

Befehl unter dem Eindruck der Niederlage von Kunnersdorf den Reichstruppen und Oesterreichern überliefert. 1760 versuchte Friedrich die Festung durch eine furchtbare Beschießung seit dem 14. Juli, die unter anderem die Kreuzkirche und über 400 Häuser zerstörte, vergeblich zur Ergebung zu zwingen. In der langen Friedenszeit unter Friedrich August III. erholte sich Dresden seit 1763 rasch. Die zerstörten Stadttheile und Gebäude wurden wieder aufgebaut, die Einwohnerzahl stieg schnell. Schwere Zeiten kamen wieder mit den Napoleonischen Kriegen über die Stadt. Im Juni 1809 wurde sie von dem Korps des Herzogs von Braunschweig und den Oesterreichern besetzt, im Mai 1812 war sie der Schauplatz unaufhörlicher Truppenmärsche und glänzender Festlichkeiten zu Ehren Napoleons. Als dann zu Anfang 1813 die Franzosen zunächst vor den Verbündeten zurückwichen, ließ Marschall Davout, um sie aufzuhalten, am 19. März einen Pfeiler der Elbbrücke sprengen. Nachdem am 8. Mai die Franzosen wieder eingerückt waren, wurde Dresden von Napoleon in seinen Hauptwaffenplatz verwandelt, daher auch mit zahlreichen Schanzen zur Verstärkung der alten Festungswerke umgeben. So gelang es ihm hier am 26. und 27. August seinen letzten Sieg auf deutschem Boden zu erfechten, und selbst nach der Schlacht bei Leipzig behauptete St. Cyr die Stadt noch bis zum 11. November, worauf sie gänzlich ausgehungert kapitulierte. Mit der Rückkehr König Friedrich Augusts am 7. Juni 1815 begann eine Zeit langsamer Wiederherstellung aus tiefster Erschöpfung. Der schon 1811 begonnene Abbruch der Festungswerke wurde 1817 kräftig wieder aufgenommen und gab die Möglichkeit zu einer bedeutenden Erweiterung der Stadt. Rascher gestaltete sich die Bewegung, nachdem die Unruhen in Leipzig und Dresden (9. September 1830) den Anstoß zur Städteordnung von 1832 gegeben hatten und Sachsen 1834 dem Zollverein beigetreten war. 1835 wurden sämtliche Vorstädte, auch die seitdem so benannte „Antonstadt“ mit der inneren Stadt zu einer Gemeinde vereinigt; durch Eröffnung der Elbdampfschiffahrt 1836 und Erbauung von Eisenbahnen seit 1839 wurde Dresden rasch zu einem bedeutenden Mittelpunkte des deutschen Binnenverkehrs. Seitdem das Hoftheater sich dem deutschen Schauspiel und der deutschen Oper geöffnet hatte, brach für beide eine Zeit höchsten Glanzes an, und in Anschluß an den Hof Friedrich Augusts II. (1836—54) brachte G. Semper neben den Barock- und Rokokobauten des 18. Jahrhunderts eine neue geistvolle Renaissance namentlich in dem Hoftheater und der Gemäldegalerie zu wirkungsvoller Geltung, während die Malerei durch Schnorr, L. Richter und E. Bendemann, die Plastik durch E. Rietschel, E. Hänel u. A. in hervorragender Weise vertreten wurde. Die furchtbare Hochfluth der Elbe im März 1845, die einen Theil der Augustusbrücke wegriß, und das Nothjahr 1847/48 konnten den Aufschwung nicht dauernd hindern, störender wirkten die politischen Stürme der Jahre 1848/49, während deren Dresden vom 3. bis zum 9. Mai 1849 der Schauplatz eines blutigen Straßenkampfes war, bei dem auch das alte Opernhaus und ein Theil des Zwingers eingeäschert wurden. Am 18. Juni 1866 besetzten die Preußen ohne Gegenwehr die Stadt, und auch nach der Rückkehr König Johanns am 3. November behielt Dresden bis Ende 1867 eine theilweise preussische Besatzung. 1870/71 hatte es Tausende französischer Gefangener zu beherbergen und sah am 11. Juli 1871 den glänzenden Triumpheinzug der sächsischen Truppen unter Kronprinz Albert. Im Juni 1889 fand die begeisterte Feier des Wettinjubelums statt und im Juni 1892 war Dresden der Schauplatz großartiger Huldigungen des Fürsten Bismarck, bei seiner Durchreise nach Wien zur Hochzeit seines Sohnes Herbert. Inzwischen machte das innere Leben der Stadt rüstige Fortschritte. Die Selbstverwaltung der Gemeinde allerdings erfuhr insofern eine Einschränkung, als 1850 die Gerichtsbarkeit, 1853 auch die Sicherheitspolizei an den Staat überging. Aber die Stadt breitete sich nach allen Richtungen weiter aus und dem parallel ging die Umwandlung in eine Fabrikstadt und die mächtige Steigerung seiner kommerziellen Bedeutung, theils durch die immer stärkere Verdichtung des sächsischen Eisenbahnnetzes, theils durch den bedeutenden Aufschwung des Elbverkehrs, besonders seit der Einführung der Kettschleppschiffahrt 1869.

(Aus: „Brockhaus Konversations-Lexikon“, 14. Aufl., Revidirte Jubiläums-Ausgabe“, mit Erlaubniß der Verlagshandlung.)