0,5	0,3	0,4	403,5713

Regensburg—Neumarkt i./O.—Nürnberg.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1204.	□ auf der offenen Bahndurchfahrt Nr 24, II ^{ter} Deckstein des südöstl. Stirnflügels, nordöstl. Widerlager, bei St 10,6 + 220 ^m , Pl								
	4	23	57	2630	+ 17,2412	0,6	0,4	0,4	420,8125
1205.	□ auf dem Bahngrenzsteine ohne Nummer, nordwestl. der Bahn, bei St 10,2 + 233 ^m , 1,77 ^m unter Pl								
	5	14	53	1485	+ 9,1475	0,5	0,2	0,4	429,9600
1206.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 22, südwestl. Lagerstein für die Schienenträger des II ^{ten} noch nicht hergestellten Geleises, bei St 9,8 + 270 ^m , 0,20 ^m unter Pl (südwestl. Rückseite des Steines)								
	6	10	73	1453	+ 3,7824	0,4	0,2	0,4	433,7424
1207.	□ auf der Umfassungsmauer der grossen Drehscheibe zu Station Neumarkt i./O., II ^{ter} nordwestl. Randstein vom Schienengeleise, Bahnhof-Pl								
	7	6	48	575	+ 0,0030	0,5	0,3	0,7	433,7454
1208.	{ = unter der Höhenmarke zu Station Neumarkt i./O. in die Treppenstufe gehauen }								
	8	2	21	86	— 0,5679	0,2	0,0	0,6	433,1775
1209.	{ ⊙ am Betriebshauptgebäude zu Station Neumarkt i./O., Ostfront, Thürpfeosten am Haupteingang von der Stadt her }								
					— 1,6203				431,5572
1210.	□ auf dem offenen Bahndurchlass (zugleich Durchfahrt) Nr 18, südwestl. Flügelmauer, westl. Widerlager, II ^{ter} Deckstein, bei St 9,4 + 355 ^m und 200 ^m vom Ludwigscanal entfernt, Pl								
	1	7	59	820	+ 2,4763	0,3	0,1	0,3	436,2217
1211.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 16, nordöstl. Stirnflügel, bei St 9,0 + 54 ^m , Pl								
	2	15	60	1790	— 7,6334	0,4	0,2	0,3	428,5883
1212.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 14 (Schienenträger), I ^{ter} Deckstein des nordwestl. Stirnflügels, bei St 8,4 + 120 ^m , 0,05 ^m über Pl								
	3	20	54	2163	— 14,2885	0,7	0,5	0,5	414,2998
1213.	□ auf dem gedeckten Wegdurchlass Lit. C und D, südl. der Bahn, westl. Stirndeckplatte, bei St 7,8 + 115 ^m , 0,23 ^m unter Pl								
	4	21	53	2245	14,7779	0,8	0,6	0,5	399,5219
1214.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 7, mit 2 Oeffnungen, Lagerstein auf dem Mittelpfeiler des westl. Schienenträgers des II ^{ten} noch nicht hergestellten Geleises, bei St 7,4 + 120 ^m , 0,18 ^m unter Pl								
	5	10	73	1465	+ 1,8551	0,6	0,3	0,5	401,3770

Regensburg — Neumarkt i./O. — Nürnberg.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w ⁴	Cote
1215.	□ auf der Umfassungsmauer der Waage zu Station Postbauer, westl. Randstein								
	6	4	61	487	+ 0,6373	0,3	0,1	0,4	402,0143
1216.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Postbauer, Nordostseite, zwischen den Eingängen zum Wartesaal I ^{ter} und II ^{ter} Classe und der Expedition								
	7	1	43	87	— 2,0335	0,1	0,0	0,2	399,9808
1217.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 42, III ^{ter} Deckstein des nordwestl. Widerlagers, bei St 6,5 + 300 ^m , 0,18 ^m unter Pl								
	1	21	62	2593	+ 20,0552	0,6	0,4	0,4	420,0360
1218.	□ auf der offenen Bahndurchfahrt Nr 38 (Blechträger), mittlerer Lagerstein des nördl. Widerlagers, bei St 6,0 + 220 ^m , 0,88 ^m unter Pl								
	2	17	57	1937	+ 20,1435	0,6	0,3	0,4	440,1795
1219.	□ auf der eisernen Fachwerkbrücke Nr 35 über den Ludwigscanal, Lagerstein für den südwestl. Brückenträger des II ^{ten} Geleises, nordwestl. Widerlager, bei St 5,8 + 200 ^m , 0,70 ^m unter Pl								
	3	7	55	764	+ 7,4527	0,4	0,2	0,4	447,6322
1220.	□ auf der gewölbten Bahndurchfahrt Nr 26, südwestl. Stirn, VI ^{ter} Brüstungsstein, bei St 5,0 + 310 ^m , 0,31 ^m über Pl								
	4	25	57	2867	+ 27,5878	0,7	0,5	0,4	475,2200
1221.	☒ auf der gewölbten Bahnbrücke Nr 23, mit 3 Oeffnungen über die Schwarzach, südl. Stirn, südwestl. Stirnflügel, IV ^{ter} Brüstungsstein, bei St 4,7 + 45 ^m , 0,42 ^m über Pl								
	5	12	58	1381	+ 13,7416	0,5	0,2	0,4	488,9616
1222.	⊙ am Betriebsgebäude der Haltestelle Ochenbruck, zwischen den Eingängen zum Wartesaal III ^{ter} Classe und der Expedition								
	6	8	56	900	— 0,2072	0,3	0,1	0,3	488,1544
1223.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 19 ^a (Schienenträger), nordöstl. Stirn, I ^{ter} Deckstein, bei St 4,1 + 285 ^m , Pl								
	1	10	59	1183	— 0,8706	0,4	0,1	0,3	487,2838
1224.	□ auf der offenen Bahndurchfahrt Nr 18 (Blechträger), V ^{ter} Deckstein des südwestl. Stirnflügels, bei St 3,6 + 45 ^m , Pl								
	2	17	59	2017	+ 8,7139	0,7	0,5	0,5	495,9977
1225.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 15, nördl. Stirn, 3 ^{ter} Deckstein, bei St 3,4 + 240 ^m , Pl								
	3	4	69	548	— 1,6410	0,4	0,2	0,6	494,3567

Regensburg — Neumarkt i. O. — Nürnberg.

Nr	A	J	Z	D	$\pm H$	w	w ²	w'	Cote
1226.	⊙ am Betriebsgebäude zu Station Feucht, Nordostseite, zwischen den Eingängen zu den Wartesälen I ^{er} II ^{er} und III ^{er} 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 ^o Deckstein, 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 ^{er} 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.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 8, nordöstl. Stirn, I ^{er} Deckstein, bei St 1,6 + 195 ^m , Pl								
	3	16	72	2300	+ 11,4438	0,6	0,4	0,4	528,5011
1230.	□ auf dem offenen Bahndurchlass Nr 7, nordöstl. Stirn, I ^{er} Deckstein bei St 1,1 + 245 ^m , Pl								
	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.	{ ⊙ 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.	{ □ auf der offenen Bahndurchfahrt Nr 1 für die Staatsbahn von Nürnberg nach Bayreuth, II ^{er} Deckstein des nordwestl. Stirnflügels								
	1	12	77	1840	+ 6,8872	0,4	0,1	0,3	548,6953
364.	= unter der Höhenmarke zu Station Nürnberg, in die Treppenstufe 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