

37993

Der Loibelpaß.

Von Dr. phil. Walter Smid. ∞ ∞

∞ ∞ Sonderabdruck aus der Laibacher

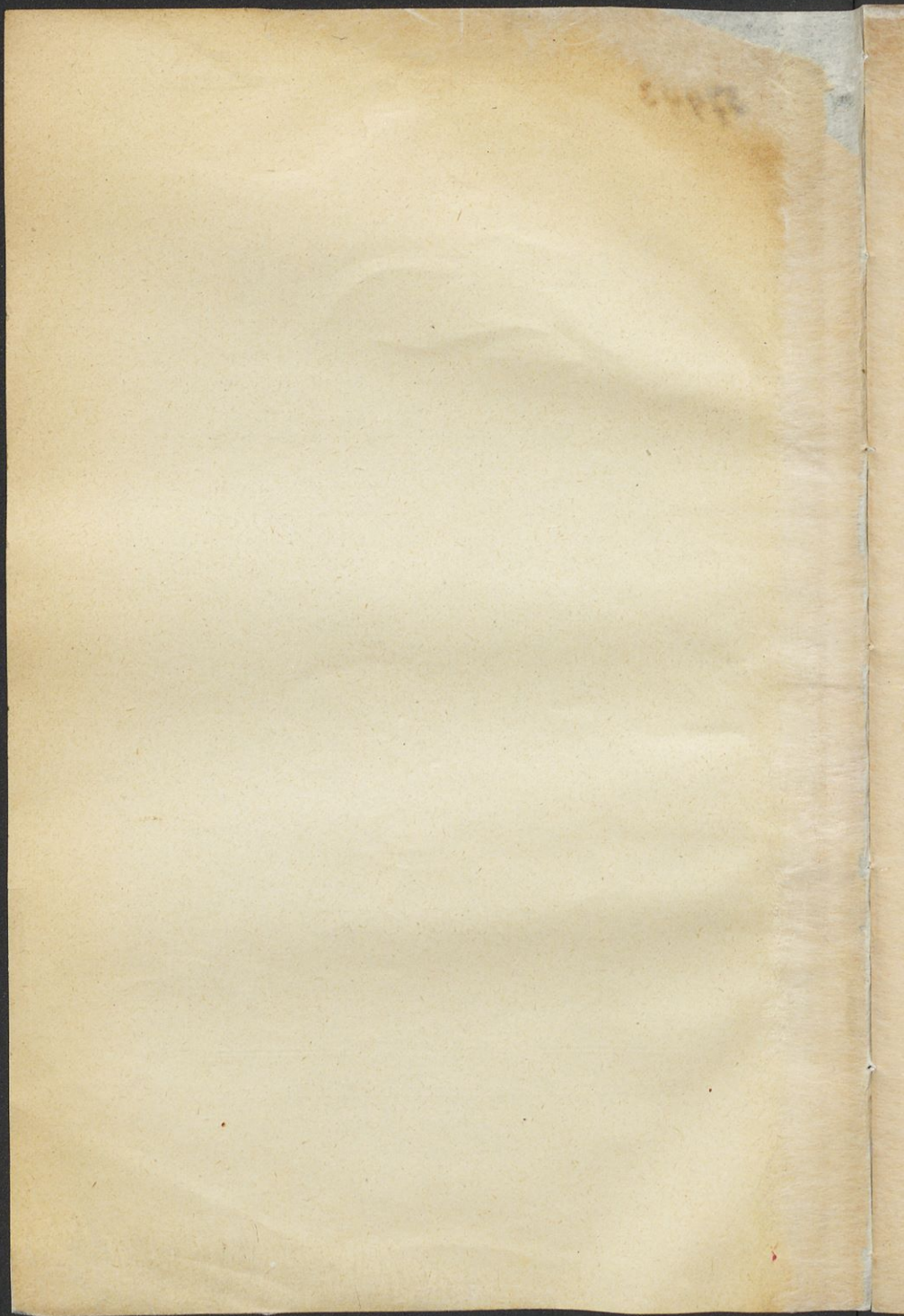
Zeitung 1907 Nr. 194 bis 197. ∞ ∞



030050052

===== Laibach 1907. =====

Buchdruckerei Ig. v. Kleinmayr & Fed. Bamberg.



Bereits seit Monaten regen sich fleißige Arbeiterhände, um Neumarkt durch eine Bahn mit der übrigen Welt zu verbinden. Dadurch wird der ohnehin schon stockende Verkehr über den Loibelpaß fast gänzlich aufhören.

Am freundlichen St. Anna, an der wildromantischen Teufelsbrücke vorüber nach dem altehrwürdigen St. Leonhard auf der Kärntner Seite wird nur der Tourist und einsame Wege liebende Wanderer pilgern und die ehemals von Saumrossen und Reichen von Fuhrwerken belebte Straße wird vereinsamen.

Es gewährt einen eigenen Reiz, in solchem Augenblicke Rückschau zu halten auf die Blüte und die Schicksale eines bedeutsamen Weges, der nun der Stille anheimfallen wird.

Der Loibelpaß (1370 Meter) wurde sicherlich schon in vorgeschichtlichen Zeiten von wandernden Kaufleuten begangen. Sichere Kunde seiner Benützung wird uns erst in der Römerzeit. Der alte römische an mehreren Stellen von der jetzigen Straße abweichende Saumpfad ist jetzt noch in seinem ganzen Verlaufe deutlich sichtbar¹ und entlang desselben wurden drei römische Motivaltäre entdeckt, der sicherste Beweis des Verkehrs über den Loibel.² Inschriften geben kund, daß zwei Altäre von Angehörigen der Familie Tapponia Macrina der Göttin Belestis ge-

¹ Mitteilungen der Zentralkommission für Kunst- und historische Denkmale 1885 S. LXXVI.

² Corp. inscr. lat. III n. 4773 und 11, 539 und Carinthia 1903 S. 18 f.

weiht worden sind, die man mit Velenus, dem in Plagenfurt und um Aquileja verehrten Schutzgott der norischen Eisenminen, zusammenzustellen pflegt. Diese Widmungen verraten uns, daß der Loibelpaß vornehmlich wegen der Nähe der Eisenerzlager benützt wurde. Die Steilheit des Gebirgspasses hielt jedoch die Römer von weiterem Ausbaue ab, um so mehr, da vom wichtigsten Handelzemporium für die östlichen Alpenländer, Aquileja, der bequeme Paß von Safnitz nach Villach (Santicum), Virunum und weiter nach Norikum führte. Unser Paß wird auch im Itinerar des Antonin und Hieronymus nicht erwähnt. Hisinger hat zwar die Meinung versprochen, daß die in der Peutingerschen Tafel verzeichnete Route Aquileja—Bia Vellojo—Tarice—Santico—Virunum über den Loibel führte, da er irrigerweise Santicum (St. Martin bei Villach) mit Krainburg identifizierte.³ Auch die Karte von Norikum im G. Z. L. III., Suppl. II., Nr. VIII, verzeichnet nur einen Saumweg, der von Emona nach Krainburg über den Loibelpaß nach dem Zollfelde führte.

Aus dem Dunkel des wenig schreibseligen Mittelalters taucht der Name des Loibelpasses erst um die Wende des Jahrtausends hervor. Die ersten urkundlichen Erwähnungen deuten jedoch darauf hin, daß der Verkehr über den Paß sehr rege war. Der Biograph der Gräfin Gemma von Friesach und Zeltschach, Gemahlin Wilhelms Grafen vom Saungau, erzählt, daß sie auf die Nachricht von der Ermordung ihrer Söhne aus der unteren Gegend (wahrscheinlich aus Nassenfuß oder Gurkfeld) über den Loibel nach Kärnten geeilt sei.⁴ Häufiger nennen die Urkunden des

³ Mitteilungen des histor. Vereines für Krain 1856 S. 20 und 1859 S. 14.

⁴ Hisinger in den Mitteilungen des histor. Vereines für Krain 1859 S. 15 nach Vollandi Acta Sanctorum zum 27. Juni.

13. Jahrhunderts den Mons Leybel (auch Leubel, Leubel, Lobl, Livel, Luebel mons genannt), der im Besitze der Kärntner Herzoge erscheint, die hier jedenfalls eine Wegmaut errichtet hatten. Im Jahre 1260 hielt der Freisinger Bischof Konrad mit seinem Amtmanne Bernher von Bischofsack Abrechnung „sub monte Levbel.“⁵ Früh erwähnt wird die Kirche auf dem Bergrücken, geweiht dem Befreier der Gefangenen und dem Viehpatron der Ostalpenländer, dem hl. Leonhard, den man besonders an solchen Orten verehrte, an denen wegen großer und regelmäßiger Viehtriebe Gefahr des Verschleppens der Viehseuche bestand.⁶ Dieses Kirchlein schenkte der Patriarch Berthold von Aquileja im Jahre 1239 dem Stifte Viktring, dem bereits das Patronatsrecht über die Kapelle vom Markgrafen Heinrich IV. von Istrien verliehen worden war und legte ihm dafür unter anderem auch die Verpflichtung auf, daß bei der Sankt Leonhardskirche ein Klosterbruder die armen Reisenden gastlich aufnehme und das Kloster für die Instandhaltung der Wege und Brücken Sorge.⁷ Dem Stifte wurde auch die Anlage von Neubrücken am Berge besonders zur Ernährung der durchziehenden Herden gestattet; dies bestätigt Peez' Ansicht, daß bei St. Leonhardskirchen eine Art Viehschau und Prüfung ihrer Gesundheit gebräuchlich war.⁸ Außer Neubrücken und Huben erhielt noch das Stift von Swiker von Hollenburg zwischen den Jahren 1220 und 1224 die seit dem Anfange des 12. Jahrhunderts sicher nach-

⁵ Schumi, Urkundenbuch II. 295.

⁶ Peez, Erlebt erwandert I. S. 79 und Peez, Thierseuchen und die Leonhardskirchen der Ostalpen in den Mittheilungen der Anthropolog. Gesellschaft 1893 S. 193 ff.

⁷ Jaksch, Monumenta Carinthiae IV/1 S. 270 Nr. 2184.

weisbare Draubridge bei Gollenburg als Geschenk unter der Bedingung des freien Überganges für jedermann.⁸

Damit die Mönche das Loibelhospiz, das sie außer einem Hospital in Kirschentheur an der Drau verfahren, leichter unterhielten, schenkte Herzog Bernhard von Kärnten (1202—1256) im Jahre 1253 dem Kloster Land und Wald zwischen dem Kleinen Loibel und dem Zapotnicabache bis Ferlach.⁹ Da jedoch von St. Leonhard bis Unterbergen der Weg einsam durch Wälder und neben Abgründen dahinflief, wurden die Reisenden häufig von Räubern angefallen und getötet. Um diesem Unfuge zu steuern, übergab Herzog Heinrich, König von Böhmen, im Jahre 1330 den Wald und die St. Magdalenenkapelle in der Zapotnica dem Stifte Viktring unter der Bedingung, daß dort ein Geistlicher wohne und Pilger bei sich aufnehme.¹⁰

Auf ähnliche Weise wurde auch auf der Krainer Seite für gute Weg- und Sicherheitsverhältnisse Vorseorge getroffen. Auch hier war es ein Kloster des Landes, dem wie Viktring die Obhut des Pässes übertragen ward. Am 12. März 1261 bestätigte Herzog Ulrich von Kärnten dem Stifte Sittich den Besitz des bereits früher von der Herzogin dem Kloster geschenkten Marktes Loibel (forum Lubelino), damit dort ein Hospiz für arme Reisende errichtet werde,¹¹ und bereicherte diese Vergabung im Jahre 1268 durch Schenkung der Neubruchzehente am Fuße des Berges.¹²

Das Hospiz, das infolge dieser Schenkung errichtet worden sein dürfte, bestand jedenfalls nicht lange. Wie die einheimische Sage berichtet, wurde der am

⁸ Jafsch, Mon. Car. VI/1 S. 109 Nr. 1809.

⁹ Jafsch, Mon. Car. IV/1 S. 448 Nr. 2554.

¹⁰ Viktringer Kopialbuch N. IV Fol. 52.

¹¹ Schumi, Urfundenbuch II 216.

¹² Schumi, Urfundenbuch II 299.

Fuße des Rosutaberges gelegene sechs Kilometer vom heutigen Neumarkt entfernte Markt Loibel (im Volksmunde Alter Markt genannt) durch einen Bergsturz und darauffolgende Überschwemmung zerstört; die Einwohner retteten sich rechtzeitig und gründeten Neumarkt.¹³ Diese Tradition dürfte historischen Tatsachen entsprechen; der Abbruch des südöstlich vom Loibel befindlichen Rosutaberges ist noch heute kennbar und ich stehe nicht an, diese Katastrophe mit Erdbodenbewegungen, deren Folge auch das Abfließen des Steinersees und der Absturz des Dobrac im dreizehnten Jahrhunderte waren, in Zusammenhang zu bringen. Der Markt Loibel bleibt verschollen; im Jahre 1320 wird schon Neumarkt (oppidum novum) genannt.¹⁴

Mit der Mitte des 14. Jahrhunderts hören die geschichtlichen Nachrichten über den Loibelpaß auf und setzen im 16. Jahrhunderte wieder ein. Wie wir aus den spärlichen Notizen ersahen, war der Verkehr ziemlich rege. Der Transport des Eisens aus Kärnten nach Krain, Fiume und Triest, die Einfuhr des Salzes, Oles und Weines aus den südlichen Gegenden werden den größten Teil des Verkehrs bestritten haben. Die Lasten wurden größtenteils als Säume mit Rossen weiterbefördert, da die Straße für den Wagenverkehr zu schlecht war. Da jedoch der Paß infolge seiner schlechten Beschaffenheit den erhöhten Anforderungen des Verkehrs nicht mehr genügte, wandten sich die Stände Krains und Kärntens, denen seit Friedrich III. und Maximilian I. die Erhaltung des Passes oblag, im Jahre 1551 an König Ferdinand I. in Graz, der die Einkünfte einer Maut in Unter-Loibel bezog, mit der Bitte, durch Beiträge aus den Maut-

¹³ Näheres darüber in Schumi, Archiv II 215 ff.

¹⁴ Schumi, Urkundenbuch II 216.

einkünften zum Baue einer Straße über den Loibel mitzuwirken.¹⁵

Der Bau der Straße, an dem die beiden Landschaften mit 9000 Gulden beteiligt waren, während der Erzherzog das übrige der auf 20.000 Gulden veranschlagten Kosten bestritt, dauerte fast zwanzig Jahre, da man aus Sparsamkeitsrückichten nur im Winter arbeitete. Aus einem Berichte vom Jahre 1566¹⁶, der mit dem Straßenbau betrauten kärntnerischen Kommission, die aus dem Landeshauptmann Georg von Rhevenhüller, dem Vizedom Georg von Paradeiser und dem Burggrafen von Klagenfurt Leonhard Welzer bestand, ersehen wir, wie der Straßenbau geführt wurde. Bauunternehmer war der herzogliche Mauteinnehmer in Unter-Loibel, Johannes Schnecko, zugleich Besitzer mehrerer Werktagen (Hammerwerke) dortselbst; als Werkmeister fungierten der im Straßenbau erprobte Leonhard Brandstetter aus Eisenerz und der Klagenfurter Tischlermeister Hanns Freyman, der auch ein hölzernes Modell der Paßstraße angefertigt hatte. Italienische Maurer und Loiboler Knappen führten die Arbeit aus; die Bauern der Nachbarschaft leisteten Robot. Da man die Pulversprengung damals wahrscheinlich noch nicht kannte, griff man zu dem im Mittelalter üblichen gewöhnlichen Mittel, zur Mürbemachung des Felsens durch Feuer. Über dem gefrorenen Felsen wurde ein großer Holzstoß angezündet, der durch Hitze und Wasser erweichte Kalkstein weggegraben, abermals ein Holzstoß angezündet und die Felsstücke weggeräumt.

Mit Beginn des Jahres 1573 wurde die Straße auf der kärntnerischen Seite fertiggestellt. Den Mes-

¹⁵ Akten des Vizedomarchives im Landesarchiv Fasz. 137. Vgl. für das Folgende auch Koblar, Cesta čez Ljubelj in den Izvestja muz. društva 1893 S. 218 ff.

¹⁶ Archiv der krainischen Stände im Landesarchiv zu Laibach Fasz. 527.

nern von St. Leonhard und St. Magdalena wurde die Reinigung und Instandhaltung der neuen Straße gegen angemessene jährliche Entschädigung übertragen; die Nachbarschaft war zur Hilfeleistung verpflichtet. Auf krainerischer Seite wurde die Straße erst im Jahre 1575 vollendet. In elf Serpentinien stieg die Straße von St. Anna an ungefähr bis zur Höhe, über die man jedoch die Straße nicht führen wollte oder konnte und daher einen Tunnel unter der Spitze durch den Felsen schlug.

Dieser Durchgang, nach Balvasor (Ehre des Herzogtums Krain, IV., 558 ff.) ungefähr 150 geometrische Schritte lang, 12 Werkshuhe hoch und neun breit, war teilweise mit Steinen ausgemauert und gewölbt, teilweise aber schachtartig mit Holz ausgespart.¹⁷ Durch diese Felsenpforte zog im Jahre 1578 das kärntnische Aufgebot unter Georg von Rhevenhüller mit einer Anzahl Achtzehnpfünder und Bombenmörser, um vereint mit Krainern und Kroater die bosnische Grenze zu säubern.¹⁸

Schneelawinen und Hochwasser schädigten jedoch bald die Straße, so daß man schon im Jahre 1579 alle elf Serpentinien von St. Anna bis zur Höhe fast gänzlich wiederherstellen mußte; die hölzernen Piloten mußten herausgenommen und steinerne Unterbauten aufgeführt werden. Die Mauer beim Tunnelseingang auf der krainischen Seite stürzte ein und mußte neu eingewölbt werden, große Reparaturen also, für deren Kosten im Betrage von 1040 fl. zu gleichen Teilen der Erzherzog und die krainischen und kärntnischen Stände aufkamen. Die beiden Landschaften erhielten für ihre Beitragleistungen das Recht, je eine Maut aufzustellen. Die Kräntner stellten

¹⁷ Abbildung in Balvasor, a. a. D. II 170.

¹⁸ Nelschker, Geschichte Kärntens II 1056.

ihren Schlagbaum in Unter Loibel auf und bestimmten, daß man von einem Saumpferde oder einem Frachtwagen zwei Kreuzer Maut einheben solle. Die Krainer errichteten eine neue Brücke und Maut in Neumarkt. Bei dieser Maut zahlten die Kräntner von einem Saum Wein vier Pfennig; trotzdem erhielt die krainische Landschaft in den Jahren 1581 bis 1583 allein an Mautgeld vom Wein 732 Gulden, und die gesamte Maut der genannten Jahre betrug 1127 Gulden 17 Kreuzer und 2 Pfennige, ein Beweis des lebhaften Verkehrs über den Loibel.

Die Fährlichkeiten eines winterlichen Überganges über den Loibel schildert uns Peter von Wagen,¹⁹ der am 1. Jänner 1606 „von Krainburg auf Kirschentheuer geritten und alldort über Nacht geblieben und nindert abgeseßen, allein beim Trog am Leobl, da ein Baum von einer Läu (Lavine) überm Weg gelegt worden, ich die Dost (Liste) mit meiner Wer (Schwert) abhauen und die Roß über die Läu führen lassen müssen.“ Am 8. Jänner kehrte er wieder über den Loibel zurück nach Krain und verehrte fünf Schaulern und Wegmachern 20 Kreuzer.

Diese winterlichen Beschwerden und die Steilheit des Weges brachten Bälvasor (Ehre Krains, II., 170) auf den Gedanken, gleich bei St. Anna einen Tunnel bauen zu lassen, durch den man hätte reiten und fahren können und dessen Ausgang bei St. Leonhard gewesen wäre. Bälvasor hatte das Terrain bereits abgemessen, einen Plan ausgearbeitet und der Regierung in Wien vorgelegt. Für seine Mühe und Ausgaben verlangte er vom Kaiser „einen ewigen Zoll“ und Beitragsleistungen. Da jedoch in Wien zu dieser

¹⁹ Kaspret, Aus dem Tagebuche eines krainischen Edelmannes (1606—1608) in den Mittheilungen des Musealvereins für Krain 1895 S. 58 f.

Zeit eine Seuche herrschte, wurde der abenteuerliche Plan nicht weiter in Erwägung gezogen.

Eine erhöhte Bedeutung gewann der Loibelpaß im 18. Jahrhunderte, als infolge der Handelspolitik Kaiser Karls VI. Triest im Jahre 1725 zum Freihafen erklärt wurde und der Verkehr durch den Bau und die Ausbesserung zahlreicher neuer Straßen besonders in den Triest zunächst gelegenen Provinzen sich hob. Ein kaiserlicher Befehl ordnete schon im Jahre 1717 die Verbesserung der Straßen an, und eigene kaiserliche Kommissäre wurden mit der Oberaufsicht betraut.

Da die Straße über den Loibelpaß die kürzeste Route von Klagenfurt nach Triest bildete, wollte man sie als Hauptstraße ausbauen. Es wurden mehrere Kommissionen abgehalten, die unter besonderer Mitwirkung des landschaftlichen Ingenieurs Cornelio Mauro am 15. Dezember 1725 in ihrem Berichte wiederum auf den Plan Valvasors, den Durchschlag des Berges, zurückgriffen. Im Kostenvoranschlage war die Länge des Durchschlages mit 350 Klaftern angegeben; davon entfielen auf die Kärntner Seite 156 Klafter, auf die krainische 194 Klafter. Nach Schätzung des Oberhutmannes von Idria berechnete man die Kosten einer Klafter des acht Klafter hohen und breiten Tunnels mit 50 Gulden. Die Gesamtkosten des Durchschlages wurden mit 17.500 Gulden angegeben; die Wiederherstellungskosten der Straße wurden außerdem auf 30.000 fl. bemessen.²⁰ Die übermäßigen Kosten sowie die Absicht des Kaisers, in Bälde persönlich in Kärnten und Krain zur Erbhuldigung zu erscheinen, verhinderten die Ausführung des Planes; man beschloß, die bisherige Straße zu restaurieren und zu erweitern. In den Monaten Juni und Juli des

²⁰ Illirisches Blatt 1841 S. 66 f.

Jahres 1728 herrschte fieberhaftes Leben auf dem Loibfel. 71 Fuhrwerke und 374 Arbeiter, deren Zahl vom 2. bis 28. August sogar verdoppelt wurde, waren bei der Instandsetzung der Straße beschäftigt. Die Straße wurde besonders an den Biegungen erweitert und an allen gefährlichen Stellen ein Geländer gezogen. Ebenso eifrig arbeitete man auch in Kärnten, wo der St. Pauler Benediktiner Mag. Pilpach als Straßeningenieur fungierte. Den Tunnel unter dem Gipfel des Berges, der seit längerer Zeit einzustürzen drohte, trug man ab und schuf derart einen 130 Meter langen und 3-4 Meter breiten Einschnitt in die Felswand, der noch heute als Straße benützt wird.

Um den geliebten Herrscher zu ehren, der dem Handel und Verkehr durch Anlage neuer Straßen neue Richtungen gewiesen hatte, beschloßen die krainischen Stände die Errichtung zweier Pyramiden an der Grenze.²¹ Hier wurde der Kaiser, der im Mauthause zu Unter-Loibfel übernachtet hatte, am 25. August 1728 vom Landeshauptmann und obersten Straßenkommissär Wolfgang Weichard Grafen von Gallenberg empfangen und zur Erbhuldigung nach Laibach geleitet.²²

*

Notizen über Handel und Verkehr auf der Loibfelstraße.

Über die Loibeler Verkehrs- und Handelsverhältnisse bietet eine gute Übersicht die Beschwerdeschrift der krainischen Städte und Märkte, die sie am 6. April 1551 König Ferdinand I. unterbreitet hatten.²³ Danach war der Handelszug sowohl für das steirische

²¹ Die Inschriften bei Koblar a. a. D. S. 224 f.

²² Erbhuldigungsactus im Herzogtum Crain, Laibach 1739 S. 23 ff.

²³ Vizebodomarchiv 137/8.

Roheisen, das bis Friedrich III. auf gebundener Route durch Kärnten, St. Veit oder Völkermarkt über Loibell oder durch das Rankertal nach Kroatien und Italien gefrachtet wurde,²⁴ wie auch für die kärntnischen Erzeugnisse von der alten Weglinie abgewichen. Italienische, besonders venezianische und neapolitanische Gesellschaften (vor allen die *Terceria* in Neapel) hatten den Transport des Eisens über Villach und Pontafel nach Triumicella in Oberitalien gelenkt, da es in Kärnten billiger gekauft wurde und auch die Mauttarife unterwegs billiger waren. Man zahlte in Kärnten von einem Meißler Eisen 55 Kreuzer Aufschlag,²⁵ in Tarvis und durch das Kanaltal aber keine Gebühren. Führt man aber das Eisen durch Krain nach den altgewohnten Niederlagsorten (Portten) Triest, Duino (St. Johannes) oder Fiume (St. Veit am Pflaumb), zahlte man vom Meißler in Krainburg 2 Kreuzer und 2 Pfennig Brückenmaut, an Wassermaut zu Laibach 19 Kreuzer, wozu noch ein Neuaufschlag von 20 Kreuzern kam. In Oberlaibach verlangte man wieder einen Kreuzer, in Alben, Lando, Senožeče, Gölben von jedem Saum 12 Bazen, so daß von einem Meißler Eisen in diesen Orten im ganzen 30 Kreuzer zu zahlen waren. In Triest (oder Fiume) war wiederum an Gebühren zu entrichten für Quarantäne am Land 20 Kreuzer, am Meere 25 Kreuzer, der Zuschlag (Steigerung) von 12 Kreuzern und an Maut 8 Kreuzer. Man mußte also auf diesem Wege 2 Gulden rhein. W. 18 Kreuzer und 1 Pfennig mehr an Tarifen von einem Meißler Eisen zahlen als auf der Straße

²⁴ Dimitz, Geschichte Krains II 49.

²⁵ Meißler (aus *millarius*) = 1000 Pfund oder 10 Zentner deutschen Gewichtes; beim Handel nach Italien hatten die krainischen Kaufleute einen Gewinn, «nachdem das Triestiner oder welsche Gewicht des Meißlers um 160 Pfund weniger als das deutsche Gewicht hält».

durch das Kanaltal nach Fiumicella. Da nach einer früheren Verordnung nur soviel Eisen über Villach durchs Kanaltal gebracht werden durfte, als die dortigen Werke verarbeiten konnten, litt der krainische Zwischenhandel empfindlich, es fielen viele Saumfahrten aus, da auch die Gegenfuhr anderer Kaufmannswaren, z. B. Öl, Mandeln, Weinbeeren, Feigen, Spezereien und „dergleichen Fastenspeise“ viel geringer wurde. Deswegen wehrten sich die Krainer auch gegen den Ausbau der Straße über den Predil und durch Flitsch und befürworteten daher die Instandsetzung der Voibeler Straße, um so mehr, da nach dem Jahre 1551 in Unter-Voibel zwei große und drei Streckhammer von Klagenfurter Bürgern — darunter Hannß Schnellko — errichtet worden waren.

Neben der ausländischen Konkurrenz machte sich auch die Türkennot bedenklich fühlbar, da der Handel nach Kroatien ganz darnieder lag und die infolge der vermehrten Kriegslasten erhöhten Forderungen an Geld und Mannschaft den Handel und Verkehr drückten. Seit dem Jahre 1559 verlangte man dazu noch ausnehmend hohe Mautaufschläge, deren Gesamtsumme von Voibel bis Triest (oder Fiume) 5 Gulden 13 Kreuzer und 2 Pfennig vom Meißler betrug.²⁶ Ein Zentner Eisen wurde im Jahre 1562 auf den Märkten in Kärnten um 1 Gulden 54 Kreuzer erhandelt; nach Zuschlag aller Mauten und Aufschläge kostete er in Triest oder Fiume 2 Gulden 48 Kreuzer.

Durch die Anlage neuer Verbindungsstraßen und die zielbewußte Handelspolitik Karls VI. gewann der Verkehr über den Voibelpaß ungemein, da das steirische und kärntnische Roheisen auf diesem kürzesten Wege nach Triest und in die Levante befördert wurde. Einen harten Schlag erlitt der Eisenhandel durch das

²⁶ Vgl. dazu Argo, VIII. Jahrg. Nr. 2, 3, 6 und 7.

Verbot der Ausfuhr des Rauheisens aus Kärnten nach Neumarkt in die dortigen Stahlhammerchläge. Die Beschwerden der Kärntner Sensen- und Sichelschmiede seit dem Jahre 1741, die durch die Konkurrenz der Neumarktkler sich immer mehr bedrängt fühlten, hatten das Verbot der Ausfuhr von Stahlstöcken seit den Jahren 1757 und 1759 zur Folge. Die Klagen gegen dieses Verbot von seiten der Neumarktkler wiederholten sich — allerdings ohne Erfolg — zuletzt noch im Jahre 1781.

Die Kriegsläufe des ausgehenden 18. und beginnenden 19. Jahrhunderts — in den Jahren 1809 bis 1813 war der Loibelpaß von Franzosen und Österreichern heiß umstritten — der Fall Venedigs, des alten Handelsplatzes, alles das wirkte lähmend auf den Verkehr über den Loibelpaß. Der Bau der Eisenbahnlinien trug das seinige dazu bei, daß der Loibelpaß immer mehr der Vereinsamung anheimfiel.

