

der bei der kleinen Saline beschäftigten Sülzer zc. steckt mit in der oben nachgewiesenen Zahl der Sülzer im Allgemeinen.

33) Städtische Gypskalk-Fabrik am Schildstein. Eine von Sprengell in Lüneburg erbaute Dampfmaschine von 7 Pferdekraften setzt die Schöpfmaschine beim Gypskalkbruch in Bewegung, eine Windmühle dient zum Mahlen des Kalks. Die jährliche Production beträgt etwa 250 bis 280 Last, oder 18,000 bis 20,000 Himpten.

34) Königliche Gypskalk-Fabrik am Kalkberge. Ueber diese, für Rechnung der Landescaße betriebene Fabrik, deren Umfang den der städtischen Fabrik am Schildstein erheblich übertrifft, fehlen augenblicklich die näheren Daten.

35) Die Kalkfabrik (Fabrik von kohlen-saurem oder s. g. Balth- oder Löschkalk) von Daetz & Comp. hat eine Jahres-Production von etwa 12,000 Tonnen, bei einer Arbeiterzahl von etwa 20 Mann.

36) Der ähnliche städtische (d. h. der Stadtcämmerei gehörende) Betrieb, der s. g. Kreitenbruch, ruht seit Jahren, und zahlen Daetz & Comp. der Stadt ein Aequivalent für das Ruhenlassen des städtischen Bruchs.

Betrachten wir den oben in Vergleich gebrachten Zustand der Gewerbe im Jahre 1795 und 1860, so stellt sich zunächst eine neuerdings eingetretene, nicht unbedeutende Verminderung mancher Gewerbszweige heraus. Es ist vor Allem des Verfalls der Expedition und mancher mit ihr in naher Verbindung stehender Nahrungszweige zu gedenken. In jenen glücklichen Zeiten, als über Lüneburg noch die einzige große Transitstraße von Hamburg und Lübeck ins mittlere und südliche Deutschland (nach Braunschweig, Magdeburg, Leipzig, Prag, Wien, Frankfurt a. M. zc.) führte, war die Expedition bei weitem die wichtigste Erwerbsquelle dieser Stadt, welche dem Handels- und Gewerbebestande, indirect aber auch der ganzen übrigen Einwohnerschaft einen behäbigen Wohlstand, ja Reichthum verschaffte. Wir beziehen uns in dieser Hinsicht namentlich auf das oben mehrfach citirte Werk von Patje, welcher Autor am Schlusse seiner Darstellung der