



in mehr nördlicher Richtung, wodurch die Bahnlänge um 176,5 Meter zunahm. Die neue Strecke wurde im August 1878 in Betrieb genommen.

Im Laufe der Zeit und nachdem ein beabsichtigter Ankauf der Leipzig-Dresdner Linie mit ihrer Fortsetzung nach der preussischen Grenze in der Richtung auf Magdeburg durch den sächsischen Staat im Jahre 1854 nicht zu Stande gekommen war, erweiterte die Gesellschaft das von ihr betriebene Bahnnetz durch Erbauung der Linien Coswig-Döbeln-Borsdorf, Nossen-Freiberg-Bienenmühle, Riesa-Elsterwerda und durch den Ankauf der Priestewitz-Großenhainer Privatbahn auf 296 Kilometer.

Die mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie wegen des Ankaufes ihres Unternehmens aus eisenbahnpolitischen Gründen im Jahre 1875 eingeleiteten Verhandlungen führten zu einem Kaufabschlusse, nach welchem sämtliche Linien der Gesellschaft vom 1. Januar 1876 an in das Eigenthum des Staates übergingen.

2. Sächsisch-bayerische Bahn.

(Leipzig-Hofer Linie mit Zweigbahn Werdau-Dwickau.)

Nachdem das Leipzig-Dresdner Eisenbahnunternehmen gesichert war, hatte die Königliche Staatsregierung ihr Augenmerk auf die Ausführung einer Eisenbahn von Leipzig durch das gewerbreiche sächsische Voigtland nach der bayerischen Grenze gerichtet, wodurch auch der schon Jahrhunderte lang bestandene rege Handelsverkehr zwischen Leipzig und Nürnberg erleichtert werden würde. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie hatte im Jahre 1855 das Privileg auch für eine Bahn von Leipzig nach Hof erhalten, auf welches sie jedoch im Jahre 1856 zu Gunsten eines anderen Comité's verzichtete. Am 24. Februar 1856 hatten sich nämlich für gleichen Zweck in Leipzig und Altenburg provisorische Comité's gebildet, wie ein solches schon früher in Nürnberg zur Ausführung einer Eisenbahn von Nürnberg über Bamberg nach der Nordgrenze Bayerns zusammengetreten war. Die Ausführung dieses Vorhabens stieß jedoch auf mancherlei Hindernisse, die theils in der Ungunst der augenblicklichen Verhältnisse, andertheils in der Ungewißheit über die Fortsetzung der Bahn auf bayerischem Gebiet ihren Grund hatten, da außer dem Weg über Hof auch der über Koburg in Frage gekommen war. Erst nachdem durch den Staatsvertrag zwischen den Regierungen von Bayern und Sachsen vom 14. Januar 1841 die Richtung der Bahn festgestellt worden war, kam die Angelegenheit auf's Neue in Gang.

Nach der von einem Comité unterm 24. April 1841 erlassenen Aufforderung zur Betheiligung an dem sächsisch-bayerischen Eisenbahnunternehmen fand am 3. Mai

