

Dem der Weg, den die Kreuzfahrer die Donau abwärts nach Asien und Kleinasien einschlugen, wurde auch zur Handelsstraße, die sich bis nach Indien fortsetzte. Außerdem traten die italienischen Handelsstädte sehr bald mit den Städten Mitteleuropas in Handelsverbindungen.

Zu den wichtigeren Verkehrswegen des Mittelalters zählen in Europa wie schon im Altertum die Alpenstraßen. Doch hat das Mittelalter noch weitere Pässe dem Verkehr erschlossen: den Mont Cenis- und den St. Gotthard-Paß; auch benutzten die Warenzüge der Venezianer und Augsburger Kaufleute vom Etschtale her neben dem Brenner vielfach den Übergang über die Reschen-Scheidel.

Dem Verkehr in der Richtung von Süd nach Nord dienten außerdem hauptsächlich folgende Wege:

1. die schon im Altertum benutzte Rhone-Saone-Rheinlinie;
2. der aus der Oberrheinischen Tiefebene zur Ostsee führende Straßenzug (Mainz—Frankfurt—Kassel—Braunschweig—Lübeck);
3. die Fortsetzung der vom Brenner her nach Augsburg ziehenden Straße; ihre nächsten Halteplätze sind Nürnberg, Bamberg; bei Bamberg verzweigt sie sich und geht einerseits über Kassel nach Nordwestdeutschland, anderseits über Leipzig nach Hamburg und Stettin.
4. Ein Verkehrsweg aus sehr früher Zeit war ferner die Route Adria—Wiener Becken—Marchtal—Mährische Pforte—Oder- bzw. Weichselthal.
5. Im Osten Europas lief vom Kaspischen Meer ein Handelsweg die Wolga aufwärts bis zu deren Quelle und von hier nach Nowgorod, dem Stapelplatze der Hanse, der wieder über die Ostsee mit Lübeck in Verbindung stand. Auf diesem Wege gingen vielfach die Seidenzeuge Chinas und die Gewürze Indiens dem westlichen Europa zu.

Die wichtigeren westöstlichen Verkehrswege waren:

1. die Donaustraße; die ersten Kreuzfahrer benutzten sie, um nach dem Hl. Lande zu kommen;
2. die aus dem Seinebecken nach dem Rhein (Straßburg) und von hier durch Süddeutschland nach dem Wiener Becken ziehende Straße;
3. die Mainlinie, eine alte Verkehrs- und Handelsstraße;
4. eine Straße von den belgischen Häfen über Köln, Kassel und Leipzig nach Breslau;
5. die Straße des Norddeutschen Tieflandes (von Holland über Osnabrück, Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Berlin und Frankfurt a. d. Oder nach Polen).

Der Wegebau war in Europa mit der Auflösung des Römerreiches alsbald verfallen, so daß es um den Zustand der Straßen vielfach recht traurig bestellt war. Klagen über die Mangelhaftigkeit der Wege, die großen Handelsstraßen nicht ausgeschlossen, kehren daher in allen Berichten des Mittelalters wieder.