

## Le frontiere politiche e doganali interne alla Confederazione Germanica viste dall'occhio britannico.

Lo scrittore e viaggiatore Thomas Hodgskin, nel suo *Travels in the North of Germany* (1820), descrive ad un pubblico britannico il sistema di barriere doganali, dazi e pedaggi che caratterizzava la Germania all'indomani del Congresso di Vienna. La mancanza di una unione doganale, creata solo a metà degli anni Trenta, fu un grosso freno allo sviluppo economico dell'area tedesca. Sebbene le centinaia di stati dell'*antico regime* fossero stati ridotti di dieci volte, infatti, la situazione raccontata dal britannico appariva non molto dissimile da quella che si sarebbe potuta trovare nell'Europa di antico regime, dove una serie di autorità anche signorili imponevano controlli e dazi sulle strade e le vie fluviali ostacolando le comunicazioni e i commerci.

---

Non si contano meno di ventidue pedaggi sul Weser tra Münden e Brema, sette dei quali sono del sovrano dell'Hannover [...]. A ciascun pedaggio ogni nave si deve fermare e tutto il suo carico viene esaminato. Si impiega mediamente più di un'ora a ciascun pedaggio per esaminare ogni bastimento; così si perde un intero giorno nel passare tra queste due città. È uno spreco, una perdita di tempo per entrambe le parti, più dannosa probabilmente anche del danno che i mercanti devono pagare. Io so che nessuno dei sovrani che riscuotono quei pedaggi, eccetto il Re di Prussia, ha mai impiegato un solo quarto di penny del denaro così raccolto per drenare il fiume [...]. Si dice che la spesa di raccolta dei pedaggi equivale alle entrate [...].

Sul Leine, circa ventiquattro navi, capaci di trasportare ottanta tonnellate ciascuna, sebbene talvolta siano cariche solo a metà, passano e ripassano in un anno tra Brema e Hannover. Queste città sono distanti circa sessanta miglia, e non ci sono meno di cinque pedaggi lungo questo percorso [...].

Nel discendere il fiume, ogni imbarcazione paga una media di 200 talleri, ossia più di trenta sterline. Nel risalire la spesa è doppia [...].

I pedaggi sulle strade non sono meno numerosi, sebbene meno perniciosi che quelli dei fiumi. Il carico di un furgone è esaminato molto più in fretta di quello di una nave [...]. Ci sono in genere pedaggi demaniali, il ricavato dei quali va nelle tasche del sovrano, ed egli ripara le strade oppure no, a suo piacimento. Io non so quanti siano questi pedaggi, ma posso assicurare che nell'Hannover sono numerosi e rigidamente riscossi. Essi sono comuni a tutte le strade tedesche, ed in alcuni luoghi appartengono ai nobili [...].

I pedaggi sono in genere più gravosi per gli stranieri (sotto il qual nome sono compresi i sudditi delle altre autorità tedesche) che per i nativi, e talvolta accade che i sovrani non sono d'accordo sulle condizioni a cui debbono sottostare i rispettivi sudditi per attraversare gli altrui domini.

Perciò la posta, che dovrebbe andare da Brema a Embden direttamente attraverso l'Oldenburg, ad una distanza di sette miglia, gira tutto intorno attraverso Osnabruck, che è almeno due volte più lontana; ci vogliono tre giorni, ammesso di servirsi di un messaggero espressamente per questo scopo, per inviare una lettera da una città all'altra [...].

Immaginiamo quale sarebbe l'effetto sul commercio del Tamigi se ci fossero venti pedaggi tra il Ponte di Londra e il mare, e se ogni nave [...] dovesse fermarsi ed essere esaminata ad ogni pedaggio, così potremmo comprendere bene la quantità di ostacoli che i pedaggi fluviali dei sovrani tedeschi pongono allo sviluppo del commercio del paese. Immaginiamo inoltre uffici doganali posti al confine di ogni contea in Inghilterra, doganieri che esaminano ogni carico di furgone [...] e potremo così comprendere esattamente anche gli ostacoli che i pedaggi di terra imposti dai sovrani tedeschi creano a quello sviluppo.

**Fonte:** P. Casana Testore – N. Nada (a cura di), *L'età della Restaurazione. Reazione e rivoluzione in Europa. 1814-1830*, Loescher, Torino, 1981, pp. 255-256.