

Zur Vergleichung heben wir aus letztem Folgendes hervor:

„Wer an Jemanden eine Forderung hatte, gleichviel von welchem Betrage, der wandte sich an den Landweibel und zahlte ihm die Gebühr. Der Landweibel gebot dem Schuldner die Bezahlung innerhalb 14 Tagen. Erfolgte sie nicht, so nahm der Weibel ein Pfand. Wurde dies innerhalb 14 Tagen nicht gelöst, so wurde es von dem Weibel zum Verkauf ausgekündet. War die Schuld unter 10 Pfund, so blieb dasselbe noch 6 Tage. Wurde das Pfand in dieser Zeit nicht gelöst, so wurde es geschätzt und blieb noch 8 Tage stehen. Erfolgte jetzt die Bezahlung der Schuld und die Einlösung des Pfandes noch nicht, nahm der Gläubiger dasselbe zu Handen. Bei der Pfändung wurde folgende Stufenfolge beobachtet: Die Fahrniß im Haus nahm man zuerst, als: Schiff und Geschirr, Betten, Korn, Salz, Schmalz, Wein; langte dies nicht, so ging in den Stall und man pfändete das Vieh; langte auch das nicht, so nahm man was im Stall war: Heu, Stroh u. s. w.; langte auch dies nicht, so ging an die besten liegenden Gründe. Um aber an diese zu kommen, reichte die Befugniß des Weibels nicht mehr aus. Der Gläubiger mußte sich an das Gericht wenden und von demselben Brief und Siegel zur Pfändung erlangen. Hierauf wurde der Schuldner durch den Weibel an dem Gute geboten; er hatte aber noch 4 Wochen Zeit zur Richtigmachung der Schuld und Einlösung des Pfandes. Ließ der Schuldner aber diesen Termin verstreichen, so kam der Gläubiger in den Besitz des Gutes, als eines verfallenen Pfandes und er konnte es nach Gefallen veräußern, bis er für seine Schuld, Schaden und Gerichtskosten bezahlt war. Hatte sich aber dabei ein Ueberschuß über alle Kosten hinaus erfunden, so wurde derselbe dem Schuldner zugestellt.“

Demnach zeigt sich auch im Verlaufe unserer einschlägigen Gesetzgebung, daß man nach einer Irrfahrt auf die alte naturwüchsige Institution zurück kommt.

### Triesner Straßenbau.

Gegen die Bemerkungen über die besondere Straßenbaumethode der Triesner Gemeindevorsteherung tritt diese mit einer Abwehr auf, welche wir pflichtschuldigst zur allgemeinen Kenntniß bringen. Es werden darin die Gründe dieser Baumethode aufs Klarste auseinandergesetzt und die Zweifel an der nöthigen Einsicht der Bauführer so vollständig beseitigt, daß man staunen muß, wie gewissenhaft das Gemeindsinteresse in dieser Frage — — — behütet werde.

Die Gemeindevorsteherung schreibt: „Triesen. Unter den Allerhand Neuigkeiten der liechtensteiner Zeitung Nr. 14 kommt nach einem, ob competenten oder nicht competenten, Urtheile der neuangelegten Straße nach dem Triesnerberge eine Jeremiade über den mit derselben von Triesen aus in Verbindung gebrachten Fahrweg vor. Herr Einsender bedauert, daß die Gemeinde Triesen nicht so viel Einsicht hatte, den in Frage stehenden Fahrweg durch einen sachverständigen Mann planiren zu lassen! Doch, diese Einsicht hätte die Gemeinde schon gehabt, wenn es sich um eine ganz neu anzulegende Straße,

und nicht bloß um eine Verbesserung des alten Fahrweges gehandelt hätte. Es wird zwar zugegeben, daß dieser mit viel weniger Steigung, weit schöner, eleganter und kostbilliger mit Geld und Arbeit hätte erstellt werden können, wenn einerseits diese Mittel unbedingt zur Verfügung gestanden, und andererseits ein dringendes Bedürfniß es erheischt hätten. Aber, wo weiß Herr Einsender der Gemeinde Triesen die Cassa an, aus welcher sie die nothwendigen Gelder zu diesem Zwecke schöpfen könnte, um die vielen Weingärten, Wiesen und Obstbäume, die bei einem regelrechten Plane zu expropriiren kämen, zu bestreiten? Dann wäre es auch interessant zu erfahren, welche Vortheile eine mit der Triesnerberger Straße, in dieselbe von Triesen aus einmündende, technisch planirte, kostbillig angelegte Straße darböte? Außer Triesen benützt diesen Fahrweg keine andere Gemeinde, und diese braucht ihn höchstens nur 8—10 Tage im Jahre zur Einfuhr des magern Heues, denn bei dem Mangel an Dünger ist an eine weitere Kultivirung, an Umwandlung in Ackerland der Maschilfer Büchel nicht zu denken. Wozu also eine Luxusstraße, die weder materielle noch landwirthschaftliche Vortheile gewährt? Der jezige Fahrweg, wenn er einmal fertig ist, wird vollkommen dem Zwecke entsprechen, wozu er dienen soll, und das wird genügen, wenn Herr Einsender auch von der ökonomischen Ansicht ausgeht, daß dabei Geld, Zeit und Arbeit schlecht verwendet sei. Auch lag es nie in der Absicht Triesens, eine der Triesnerberger Straße gleiche Straße zu erbauen, um sich mit ihr messen zu wollen, weil Triesen, wie gesagt, eine solche an dieser Stelle nicht bedarf, sondern es als genügend erachtete, eine bloße Verbesserung des alten Fahrweges vorzunehmen, was jeder Einsichtsvolle als genügend zugeben wird und muß, wenn er sich genau mit den Verhältnissen und Bedürfnissen vertraut macht oder gemacht hat. Triesen benöthigt nicht mehr wie die Gemeinde Triesnerberg eine Verbindungsstraße mit den übrigen Gemeinden des Fürstenthumes, Triesen liegt ja bekanntlich an der Landstraße, und mit dem Triesnerberge ist der Verkehr nicht so beträchtlich, daß es sich rentiren würde, eine kunstgerechte Musterstraße zu bauen.

Herr Einsender wünschte auch zu erfahren, „wer die „famosse Ingenieurarbeit bei dem fraglichen Fahrwege“ (denn anders soll er nicht heißen) gemacht habe, und „was dahinter stecke, daß man es nicht auf die rechte „Weise angegriffen habe?“ Man hat eben, um unnöthige Geldauslagen zu ersparen, was beiläufig schon bemerkt wurde, und in Anbetracht der Zweckdienlichkeit die alte Richtung mit einigen Abtragungen und Ausfüllungen der Vertiefungen und theilweiser Abkürzung der Linien beibehalten, und zwar im Einverständnisse der Gemeindeglieder, die man doch nicht mit dem Titel eines Magnatenthums beehren kann noch darf, zumal die Triesner ein anerkannt gefügiges Völklein sind.

Schließlich wird bemerkt, daß der Ausdruck jammer schade, der über unsere Gemeinde wegen der, wie es heißt, so schlecht planirten Straße benützt wurde, passender wäre auf denjenigen anzubringen, der in der Berechnungskunst, wie er sich selbst zu Tage gibt, nicht einmal so viel zu bestimmen vermag, daß eine Straße,