

Die bayerischen Mautkarten 1764-1769

Autor(en): **Schlögl, Daniel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Cartographica Helvetica. Sonderheft**

Band (Jahr): **16 (2000)**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1036784>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die bayerischen Mautkarten 1764–1769

In der Plansammlung des Bayerischen Hauptstaatsarchivs in München wird eine handgezeichnete Karte über das Gebiet zwischen Neuburg an der Donau und Augsburg aus dem Jahr 1763 verwahrt (siehe Abb. 1)¹. Die Karte wurde von dem kurfürstlichen Beamten Johann Franz Kohlbrenner angefertigt, und zwar - wie es in der Titelformulierung heißt - „ex Appiano“, also auf der Grundlage des berühmten Werks von Philipp Apian, das bis ins frühe 19. Jahrhundert die Basis sämtlicher gedruckter Karten von ganz Bayern war². In die Apiansche Darstellung trug Kohlbrenner die zwischen Neuburg und Augsburg vorhandenen Straßenverbindungen ein. Aus der Titelformulierung und der Legende lassen sich der Entstehungshintergrund und die Intention der Karte erschließen: Die kurfürstliche Regierung sollte auf den mißlichen Zustand der durch Bayern verlaufenden Straße zwischen Neuburg und Augsburg aufmerksam gemacht und zu Abhilfe verschaffenden Maßnahmen bewegt werden. Denn aufgrund der schlechten Straßenbedingungen wich der Verkehr auf anliegende Felder aus bzw. wählte den Umweg der über nicht-bayerisches Territorium führenden Straße von Donauwörth nach Augsburg - ein Zustand, der in jedem Fall für das Kurfürstentum wirtschaftlichen Schaden und den Verlust von Zoll- und sonstigen Einnahmen bedeutete. Mit dieser Intention läßt sich die Karte nahtlos in den Kontext der Reformpolitik Bayerns in dieser Zeit einordnen³. Seit seinem Regierungsantritt im Jahr 1745 verfolgte Kurfürst Max III. Joseph das Ziel der wirtschaftlichen Konsolidierung seines Landes, um die von seinen Vorgängern angehäuften Schulden abzutragen. Als eine wichtige Maßnahme dafür wurde seit etwa 1750 der Chausseenbau systematisch vorangetrieben und somit der Handelsverkehr gefördert⁴. Ein weiteres Projekt zur Belebung der heimischen Wirtschaft war die Schaffung einer neuen Zollordnung, über die ebenfalls seit den 1750er Jahren nachgedacht wurde. 1762 legte der Beamte Franz Xaver v. Stubenrauch im sogenannten „Systematischen Plan“ den ausführlichen Entwurf für eine neue, merkantilistisch geprägte Zollordnung vor⁵.

Die Kritik am überkommenen Zollsystem war in Bayern zu diesem Zeitpunkt allgemein verbreitet: Sie bezog sich nicht zuletzt auf die hohe Anzahl von etwa 400 Zollstätten und reichte bis hin zur Amtsausübung der Zollbediensteten, denen Willkür, Analphabetismus, fehlende mathematische Kenntnisse und Korruption vorgeworfen wurden. Der für das Zeitalter des Merkantilismus wohl maßgebliche Kritikpunkt war jedoch, daß das alte Zollsystem lediglich auf eine maximale Gewinnabschöpfung des Handels zielte, anstatt ihn zu stimulieren und im Sinne der Regierung zu beeinflussen.

Dementsprechend wurde die Neugestaltung des bayerischen Zollwesens von Stubenrauch konzipiert und 1765 in Kraft gesetzt. Die Zollstationen im Landesinneren wurden in ihrer Anzahl stark reduziert, behielten aber wichtige Kontrollfunktionen bei. Im Gegensatz zum vorherigen Modus, bei dem die Maut⁶ pro Straßenabschnitt erhoben wurde und gleichzeitig jede Zollstätte ihre eigenen Tarife hatte, wurde nun eine Außenzolllinie verwirklicht, so daß der Binnenhandel zollfrei war. Gleichzeitig wurde die Zollverwaltung zentralisiert, und es entstanden ein einheitliches Regelwerk sowie einheitliche Tarife. Die Warenzölle wurden dabei für Import und Export standardisiert und unabhängig von der jeweils gefahrenen Wegstrecke gemacht. Lediglich beim Transithandel hing die Abgabenhöhe noch von der Länge des Transportwegs ab. Zusätzlich zu den Zöllen fiel auf den chausseeartig ausgebauten Straßen auch Wegegeld an, eine Abgabe, mit welcher der weitere Straßenbau finanziert werden sollte.

Die Inkraftsetzung der neuen Zollordnung erfolgte 1765 mit hohem publizistischen Aufwand. Mehrere landesherrliche Mandate kündeten von der Neuregelung des Zollwesens, die umfangreiche „Mauth- und Accis-Ordnung“ war in zwei verschiedenen Druckformaten erhältlich⁷. Auch mit diesen Äußerlichkeiten hob sich die neue Zollordnung deutlich vom bisherigen Zustand ab: Wenn das zollzahlende Publikum bislang von der Willkür der Beamten abhängig war, so verankerten die Macher der Maut- und Akziseordnung ganz im aufklärerischen Geist nun das Prinzip der Eigenverantwortlichkeit. Jedermann sollte durch die zur Verfügung gestellten Informationen

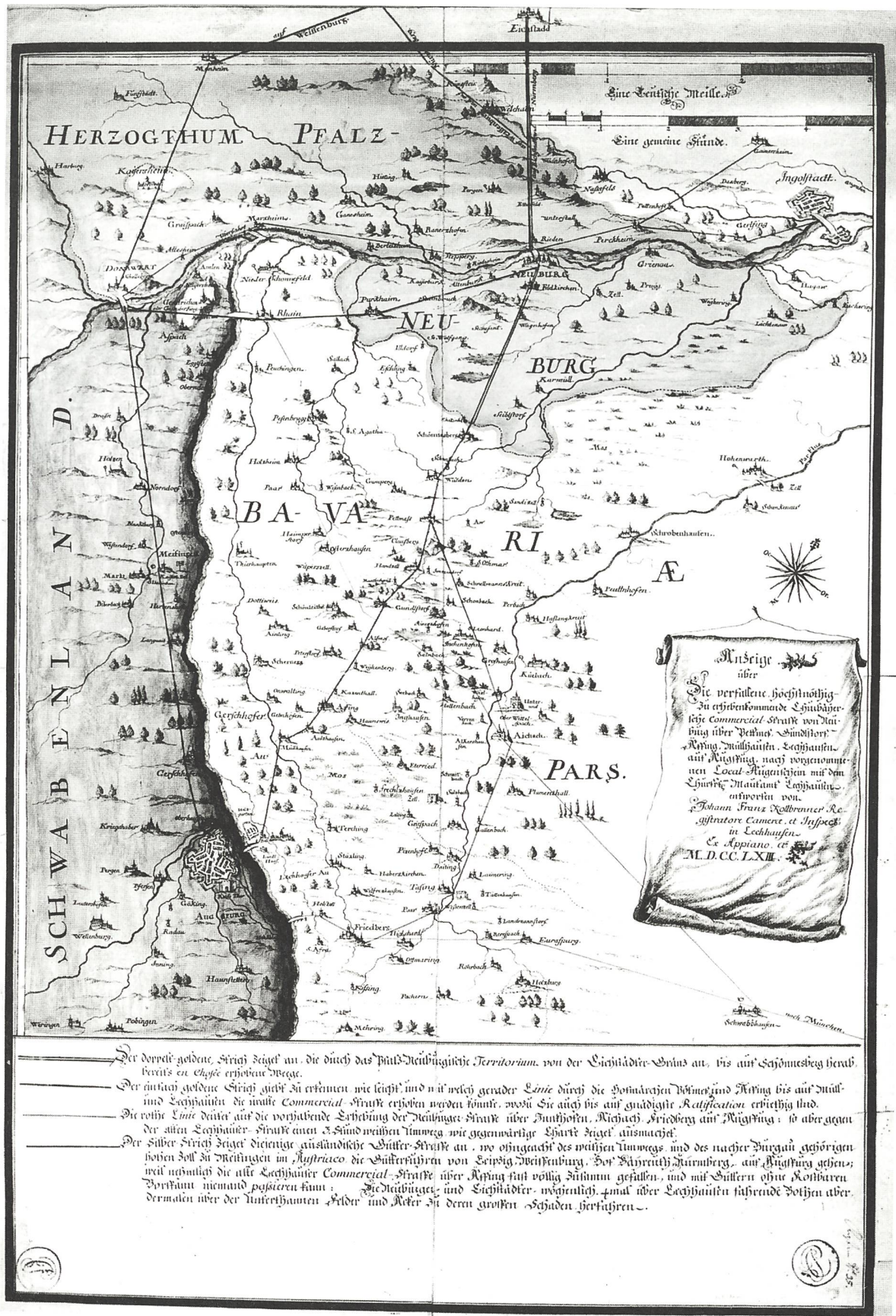


Abb. 1 Manuskriptkarte Johann Franz Kohlbreners von 1763 (Bayerisches Hauptstaatsarchiv, PIS 7348).

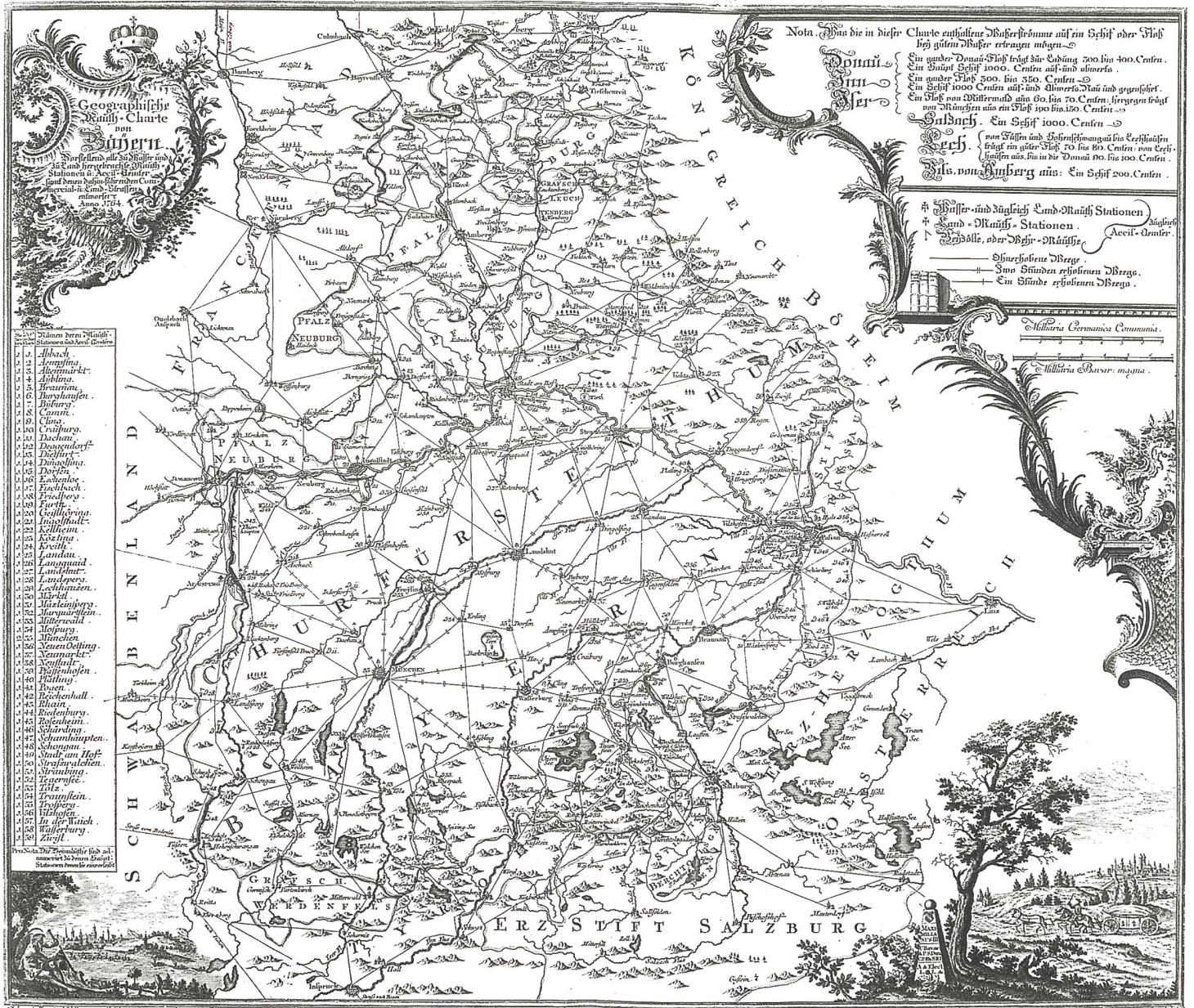


Abb. 2 Große Ausgabe der „Mautkarte von Bayern“, Auflage 1764 (Bayerisches Hauptstaatsarchiv, KaSa 226).

in die Lage gesetzt werden, schon vor Reiseantritt die anfallenden Gebühren vorausberechnen und somit die regelkonforme Behandlung durch das Zollpersonal kontrollieren zu können⁸.

Diese Informationspolitik beinhaltete, daß die Öffentlichkeit über die Lage der Handelsstraßen und Zollstationen sowie über Lage und Länge der chaussierten Straßenabschnitte in Kenntnis gesetzt werden mußte. Zu der Frage, auf welche Art die Informationen hierüber am besten zu vermitteln wären, schrieb Stubenrauch im „Systematischen Plan“,

„daß ganze Beschreibungen unser vieler Maut-Stationen und Commercial-Strassen viel zu weitschichtig und verwirrend seyn, als daß sie den vermeinten Unterricht zu jedermanns Verstand einpflanzen würden. Und ich halte also dafür, daß eine an das Licht zu stellende geographische Maut-Charte nach Art und Weiß, als man ordentliche Post- und Secharten hat, hierunter die besten der Sache angemessenen Dienste thun kann, wie man sich dessen durch die Einsicht des hierüber bereits entworfenen Vorbildes unschwer selbst überzeugt finden wird. Sie, diese Charte, zeigt einem jeden Handels- oder Fuhrmann den verlangten Terminem a

quo, & ad quem in einem einzigen Gesichtspunkt, in welchem sie ihm zugleich die Straßen, die da zu gebrauchen erlaubt sind, mit und beynebst den Zwischen- oder Mittelmaut-Stationen, wofür er etwas schuldig ist, ganz handgreiflich vor Augen leget, anstatt das sonst vielblättrige Beschreibungen durchzulesen wären, um die Route zu finden, die einer zu machen für sich hatte. Was noch mehr ist, so erhält das Publicum vermittels dieser Charte zugleich auch die Einsicht, wie weit wir mit unsern Strassenchaussierungen den Commerciën zu statuten kommen; und diese reizende Einsicht dienet mitbey als die Regel, was auf dieser oder jener Passage zum Weggeld entrichtet werden müsse. Mit einem Wort, wir belehren solchergestalt jedermänniglich mit einem einzigen Blatte von dem, was sich kaum auf 10 Bögen be- greiflich und klar genug darstellen lassen würde“⁹.

Gemäß dieser Intention wurde die Mautkarte von Johann Franz Kohlbrenner entworfen und 1764 vom Augsburger Verlag Lotter in zwei verschiedenen großen Ausgaben gestochen, die den beiden Druckausgaben der Maut- und Akziseordnung beigegeben wurden¹⁰. Mit der eingangs besprochenen Manuskriptkarte haben die beiden Mautkarten nicht nur den Verfasser und den politischen Hintergrund der inneren Reformen gemeinsam, sondern auch ihre kartographische Grundlage, also Philipp Apians Kartenwerk, sowie die abstrakte Straßendarstellung mit geraden Linien.

Die Mautkarten beinhalteten alle räumlichen Komponenten der Zollordnung (siehe Abb. 2). Sie zeigten die Lage der Zollstationen, die schiffbaren Flüsse sowie die Lage der Handelsstraßen, wobei die zu Chausseen ausgebauten Abschnitte mit kleinen Querstrichen gekennzeichnet waren, die jeweils für eine Wegstunde standen und nach deren Anzahl das Wegegeld berechnet wurde. Wie dem Auszug aus Stubenrauchs „Systematischen Plan“ zu entnehmen ist, war mit der Karte auch eine werbewirksame Selbstdarstellung des bayerischen Kurfürstentums hinsichtlich seiner wirtschaftsfördernden Maßnahmen intendiert¹¹. Auch in den Details der Kartengestaltung kamen, wie aus dem im Bayerischen Hauptstaatsarchiv aufbewahrten Schriftverkehr hervorgeht, sehr „modern“ anmutende ökonomische Überlegungen zum Tragen: Um die Durchfahrt durch Bayern für den Transitverkehr besonders attraktiv zu machen, wurden bei der Kennzeichnung der chaussierten Wegabschnitte eher weniger Markierungsstriche eingetragen, als es dem tatsächlichen Ausbauzustand entsprach, und somit die Belastung der Reisenden mit Wegegeldgebühren faktisch gesenkt¹².

Der glückliche Umstand, daß zu den Mautkarten auch eine umfangreiche schriftliche Überlieferung vorliegt, setzt uns in die Lage, die praktische Ausführung der Karten und ihre Wirkung mit ihrer theoretischen Konzeption vergleichen zu können. Besonderes Interesse verdient dabei in der oben zitierten Begründung für die Notwendigkeit einer Mautkarte die Idee, daß der graphische Informationsträger Karte die zu vermittelnden Sachverhalte praktischer und verständlicher präsentiere, als es eine schriftliche Fixierung der Informationen könne und diese daher überflüssig mache. Die Öffentlichkeit war aber damit offenbar zum Teil überfordert - jedenfalls wurde ein Jahr nach Inkrafttreten der Zollordnung in einem sogenannten „Additional-Mandat“ eine Auflistung der Kommerzialstraßen mit Angabe ihres jeweiligen Ausbauzustandes nachgereicht¹³.

Dennoch waren die beiden Mautkarten insgesamt so erfolgreich, daß 1768 verbesserte Neuauflagen herausgebracht wurden, in die - unter Verwendung der alten Kupferplatten - die inzwischen neu chaussierten Straßenabschnitte sowie Donaustauf als neue Zollstation eingetragen waren (siehe Abb. 3). Für die Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte sind die Mautkarten damit wertvolle Quellen, da im Vergleich der Ausgaben von 1764 und 1768 die im Zwischenzeitraum durchgeführten Straßenbauarbeiten erschlossen werden können. Die Neuauflagen der Mautkarten wurden mit einer Generalverordnung vom 17. September 1768 offiziell eingesetzt und als allein gültig für die Wegegeldberechnung erklärt¹⁴.

1769 wurde das Modell der Zollordnung auch auf die Oberpfalz übertragen, die seit 1628 zum Herrschaftsbereich der bayerischen Kurfürsten gehörte. Wiederum wurde das neue Zollgesetz nach dem bewährten Konzept mit drei Informationsträgern - Text, Tabelle und Karte - publiziert¹⁵. Die Mautkarte der Oberpfalz (siehe Abb. 4) wurde ebenfalls von Kohlbrenner entworfen und von Lotter gestochen; sie weist jedoch deutliche Gestaltungsunterschiede zu ihren Vorgängerinnen auf: Ihr Maßstab ist mit 1 : 220 000 etwa dreimal so groß wie derjenige der großen „Mautkarte von Bayern“ (1 : 650 000). Die Darstellung ist dadurch weitaus detaillierter, die Kar-

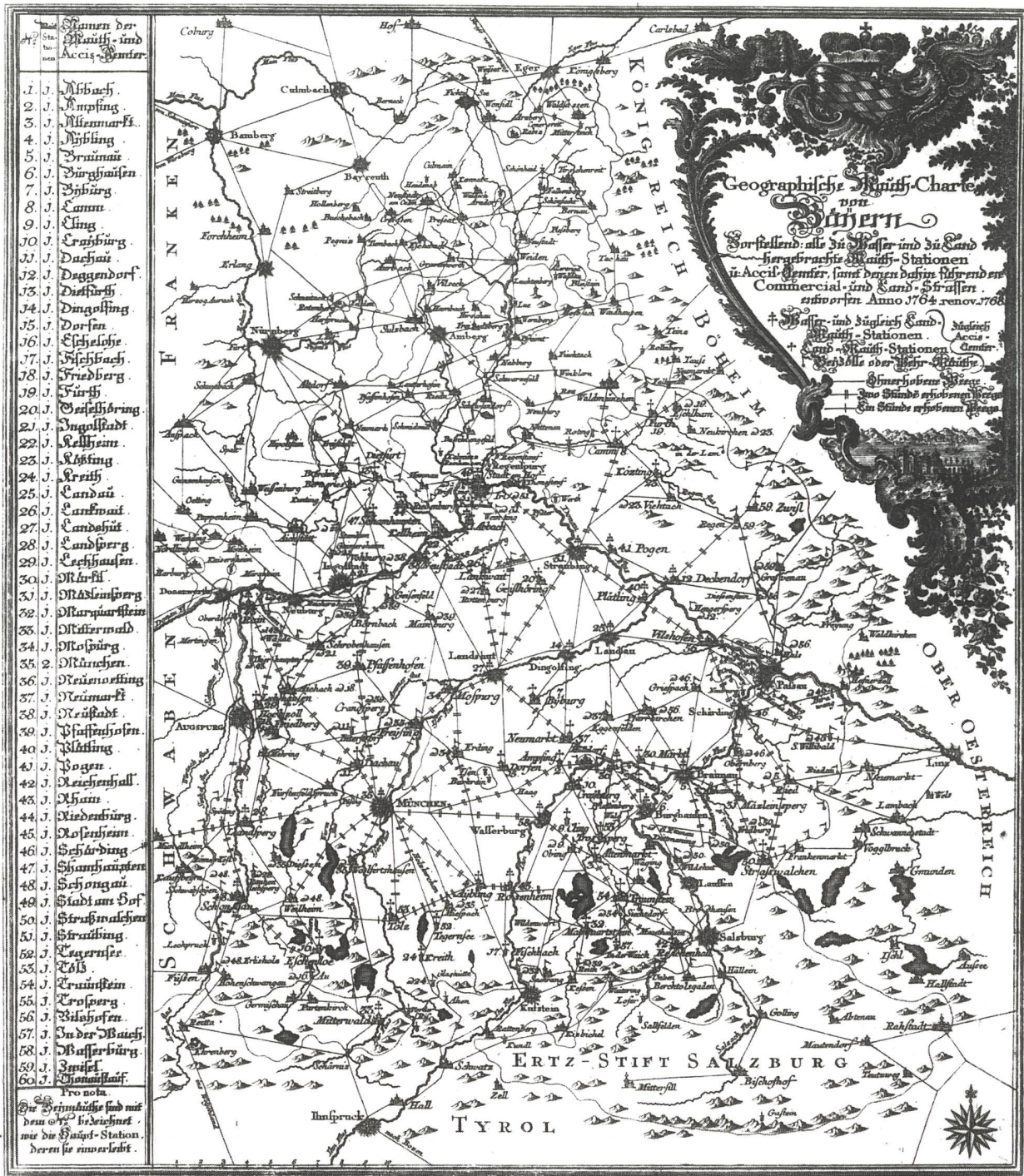


Abb. 3 Kleine Ausgabe der „Mautkarte von Bayern“, Auflage 1768 (Bayerisches Hauptstaatsarchiv, KaSa 1070).

te zeigt auch Orte, die keine Zollstation beherbergten, sowie Straßen, die für den Handelsverkehr nicht zugelassen waren. Damit war die Karte zwar informativer als ihre Vorgängerinnen, gleichzeitig aber auch unübersichtlicher und für ihren Zweck als Mautkarte weniger handlich. Über die Gründe, warum die oberpfälzische Mautkarte von ihrem Vorbild in den Gestaltungskriterien so deutlich abwich, können im Moment nur Vermutungen angestellt werden: Eventuell sollte diese

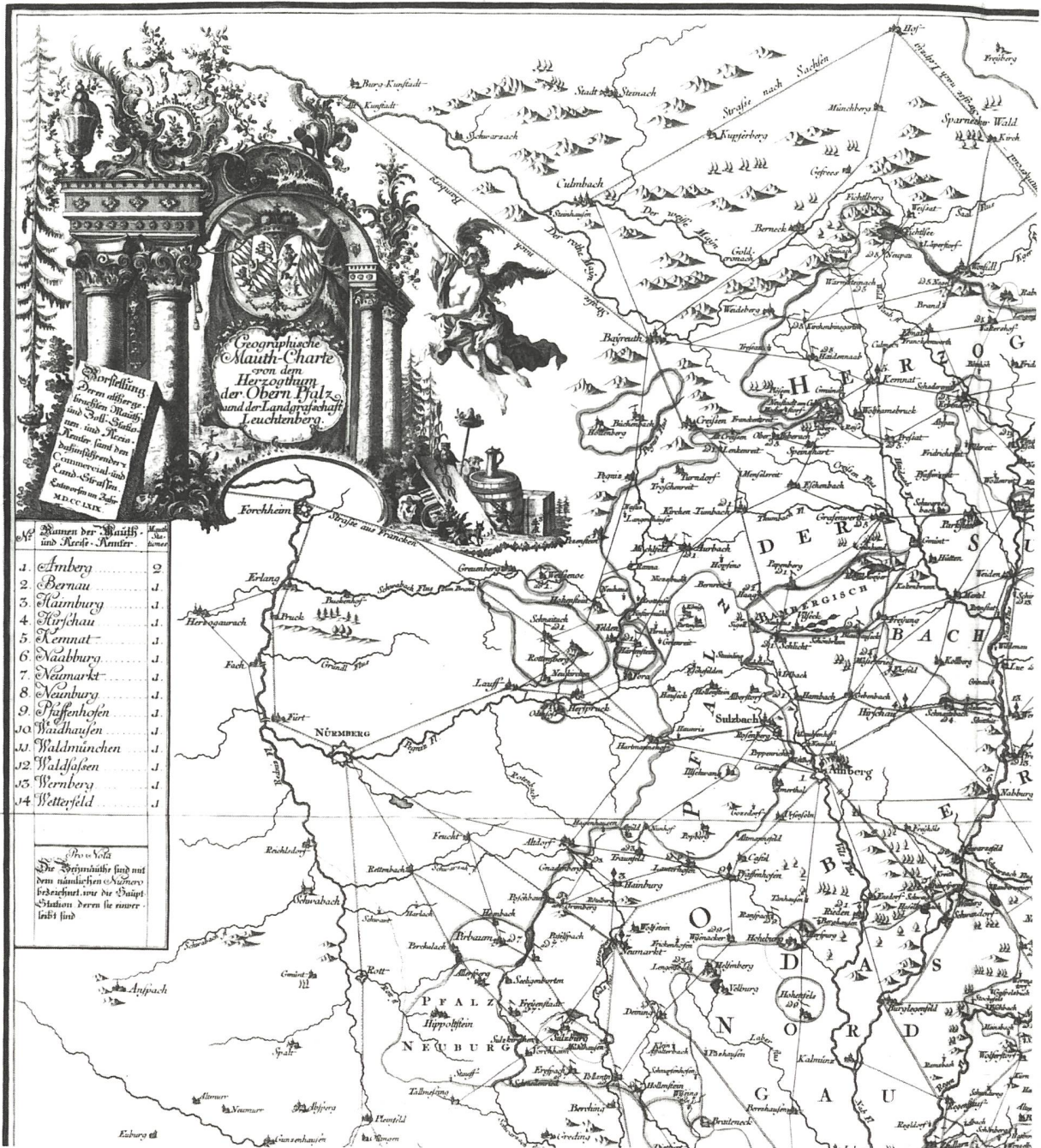


Abb. 4 Ausschnitt aus der Mautkarte der Oberpfalz (Bayerisches Hauptstaatsarchiv, KaSa 770/2).

Karte mit ihrem größeren Maßstab und Detailreichtum der inhomogenen territorialen Struktur der Oberpfalz gerecht werden und über ihren eigentlichen Zweck hinaus die in dieser Zeit begonnenen wirtschaftspolitischen Planungen unterstützen¹⁶.

Die Gruppe der insgesamt fünf zwischen 1764 und 1768 erschienenen bayerischen Mautkarten stellt, obwohl diese nicht auf Neuvermessung beruhten, ein bemerkenswertes kartographisches Monument dar. Die Karten hatten mit ihren für die Zollerhebung rechtlich verbindlichen Informationen sozusagen Gesetzescharakter; sie sind damit interessante Beispiele für die Verwendung von thematischer Kartographie im Dienst der spätabolutistischen, zunehmend rational werden Verwaltung. Vor allem die „Mautkarten von Bayern“, die in ihren verschiedenen Ausgaben

und Auflagen außer den Zollordnungen noch zwei weiteren Druckwerken beigegeben¹⁷ und wohl auch einzeln erhältlich waren, erfuhren weite Verbreitung. Paul v. Stetten hebt 1765 bei einer Nennung des Verlages Lotter die „churbayerischen, nach des churfürstlichen Herrn Cammer-Secretars Johannes Franz Kohlbrenners richtigen Zeichnungen gestochenen Maut-Charthen“ eigens hervor¹⁸. Diese Wertschätzung setzt sich in der neueren Forschungsliteratur fort: Lothar Zögner rechnet die bayerischen Mautkarten einer Reihe „bedeutender Originalkarten“ zu, die zu den verdienstvollen Leistungen Lotters gehören; für Klaus Stopp zählen die auf Entwürfe von Kohlbrenner zurückgehenden Stücke zu den „schönsten Karten“ aus dem Hause Lotter¹⁹. In der von Ivan Kupčák gestalteten Kartenausstellung des Deutschen Museums von 1995 wurde den Mautkarten eine eigene Abteilung gewidmet²⁰. Tatsächlich scheinen die Mautkarten mit ihren Charakteristika, insbesondere ihrem engen Zusammenhang mit einem Gesetzeswerk, in Europa Einzigartigkeit für sich beanspruchen zu können; Parallelbeispiele sind - jedenfalls bisher - offenbar nicht bekannt²¹.

Anmerkungen

¹ „Anzeige über die verfallene, höchstnötig zu erheben kommende churbayerische Commercial-Strasse von Neuburg über Pettmeß, Gundlstorf, Äffing, Müllhausen, Lechhausen auf Augspurg, nach vorgenommenen Local-Augenschein mit dem churf[ü]r[s]tl[ich]en Mautamt Lechhausen entworfen von Johann Franz Kohlbrenner Registratore Camerae, et Inspect[ore] in Lechhausen, ex Appiano A[nn]o M.D.C.C.L.XIII.“ [1763] (Bayerisches Hauptstaatsarchiv, PIS 7348).

Der vorliegende Beitrag beruht im wesentlichen auf dem 3. Kapitel der von dem Verfasser 1995 am Institut für Bayerische Geschichte der Ludwig-Maximilians-Universität München eingereichten Magisterarbeit: Die kurbayerische Mautkarte von 1764: Kartographie im Dienst spätabsolutistischer Reformpolitik. München 1995, S. 52-77 (ungedruckt).

² Siehe dazu Hans Wolff: Die Bayerischen Landtafeln - das kartographische Meisterwerk Philipp Apians - und ihr Nachwirken. In: Hans Wolff: Philipp Apian und die Kartographie der Renaissance. München 1989 (= Bayerische Staatsbibliothek, Ausstellungskataloge, Bd. 50), S. 74-124. - Als jüngstes Werk zur Person Kohlbrenners vgl. Cornelia Baumann: Wie wenig sind, die dieses wagen! Franz von Kohlbrenner, Traunstein 1728 - München 1783. Ein bayerischer Wegbereiter ins 19. Jahrhundert. Grabenstädt 1985. (Der Haupttitel entstammt einem Zitat Friedrich Nicolais über Kohlbrenner, vgl. ebd. S. 79).

³ Zu dieser Periode siehe Alois Schmid: Der Reformabsolutismus Kurfürst Max' III. Joseph von Bayern. In: Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte 54 (1991), S. 39-76.

⁴ Siehe D. Schlögl: Die kurbayerische Mautkarte ... , S. 16-29.

⁵ (Franz Xaver v. Stubenrauch:) Systematischer Plan zur gesetzmäßigen Benutzung des Zollregals deutscher Länder besonders im Churfürstentum Baiern, entworfen auf landesherrlichen höchsten Befehl im J. 1762. O.O. 1792. - Zur Zollpolitik Bayerns in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts vgl. auch Eckehard J. Häberle: Zollpolitik und Integration im 18. Jahrhundert. Untersuchungen zur wirtschaftlichen und politischen Integration in Bayern von 1765 bis 1811. München 1974 (= Miscellanea Bavarica Monacensia 52). - Zur Person Stubenrauchs siehe Eckehard J. Häberle: Franz Xaver von Stubenrauch und die Auseinandersetzung zwischen Kurfürst und Landschaftsverordnung um die staatliche Wirtschaftspolitik Bayerns von 1765. In: Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte 37 (1974), S. 49-92; Wolfgang Burgmair: Die zentralen Regierungsstellen des Kurfürsten Max III. Josephs (1745-1777). Diss. München 1992, Anhang S. 190-193.

⁶ Der Begriff „Maut“ ist im südostdeutschen Raum eine gängige Bezeichnung für Zölle im allgemeinen (vgl. Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte. Bd. 3, Berlin 1984, S. 399 f.). Im System der hier zu besprechenden bayerischen Zollordnung von 1765 wird der Begriff hingegen in einem spezifischen Sinn verwendet: Innerhalb des Oberbegriffs „Zoll“ wurde zwischen „Maut“ einerseits sowie „Akzise“ andererseits unterschieden, wobei die Maut eine beständige Abgabe auf den grenzüberschreitenden Handelsverkehr darstellte, während die Akzise als flexibler warenspezifischer Schutzzoll gehandhabt wurde.

⁷ Zwei titelidentische Ausgaben mit unterschiedlicher Paginierung im Oktav- bzw. Quartformat: Churbaierische Mauth- und Accis-Ordnung vom Jahre 1765 O.O. u. J.

⁸ Vgl. dazu Churbaierische Mauth- und Accis-Ordnung ... , §§ 2, 24.

- 9 (F. X. v. Stubenrauch:) Systematischer Plan ... , S. 121 f., § 167. Vgl. auch Churbaierische Mauth- und Accis-Ordnung ... , §§ 6, 7. - Der hier genannte Entwurf zur Mautkarte konnte bisher nicht aufgefunden werden.
- 10 Beide Ausgaben sind titelidentisch: „Geographische Mauth-Charte von Bayern. Vorstellend alle zu Wasser und zu Land hergebrachte Mauthstationen u. Accis-Aemter samt denen dahin-führenden Commercial- u. Land-Strassen, entworfen Anno 1764“. Angaben am unteren Kartenrand: „Johann Franz Kohlbrenner, S. Elect. Bav. Cam. Secretarius delin. Tobias Conrad Lotter Geogr. Sculps. Aug. Vind.“ Große Ausgabe: ca. 65 cm x 54 cm; kleine Ausgabe: ca. 25 cm x 29 cm. - Zur großen Mautkarte sowie zur Mautkarte der Oberpfalz vgl. auch Uta Lindgren: Alpenübergänge von Bayern nach Italien 1500-1800. Landkarten - Straßen - Verkehr. München 1986, S. 27 (Abb.) u. 71; Hans Wolff: Bayern im Bild der Karte. Cartographia Bavariae. 2. Aufl., Weißenhorn 1991, S. 336 f.; Ivan Kupčik: Mappae Bavariae. Thematische Karten von Bayern bis zum Jahr 1900. Weißenhorn 1995 (= Veröffentlichungen aus dem Archiv des Deutschen Museums, Bd. 2), S. 17 f., Katalog u. Abb. 12, 13. - Aus wirtschaftshistorischer Sicht vgl. Eckart Schremmer: Bemerkungen zur Zahlungsbilanz Baierns in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts (Manufakturperiode). In: Wilhelm Abel u.a. (Hrsg.): Wirtschaft, Geschichte und Wirtschaftsgeschichte. Festschrift zum 65. Geburtstag von Friedrich Lütge. Stuttgart 1966, S. 227-265, hier v.a. S. 255, Anm. 91.
- 11 „... so erhält das Publicum vermittels dieser Charte zugleich auch die Einsicht, wie weit wir mit unsern Strassenchaussierungen den Commerzien zu statten kommen ...“
- 12 Siehe Johann Franz Kohlbrenner: Unterthänigste Erinnerung, Juni 1769. In: Bayerisches Hauptstaatsarchiv München, Generalregistratur 991/14 (ohne Seitenzählung).
- 13 Additional-Mandat zur churbaierischen Mauth- und Accis-Ordnung vom 12. April 1766. Abgedruckt in: Churbaierisches Intelligenzblatt 6 (1766).
- 14 Abdruck der Generalverordnung in: Georg Karl Mayr (Hrsg.): Sammlung der Churpfalz-Baierischen allgemeinen und besonderen Landes-Verordnungen. Bd. 1, München 1784, S. 621.
- 15 Oberpfälzisches Mauth- und Accis-Mandat de anno 1769. O.O. 1769 (Erläuterung der Mautkarte in §§ 4, 5); „Geographische Mauth-Charte von dem Herzogthum der Oberrn Pfalz und der Landgrafschaft Leuchtenberg. Vorstellung. Deren althergebrachten Mauth- und Zoll-Stationen, und Accis-Aemter, samt den dahinführenden Commercial- und Land-Strassen. Entworfen im Jahr MDCCLXIX [1769], Ioann Franz Kohlbrenner Consil. actual. et Secret. Serenissimi Elect. Bavar. delineavit, Tob. Conr. Lotter, Geogr. Sculpsit“.
- 16 Siehe dazu v.a. E. J. Häberle, Zollpolitik ... , S. 97.
- 17 Der 1792 gedruckte Systematische Plan (vgl. Anm. 5) und der aufgrund zeitgenössischer Erwähnungen nachweisbare, von J. F. Kohlbrenner herausgegebene Adreß-, Kunst- und Handwerkskalender für das Jahr 1769 enthielten jeweils die kleine Mautkarte in der Ausgabe von 1768.
- 18 Paul v. Stetten: Erläuterungen der in Kupfer gestochenen Vorstellungen aus der Geschichte der Reichsstadt Augsburg. In historischen Briefen an ein Frauenzimmer. Augsburg 1765, S. 241. Vgl. auch ders.: Kunst-Gewerb- und Handwerks Geschichte der Reichs-Stadt Augsburg. Augsburg 1779, S. 54, wo die Karte als „Originalkarte“ hervorgehoben wird.
- 19 Lothar Zögner: Tobias Conrad Lotter 1717-1777. Kartenmacher in Augsburg. In: Kartographische Nachrichten 27 (1977), S. 172-175; Klaus Stopp: [Stichwort] Lotter, Tobias Conrad. In: Ingrid Kretschmer, Johannes Dörflinger u. Franz Wawrik (Bearb.): Lexikon zur Geschichte der Kartographie. 2 Bde., Wien 1986 (= Enzyklopädie der Kartographie, Bde. C/1, 2), S. 458 f.
- 20 Katalog der Ausstellung (s. Fußn. 10).
- 21 Dies ergab eine Durchsicht der einschlägigen Bibliographie von Wilhelm Bonacker: Bibliographie der Straßenkarte. Mit einer Einführung von Rudolf Kinauer. Bonn-Bad Godesberg 1973. Das Fehlen einer Mautkarte für Baden und Württemberg wird explizit angesprochen von Rolf Walter: Merkantilpolitische Handelshemmnisse (im territorialen Vergleich) am Beispiel eines territorial relativ zersplitterten Gebietes. In: Hans Pohl (Hrsg.): Die Auswirkungen von Zöllen und anderen Handelshemmnissen auf Wirtschaft und Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Referate der 11. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte vom 9.-13.4.1985 in Hohenheim. Stuttgart 1987 (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Beihefte, Nr. 80), S. 84-120, hier S. 89, Anm. 8.