

DIE POSTSTATION ROOP – EIN KNOTENPUNKT DES WICHTIGSTEN VERKEHRSNETZES IN LIVLAND

Pārsla Pētersone

Im Kreis Wenden (Cēsis), in der Gemeinde Roop (Straupe), 2,7 km von der Kirche und dem Schloss Großroop (Lielstraupe) entfernt, auf der rechten Seite des früheren Postweges Riga - Wolmar (Valmiera) - Dorpat (Tartu) - St. Petersburg, befindet sich ein wichtiges historisches Baudenkmal – die ehemalige Pferdepoststation. Eine Wechselstelle für die Postpferde wurde in Roop in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts eingerichtet. Dies fiel zusammen mit der Zeit, als die erste Postlinie Riga - Dorpat eröffnet wurde. Sie befand sich in Brasla Krug, unweit vom Fluss des gleichen Namens, womöglich auch an der Stelle (oder nicht weit entfernt davon), wo die spätere Poststation stand.

Die Lage der Poststation Roop direkt neben dem Hauptpostweg Livlands, war von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung der Station. Durch diese Poststation wurden sowohl die Sendungen zur Hauptstadt Schwedens als auch (seit dem 18. Jahrhundert) die Post zur Hauptstadt Russlands transportiert. Der Brasla Krug fungierte als Handelsort von Pferden und als Übernachtungsstätte für Reisenden schon im 17. Jahrhundert. Mit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts erweiterten sich die Funktionen der Station; ihre Bedeutung in der Entwicklung der Gesamtverbindungen wuchs stetig, bis in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Höhepunkt erreicht wurde. Die Poststation Roop war ein wichtiger Punkt zur Aufrechterhaltung von örtlichen Verbindungen. Am Ende des 18. Jahrhunderts, als die Gemeindepost entstand, haben nicht nur die Gemeindeglieder aus Roop, sondern auch die aus Treiden, Weinsel, Dickel und Ubbenorm die Möglichkeit gehabt, ihre Korrespondenz hier zu erledigen. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde mit Hilfe von Poststation Roop der Verkehr zwischen Lemsal und Wenden aufrechterhalten. Als man das Kontor im Jahre 1788 schloss,¹ haben die Gemeindeglieder weiter die Postlieferungen zwischen Lemsal und Roop überbracht. Die Pferdepoststation Roop ist

¹ Latvijas Valsts vēstures arhīvs [LVVA], 1. f., 6. apr., 1011. l., 1. lp.

eines der ältesten Gebäudekomplexe aus gemauertem Stein in Livland und das erste, das im lettischen Gebiet des früheren Livlands gebaut wurde.

Die Pferdepoststation Roop gilt als ein bedeutendes kulturhistorisches Denkmal in Lettland. Hier ist die ursprüngliche Anlage erhalten, die aus Ende 18. Jahrhundert und zu Anfang des 19. Jahrhunderts errichteten Gebäuden besteht. Ihre Architektur war durch die wichtigste Funktion der Poststation bedingt, und zwar die Postverbindung Russlands von St. Petersburg über Riga nach Westeuropa zu gewährleisten.²

Arbeitsroutine der Poststationen

Seit 1765³ und auch künftig die ganze weitere Zeit (ausgenommen ein paar Jahre zu Beginn des 19. Jahrhunderts) waren es Privatpersonen, die so genannten Postkommissare, die für den Betrieb der Poststation Roop Sorge trugen. Sie schlossen mit dem Landratskollegium Livlands Pachtverträge ab, meist auf sechs Jahre. Das Pachtprinzip hat sich im Laufe der Zeit des Bestehens der Pferdepoststation als erfolgreich erwiesen. Deutlich ersichtlich wird das durch einen Bericht, der im Jahre 1820 beim Postdepartement von einem Beamten des Innenministeriums eingereicht wurde.⁴ Er betont, dass unsere [Russlands] Aufgabe der Postorganisation sei, Mittel zu finden und zu erreichen, dass auch unsere Poststationen jetzt genau so gut eingerichtet werden, wie das bereits in den baltischen Provinzen der Fall sei. Man müsse aber erkennen, dass der Grund für das hohe Niveau hauptsächlich in der festen Überzeugung jedes einzelnen Kommissars der Poststation liege, dass er alles, was er in der Poststation eingerichtet habe, für sein Eigentum halte. Wenn er die Bestimmungen des Pachtvertrages direkt befolge, müsse er nicht besorgt sein, dass bei der nächsten Auktion all seine Bemühungen vernichtet werden. Diese Überzeugung motiviere jeden Kommissar, seine Kräfte darin zu setzen, um die Einrichtung der Poststation verschiedenartig zu erweitern. Dies diene nur zu seinem eigenen Wohl. Die baltischen Provinzen, wo die Aufrechterhaltung der Post-

² Siehe Pärsla Pētersone, "Die Bedeutung des livländischen Postwesens für die Unterhaltung der Verbindungen zwischen Ost und West im 17. Jahrhundert", *Kulturgeschichte der baltischen Länder in der Frühen Neuzeit*, hrsg. von Klaus Garber und Martin Klöker (Tübingen: Max Niemeyer Verlag, 2003), 183–199.

³ Ajalooarhiiv [EAA], f. 291, n. 1, s. 7841, l. 80.

⁴ In den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts wurde auch in Innerrussland ein Projekt über die Vergabe von Pferdepoststationen an Privatpersonen entworfen sowie über die Bildung der sogenannten "freien Post". Mit dem Bericht wurde das Ziel erstrebt, die Leitung des Postdepartements zu überzeugen, dass die Reform gewisse Vorteile habe und durchaus nötig sei.

stationen den Menschen übergeben ist, die sich dieser Arbeit gewidmet haben, seien wohl ein gutes Beispiel für unsere Verwalter der Poststationen.⁵

Nicht selten hatten die Postkommissare – abgesehen von ihren direkten Pflichten – auch andere zusätzliche Aufgaben, insbesondere dann, wenn den Postweg eine hohe Amtsperson benutzte. Über die Vielfalt der Tätigkeit spricht die Anordnung des Landratskollegiums, datiert auf den 26. März 1764, die an die Kommissare der Poststation zwischen Riga und St. Petersburg adressiert wurde. Sie betraf die Vorbereitungen der Fahrt der russischen Zarin Katharina II.:

Allen Kommissaren der Poststationen, die an der Straße nach St. Petersburg liegen, ist bereits mit der Anordnung vom 11. Februar sowie mit dieser Anordnung die Aufgabe erteilt worden, die Gebäude der Poststationen wieder in intakten Zustand zu bringen, dort alle Mängel und Unordnung zu verbergen, damit die Zarin unterwegs alle Bequemlichkeiten hat. Um dies zu verrichten, sind Arbeitskräfte und Materialien von umgebenden Gütern zu gebrauchen.

Es ist darauf zu achten, dass es in allen Poststationen Eiskeller gibt. Dort, wo sie in schlechtem Zustand sind, müssen sie wieder in Ordnung gebracht werden. Alle Kellerräume müssen mit Eisblöcken ausgestattet sein. Falls dies in der Poststation nicht möglich ist, müssen die Besitzer der nächstliegenden Güter mit der Bitte beauftragt werden, in ihren Gutshäusern gute Eiskeller einzurichten.

Die Kommissare der Poststationen werden gebeten, für die Bedürfnisse der Zarin mit aller Sorgfalt reichlich Bier (sowohl leichtes als auch starkes) zu brauen und im Eiskeller zu halten. Im Eiskeller muss auch Platz vorgesehen werden, wo man notfalls Nahrungsmittel für die Bedürfnisse der Zarin und ihres Gefolges aufbewahren könnte.

Zum Zeitpunkt der Ankunft der Zarin ist Vieh und Geflügel parat zu haben.

Die nötigen Vorräte an Milch, Eiern und Butter sind zusammenzustellen.

In jeder Station müssen 16 bis 20 gute Gutspferde mit gutem Gespann und Kutscher parat sein, aus welchen dann die Majestät für ihre Equipage die besten auswählt.

Auf der ganzen Fahrt durch Livland wird die Majestät von zwei Landräten begleitet; in der ersten Grenzstelle wird sie von sechs Kavalleris-

⁵ Rossiiskii Gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv [RGIA], f. 1289, o. 1, d. 689, Akte 225. Für die Pferdepoststation Roop haben folgende Postkommissare gesorgt: 1777–79 A. F. Alberling, 1783–? Heinrich Wilhelm Müller, 1794–? Heinrichsen, 1805–07 Stein, 1808–13 Birkenfeldt, 1813–18 Spiegler, 1818–44 Renand, 1844–55 Stechmeser, 1857 Alexander Kade.

ten empfangen; in jeder weiteren Station aber von zwei Kavalleristen. Die Fahrt könnte im Monat Juni stattfinden.⁶

Der Postkommissar war direkt dem Postdirektor⁷ unterstellt, mit dem er die Anschaffung von Pferden und Inventar besprechen musste. Er musste auch über die Notwendigkeit aller Renovierungen und Neubauten berichten. Die allerwichtigste Aufgabe sowohl der Postkommissare als auch der Postdirektoren war alles Notwendige bereitzustellen, um einen sicheren, schnellen und kontinuierlichen Transport von Postsendungen zu sichern und die besten Möglichkeiten für die Reisenden zu bieten. Den Umfang und die Einnahmen der Poststation Roop am Ende des 18. Jahrhunderts illustriert die Tabelle 1, in der die Daten aus den Berichten der Postkommissare über die Tätigkeit von April bis Oktober in den Jahren 1777, 1779 und 1783 aufgenommen worden sind.⁸

Es ist ersichtlich, dass sich die Anzahl der benötigten Pferde in der Poststation Roop in sechs Jahren um das 2,3-fache vergrößert hatte, die Einnahmen für den Gebrauch von Pferden aber fast um das Vierfache. Im Jahre 1783 wurden auch Gebühren für den Gebrauch von Wagen bezahlt. Einen großen Anteil der Einnahmen bilden die Bezahlungen seitens der livländischen Gutsbesitzer. Zu dieser Gruppe gehörten auch die Sendungen der Korrespondenz von örtlichen Verwaltungsstellen sowie Bezahlungen für Dienstfahrten.

Eine bestimmte Summe der Einnahmen von den Kosten für Lieferungen sowie von der Bezahlung der Pferde für die Bedürfnisse der Reisenden hat auch der Kommissar der Poststation Roop erhalten, doch die hauptsächlichen Kosten für die Führung der Station wurden von den umliegenden Gemeindegütern gedeckt. Getreide für die Pferde sowie Holz bekam die Poststation Roop von den Gemeindegütern von Roop, Treiden, Ubbenorm, Arrasch, Serben, Schujen, Pebelg und Ronnenburg.

Die geographischen Grenzen des sogenannten ökonomischen Gebietes (311³/₄ Haken groß) änderten sich Mitte des 19. Jahrhunderts, als das Straßennetz der Postverbindungen wegen des Baus der Pleskauer Landstraße und der Eisenbahnlinie umgestellt wurde.

⁶ LVVA, 2715. f., 1. apr., 297. l., 32–36. lp.

⁷ Folgende Postdirektoren haben in der Poststation Roop Aufsicht geführt: 1803–08 von Manecken, 1808–13 von Schwannenber, 1815–17 von Gersdorf, 1817–28 von Hübenett, 1829–33 von Lilienfeldt, 1840–44 von Sievers, 1844–46 von Kosküll, 1846–54 von Sievers, 1854 von Vegesack, 1855–57 von Wolf, 1857–? von Taube, 1873 von Rosen.

⁸ LVVA, 214. f., 1. apr., 2751., 2754., 1714. l.

Tabelle 1. Die Einnahmen der Poststation Roop am Ende des 18. Jahrhunderts

Einkommensart	1777 (1.04 – 1.10)			1779 (1.04 – 1.10)			1783 (1.04 – 1.10)			
	Pferde	Geld		Pferde	Geld		Pferde	Wagen	Geld	
		Rubel	Kopeken		Rubel	Kopeken			Rubel	Kopeken
Transport gewöhnlicher Post von Riga nach St. Petersburg	13	3	38	15	–	–	–	135	–	–
Stafetten von Riga nach St. Petersburg	52	13	52	69	17	94	292	–	111	14
Gewöhnliche Post von St. Petersburg nach Riga	2	–	50	11	–	–	–	76	–	–
Stafetten von St. Petersburg nach Riga	16	4	–	59	14	75	202	–	77	7
Pferde für den Transport von Passagieren und der Briefe der örtlichen Ritterschaft	187	50	18	197	175	–	169	–	59	47
Stafetten von Riga nach Dorpat	9	2	34	2	–	52	–	–	–	–
Stafetten von Dorpat nach Riga	3	3	75	2	–	50	–	–	–	–
Einkünfte für die Ausleihe der Wagen	–	–	–	–	–	–	–	–	52	75
Gesamt	282	77	67	355	208	71	663	211	301	06

Als die Intensität der Postoperationen und des Reisetransports anstieg, wuchs auch die Anzahl der Stationspferden und dementsprechend des Dienspersonals an. In den Poststationen an der Landstraße Riga-St. Petersburg gab es immer wesentlich mehr Pferde als in anderen Poststationen Livlands; dort wurde die Wirtschaftslage der Poststationen erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts stabiler. Wie dem Visitationsprotokoll von 1758 zu entnehmen ist, waren die Pferde zu wenig, von den langen und anstrengenden Fahrten waren sie geschwächt und krank.⁹ In Roop waren die Pferde in einem besonders schlechten Zustand, sogar unbrauchbar. Der Stationsverwalter erklärte, dass er im Jahr 1757 gezwungen war, das gesamte Geld für die Renovierung der Häuser auszugeben. Dies bestätigen auch seine eingereichten Rechnungen und Quitungen.¹⁰ Doch allmählich

⁹ LVVA, 214. f., 5. apr., 831. l., 8. lp. Visitation: Überprüfung des Gebäudezustandes und der Wirtschaft der Station. Sie wurden regelmässig, in bestimmten Zeitabständen vom Direktor der Poststation durchgeführt.

¹⁰ LVVA, 214. f., 1. apr., 831. l., 8. lp.

fand man Mittel für den Ankauf von neuen Pferden und ihre Anzahl in der Poststation stieg an.¹¹

Die Instruktion des Postkontors des Gouvernements fixierte, dass für jeweils drei Pferde ein so genannter "Postbursche" tätig sein sollte. In Roop, womöglich aus Sparsamkeitsgründen, war die Zahl der Postburschen fast immer geringer als vorgeschrieben.¹² Die Postburschen waren verpflichtet, in der entsprechenden Poststation eine bestimmte Zeit im Dienst zu sein. Der Befehl des Generalgouverneurs Livlands vom 17. September 1795 besagte, dass zur Arbeit in die Poststation nur fleißige, ordentliche und starke Bauern geschickt werden sollten, die in der Lage waren, mit Pferden und Gespann umzugehen. Falls aber der Postkommissar den geschickten Burschen als unangemessen beurteilte, dürfe der Direktor ihn innerhalb von sechs Wochen nach dem Ankunftstag entlassen, zum Fronherrschaft zurückzuschicken und stattdessen einen anderen beantragen. Für ein Gut war dies eine Verpflichtung. Ursprünglich mussten die Burschen in den Poststationen fünf Jahre Dienst leisten, doch ab dem Jahr 1825 nur noch zwei Jahre. Vor Ablauf der festgelegten Zeit war es dem Gutsherrn nicht erlaubt, den Burschen zurückzurufen oder gegen einen anderen einzutauschen. Falls gegen diese Vorschrift verstoßen wurde, war der Gutsherr verpflichtet, der Kasse der Ritterschaft eine Geldbuße in Höhe von 30 Talern zu entrichten.¹³

Seit dem Jahr 1842, als die Poststation Roop begann, auch Postsendungen anzunehmen und auszustellen, wurde das Postpersonal um eine weitere Person reicher, nämlich um einen vom Staat bezahlten Postexpeditor-Schreiber. Bald musste der Stationskommissar auch einen Schmied beschäftigen, sowie Leute, die für die Mahlzeiten der Passagiere und fürs Aufräumen verantwortlich waren.

Gebäude der Poststationen im 18. und 19. Jahrhundert

Am Anfang des 18. Jahrhunderts, nach dem Anschluss Livlands an Russland, sorgte die zarische Regierung zuerst für die Erneuerung der Poststationen an der Landstraße St. Petersburg-Dorpat-Riga, weil sie die Hauptstadt mit dem Zentrum des Gouvernements Livland verbanden. Zuerst richtete man die Poststationen in alten Bauern- und Wirtshäusern ein, die für diese Funktion eigentlich nicht geeignet waren. Aber schon mit dem Anfang des

¹¹ 1714 gab es 20 Pferde, 1737 – 25, 1793 – 30, 1843 – 50, 1850 – 70, 1857 – 50.

¹² 1712 gab es zwei Postburschen wie vorgeschrieben; 1843–57 waren es entsprechend 14 und 16 bis 23.

¹³ Latvijas Nacionāla bibliotēka [LNB], Abteilung für RARA, A 104, Mappe 66. Der Bestand von Dokumenten von Georg Jenš (Jensch).

Jahres 1710 wurden die ersten Befehle verabschiedet, besondere Holzgebäude als Poststationshäuser zu errichten. Wie die Visitationsprotokolle bestätigen, bestanden bereits 1728 Poststationskomplexe aus mehreren einzelnen Gebäuden mit verschiedenen Funktionen. Abgesehen vom Hauptgebäude gehörten zum Komplex noch ein Pferdestall, der Wagenschuppen, ein Getreidespeicher, ein Wächterhaus sowie ein Keller. Die Anzahl der Gebäude lag zumeist zwischen drei und sieben. Alle Häuser waren aus Holz, doch manchmal hatten sie schon ein gemauertes Fundament.¹⁴

Am Ende des 18. Jahrhunderts waren die Holzgebäude in vielen Poststationen stark abgenutzt. So ist zum Beispiel in der Klage, die 1789 an dem Postmeister des Gouvernements Fjodor Weirauch gerichtet war, zu lesen, dass die Poststationsgebäude von Menzen (Möniste) sich in einem sehr schlechten Zustand befinden: die Fenster sind ohne Scheiben, der Zaun ist eingestürzt, das Wohnhaus für Pferdeknechte ist bereits seit längerer Zeit abgebrannt und kein neues stattdessen gebaut.¹⁵

Holzgebäude waren von kurzer Lebensdauer, meist mussten sie alle 40 bis 50 Jahre erneuert werden. Nicht selten kam es vor, dass sie in Brand gerieten. Gerade aus diesem Grund fing man Ende des 18. Jahrhunderts an, die Poststationsgebäude aus Stein zu bauen. Als erstes Steingebäude wurde in Jewe (Jöhvi, Gouvernement Estland) die Poststation 1782 errichtet.¹⁶ Ein umfangreicher Bau von Steingebäuden ist erst ab dem 19. Jahrhundert zu beobachten. Im Jahre 1803 hat das Landratskollegium Livlands einen Befehl verabschiedet, in dem es steht, dass zukünftig alle Poststationsgebäude – sowohl Wohnhäuser als auch Nebengebäude – aus Stein errichtet werden müssen.¹⁷

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hat die russische Regierung eine Reihe Musterprojekte für gemauerte Poststationsgebäude entworfen (in den Jahren 1806, 1818, 1823, 1826, 1831 und 1834), doch sie fanden – als nicht rentabel – keine praktische Anwendung. Es wurden nur wenige Häuser nach diesem Muster gebaut. Es ist jedoch auch eine bestimmte Typisierung des Baus von Stationsgebäuden zu beobachten, doch meist nur in Grenzen einer Landstrasse oder gar deren einzelnen Strecken, wo als Baumuster “Wiederholungen” von Gebäuden der Nebenstrecken dienen. Eine bestimmte Bedeutung hatte auch das ethnische Siedlungsgebiet. Am deutlichsten sind die regionalen Eigenarten in der Architektur des Haupt-

¹⁴ Kalvi Aluve, *Maakõrtsid ja hobupostijaamad Eestis* (Tallinn: Valgus, 1976), 29.

¹⁵ EAA, f. 291, n. 1, s. 1952.

¹⁶ Eerik Selli, *Postijaamad riigi ja reisija teenistuses* (Tallinn: Valgus, 1976), 145.

¹⁷ LNB, RARA, A 104, Mappe 66.

gebäudes/Wohnhauses in den Poststationen erkennbar, wo Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts neue Bauformen eingebracht wurden – wie etwa Korridore und offene Vorräume mit Arkaden.¹⁸

Im Wohnhaus waren die Stuben für Passagiere vorgesehen sowie Wohn- und Diensträume des Postkommissars. Der innere Grundriss des Hauses konnte sowohl symmetrisch als auch asymmetrisch sein. Auf der Eingangachse im Zentrum des Gebäudes befand sich zumeist die Mantelschornstein-Küche, davor und dahinter Vorräume. Von diesen Räumen gingen seitlich nach rechts und links größere und kleinere Stuben ab. Der Bau war durch ein Enfilade-System kenntlich; auch eine Zwischenwand, die das Gebäude in der Längsrichtung aufteilte, war kennzeichnend. Die meisten Räume wurden mit Öfen geheizt.

Eine funktional wichtige Bedeutung hatten auch die Pferdeställe. Obwohl es seit dem Befehl des Generalgouverneur Livlands in der ersten Hälfte des Jahrhunderts fest stand, dass in jeder Poststation an der Landstraße Riga - Dorpat - St. Petersburg 50 Pferde vor Ort sein müssen, hatten die Postkommissare meist die Anzahl der Pferde auf 70 erhöht. Deshalb waren auch die Pferdeställe groß; nicht selten baute man neben den alten Ställen bereits neue.

Zum Gebäudekomplex der Pferdepостstationen im 19. Jahrhundert gehörte weiter auch: das Wohngebäude/die Herberge für Pferdeknechte und andere Dienstleute, Getreidespeicher, Wagenschuppen, Badehaus, Keller, Schmiede, Strohscheune und Abstellkammer. Wie die von Fr. Ebenstern 1819 angefertigte Karte der St. Petersburger Landstraße zeigt, sind die Gebäudekomplexe an dieser Straße im Kreis Riga und Wolmar¹⁹ zu dieser Zeit schon bemerkenswert groß (z. B. in Roop sieben Gebäude). An allen Poststationen gab es auch umfangreiche Pferdekoppeln und Gemüsegärten.

Die Entwicklung des Gebäudekomplexes der Pferdepостstation Roop

Die gemauerten Gebäude der Poststation Roop sind am Ende des 18. Jahrhunderts und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden, wobei gemauerte Bauten nach und nach die früheren Holzhäuser ablösten. Wie das Visitationsprotokoll der Poststation aus dem Jahr 1793 zeigt, war die

¹⁸ Kalvi Aluve hat die Hauptgebäuden der Poststationen Livlands in fünf architektonischen Gruppen eingeteilt, das Wohnhaus der Poststation Roop ist dem Typ C-1 zuzurechnen, siehe Aluve, *Maakõrtsid ja hobupostijaamad*, 30.

¹⁹ LVVA, 6828. f., 3. apr., 1281, 1287. l.

Lage der Station durchaus traurig: Das Schindeldach des Wohnhauses war in einem sehr schlechten Zustand, neue Schindeln wurden dringend benötigt. Dachsparren und Dachlatten waren morsch. Öfen hatten kein Futter mehr, man konnte sie nicht mehr heizen. Der Boden im Wagenschuppen war in einem sehr schlechten Zustand. Das Dach des Gebäudes, in dem die Pferdeknechte wohnten, war durchlässig und der Unterbau des Hauses zerbröckelt. Der Boden des Pferdestalles war völlig verrottet.²⁰

Der Beschluss der Ablösung der früheren Holzgebäude durch Steinbauten in der Poststation Roop wurde 1794 erlassen.²¹ Höchstwahrscheinlich wurde als erstes das Wohnhaus gebaut, weil man die anderen Gebäude, indem man sie ein wenig reparierte, noch benutzen konnte: Die Balken des Wagenschuppens, des Getreidespeichers und der Strohscheune waren noch nicht verrottet und das mit dem Kalkmörtel gebaute Fundament der Häuser befand sich noch in einem guten Zustand.²² Das Visitationsprotokoll von 1798 und von 1799 stellte deutlich den Übergang von den Holzgebäuden auf gemauerten Steinbauten dar.²³ In der Station waren noch mehrere Häuser des früheren Baus erhalten: 1) ein altes, aus Holz gebautes Postgebäude/Wohnhaus, das in einem sehr schlechten Zustand war und derzeit als Wohnung für Dienstleute diente; 2) die alte Herberge/das Wohnhaus für Dienstpersonal war halb eingestürzt; 1799 wurde dieses Gebäude schon als völlig zusammengestürzt und unbrauchbar bezeichnet. Es ist denkbar, dass diese Holzhäuser am Anfang des 18. Jahrhunderts erbaut wurden. Im Visitationsprotokoll aus dem Jahr 1798 sind auch ein aus Holz gebauter Eiskeller (in gutem Zustand) und eine Strohscheune (auch ein Holzgebäude), die eine Reparatur des Fundaments und Bodens benötigten, erwähnt worden.

Ohne diese erwähnten alten Holzbauten befanden sich am Ende des 18. Jahrhunderts auf der Pferdepoststation Roop schon zwei gemauerte Steinbauten: 1) ein Pferdestall – 1799 war dessen Boden beschädigt und musste repariert werden; 2) ein Getreidespeicher zusammen mit einem Wagenschuppen; der Wagenschuppen war 1798 gebaut worden, der Getreidespeicher etwas früher. Dem Visitationsprotokoll von 1799 ist zu entnehmen, dass diese Gebäude in einem guten Zustand waren.²⁴

Das dritte Gebäude in der Poststation, das Ende des 18. Jahrhunderts gebaut wurde, war das Hauptgebäude der Post – das Wohnhaus. Im Visitationsprotokoll von 1803 steht, dass sich das Wohnhaus samt dem Dach

²⁰ LVVA, 214. f., 1. apr., 2954. l.

²¹ LVVA, 214. f., 1. apr., 2716. l., 327. lp.

²² LVVA, 214. f., 1. apr., 2716. l., 327. lp.

²³ LVVA, 214. f., 1. apr., 2955, 2956. l.

²⁴ LVVA, 214. f., 1. apr., 2956. l., 16. lp.

in einem guten Zustand befand.²⁵ Ein Jahr später hat Johann Christoph Brotze die Pferdepoststation Roop gezeichnet. Im Zentrum ist das Hauptgebäude/Wohnhaus der Poststation dargestellt worden – die mit den Arkaden verzierte Hauptfassade, die der Landstraße zugekehrt ist.

Räume, die im Haus rechts lagen, waren für die Passagiere vorgesehen, links aber befand sich die Wohnung des Postkommissars. Im Zentrum, dem Eingang gegenüber, befand sich die Küche, ursprünglich mit einem Mantelschornstein ausgestattet, der aber nur eine relativ kurze Zeit vorzufinden war. Schon 1833 gab es in der Küche einen Herd sowie einen Backofen.²⁶ Die Innenausstattung war sehr einfach – verputzte weiße Wände, ein Dielenfußboden und Türen mit Füllung. Die allergrößte Pracht war hier wahrscheinlich der in Weiß und Schwarz glasierte Kachelofen. Unter dem Wohnhaus gab es einen Gewölbekeller aus Mauerwerk. Die Treppen führten zum Dachboden, wo an beiden Enden zwei kleine Stuben ausgebaut waren. Die Fassade des Postgebäudes war während der ganzen Zeit des Bestehens nahezu identisch gewesen – gestrichen in einem hellgelben Ton, die Arkaden und deren Zwischenteile an der Hauptfassade aber in Weiß. Dazu passten auch die grüngestrichenen Details aus Blech – die Dachrinnen und die Bearbeitungen an den Dachfenstern.²⁷ 1825 wurde am Wohnhaus auf der Hofseite ein drei Quadratfaden großes Nebengebäude errichtet; darunter erbaute man einen Gewölbekeller. Am Anfang wollte man den Bau als Abstellraum nutzen, doch danach wurden hier Waschräume eingerichtet.²⁸ Im Jahr 1844 mauerte man am Ende dieses Nebengebäudes noch einen kleinen Anbau, wo eine Außentreppe errichtet wurde, die zum Keller führte.²⁹

Da der oben beschriebene Bau im ganzen Gebäudekomplex der Poststation die Haupt- bzw. die Repräsentationsfunktion erfüllte, wurde diesem technischen Zustand auch dementsprechend die meiste Aufmerksamkeit geschenkt. Wie die Visitationsprotokolle und Konventbeschlüsse ergeben, wurde das Haus während seiner ganzen Bestehungszeit immer rechtzeitig renoviert.

Das zweite Wohnhaus in der Poststation Roop war die Herberge / das Wohnhaus für Dienstleute. Dieses gemauerte Steingebäude befand sich auf der linken Seite des Innenhofes. Es wurde schon im Visitationsprotokoll von 1798 erwähnt, dass es nötig war, ein neues Wohnhaus, eine Her-

²⁵ LVVA, 214. f., 1. apr., 2957. l., 63. lp.

²⁶ LVVA, 6828. f., 1. apr., 539. l.

²⁷ LVVA, 214. f., 1. apr., 2482. l., 201. lp.

²⁸ LVVA, 214. f., 1. apr., 2482. l., 250. lp.

²⁹ LVVA, 214. f., 1. apr., 2485. l., 25. lp.

berge für Dienstleute, zu bauen.³⁰ Sogleich als die ersten Bauarbeiten an dem neuen Hauptgebäude beendet wurden, begann man, die Herberge zu errichten. Am 22. April 1800 wurde ein Rundschreiben an die Gutshäuser des Baubezirks gesandt, das über die Zulieferung des Materials und die Bereitstellung der Arbeiter für den Bau der neuen Herberge informierte.³¹

Im Visitationsprotokoll von 1803 ist vermerkt, dass die Herberge/das Wohnhaus der Dienstleute vollständig in Ordnung war, jedoch wärmte der Ofen nicht zufriedenstellend.³² Das neue einstöckige Haus, das links vom Hauptgebäude lag, kann man auf der Zeichnung von J. Ch. Brotze, datiert auf 1804, betrachten. Es ist ein Ziegelgebäude, achtundeinhalb Faden lang, fünf Faden zwei Fuß breit und – samt dem Sims – zehn Fuß hoch. Das Gebäude hatte ein Ziegeldach.³³ Das Innere des Hauses war in vier Räume aufgeteilt: im Zentrum, dem Eingang gegenüber, lag die Küche mit Herd und Backofen. Hier gab es auch einen einfachen Heizofen aus Ziegelstein, der zugleich den kleinen Wohnraum hinter der Küche warmhielt. Ursprünglich lag in der Küche ein Ziegelpflaster aus, im Jahr 1840 aber wurde ein Holzfußboden eingebaut. Es war geplant, dass hier 14 Postdienstleute mit ihren Familien wohnen könnten.³⁴ Rechts und links von der Küche befanden sich zwei große Wohnräume. Es muss jedoch bemerkt werden, dass der rechtsliegende Raum eine lange Zeit (sogar noch bis 1850) für das Aufbewahren und Abstellen von Pferdegeschirr genutzt wurde. Erst ungefähr ab 1855 wurde der Raum bewohnt. In den Wohnräumen gab es einen Holzfußboden. In der linksliegenden Stube war auch ein großer Heizofen. Erst im Visitationsprotokoll von 1876 ist ein Hinweis zu finden, dass der Direktor zwei Stuben im Wohnhaus der Dienstleute tapezieren ließ.³⁵ Im Jahr 1840 wurden zwei Schlafräume für Dienstleute auf beiden Enden des Dachbodens ausgebaut.³⁶

Der älteste, bis heute noch existierende gemauerte Steinbau im Gebäudekomplex der Poststation Roop ist der alte Pferdestall, der den Hof auf der rechten Seite abgrenzt. Im Visitationsprotokoll von 1798 ist vermerkt, dass der derzeitige Stall zu klein war.³⁷ Ein Jahr später ist zu lesen, dass der Boden in einem renovierungsbedürftigen Zustand sei und dass die Holzmaterialien

³⁰ LVVA, 214. f., 1. apr., 2955. l., 63. lp.

³¹ LVVA, 214. f., 1. apr., 2580. l., 80. lp.

³² LVVA, 214. f., 1. apr., 2957. l., 67. lp.

³³ LVVA, 214. f., 1. apr., 2483. l. Als Maßeinheiten für die Größe der Gebäude in der Poststation wurden rheinländischer Faden und Fuß genutzt (1 Faden = 188,31 cm; 1 Fuß = 31,385 cm).

³⁴ LVVA, 214. f., 1. apr., 2846. l., 54. lp.

³⁵ LVVA, 214. f., 1. apr., 3010. l., 34. lp.

³⁶ LVVA, 214. f., 1. apr., 2483. l., 201. lp.

³⁷ LVVA, 214. f., 1. apr., 2955. l., 41. lp.

lien zu diesem Zweck schon zur Hand seien. Das Gebäude ist auch auf der Zeichnung von J. Ch. Brotze von 1804 zu sehen. Der Bau liegt rechts vom Hauptgebäude, seitlich ausgerichtet zur Landstraße. Das Gebäude ist 27 Faden lang, 4 ½ Faden breit und samt dem Fundament 14 Fuß hoch. Ursprünglich hatte das Haus ein Ziegeldach, 1806 aber wurde es gegen ein Strohdach ausgetauscht. Im Pferdestall gab es in zwei Reihen Boxen für insgesamt 64 Pferde. Der größte Stallumbau wurde im Jahr 1831 realisiert: die Wände wurden drei Fuß höher gemauert, der Boden wurde ein Fuß höher gebracht und der Zwischenraum unter dem Fußboden mit Bauschutt und Kies gefüllt. Der Stall bekam auch neue Fenster und ein neues Strodach (nach altem Muster).³⁸ Das Dach wurde regelmässig erneuert, auch die Balken in der Diele wurden in Ordnung gehalten und die Fensterrahmen, wenn nötig, ausgetauscht. Doch am Ende des Bestehens der Poststation 1877 war der technische Zustand des Pferdestalles schon ziemlich schlecht.³⁹

Bereits am Ende des 18. Jahrhunderts ist in den Visitationsprotokollen mehrmals vermerkt worden, dass der Pferdestall zu klein sei. Doch die jährlichen Konvente der Poststation zwischen 1800 und 1807 haben den Bau eines neuen Pferdestalles immer abgelehnt – mit dem Argument, dass mit dem Befehl des Generalgouverneurs im Pferdestall der Poststation Roop 50 Pferde vor Ort sein müssten und dass der gegebene Stall dafür groß genug sei. Doch die Postkommissare haben sich auf eigene Initiative hin stets Mühe gegeben, die Pferdeanzahl zu steigern. Demzufolge hat der Konvent der Poststation Roop am 27. Oktober 1808 beschlossen, einen neuen Stall für 30 Pferde zu bauen.⁴⁰ Schon im Jahr 1811 wurde der neue Stall von den Konventmitgliedern besichtigt und akzeptiert.⁴¹ Es handelte sich um ein aus Feldstein gemauertes Gebäude, 14 Faden lang, fünf Faden breit und samt Fundament 14 Fuß hoch. Das Haus hatte ein Strohdach und eine Decke aus Dielen. Man konnte 32 Pferde unterbringen.⁴² Es wurde auch zukünftig kein wesentlicher Umbau des Gebäudes vorgenommen.

Von funktionaler Wichtigkeit in dem Gebäudekomplex der Poststation war auch das gemauerte Speicherhaus mit dem Wagenschuppen. Wie bereits oben erwähnt, wurde der Getreidespeicher Ende des 18. Jahrhunderts gebaut. Im Visitationsprotokoll von 1799 wird der Bau als neu bezeichnet. Der daran anschließende Wagenschuppen ist 1798 erbaut worden.⁴³ Beide Bauten lagen

³⁸ LVVA, 214. f., 1. apr., 2482. l., 493. lp.

³⁹ LVVA, 214. f., 1. apr., 3011. l., 31. lp.

⁴⁰ LVVA, 214. f., 1. apr., 2480. l., 193. lp.

⁴¹ LVVA, 214. f., 1. apr., 2480. l., 193. lp.

⁴² LVVA, 214. f., 1. apr., 2483. l., 268. lp.

⁴³ LVVA, 214. f., 1. apr., 2956. l., 15. lp.

auf der anderen Seite des Hofes dem Hauptgebäude gegenüber und bildeten damit die vierte Seite des Hofes: die Herberge/das Wohnhaus für Dienstleute, das Hauptgebäude, der alte Pferdestall und der Speicher zusammen mit dem Wagenschuppen. Im Speicher wurde das Pferdefutter aufbewahrt; im Wagenschuppen die Wagen und später auch Pferdegeschirr. Das 15 Faden lange, vierundhalb Faden breite und samt Fundament 13 Fuß hohe Gebäude war aus Feldsteinen gebaut und mit einem Strohdach ausgestattet.⁴⁴ Das Gebäude wurde auch noch kurz nach dem Zweiten Weltkrieg benutzt. Auf die frühere Existenz des Hauses weist heute nur noch das Gemäuer aus Feldsteinen hin.

Etwas abseits von anderen Häusern des Gebäudekomplexes, auf der anderen Straßenseite dem Wohnhaus gegenüber, lag die Schmiede. Sie wurde 1811/1812 gebaut. Davor wurde ein Holzgebäude für die Bedürfnisse der Poststation benutzt. Der Bau einer neuen Schmiede wurde vom Postkonvent im Jahr 1806 bestätigt, doch bis 1808 hatten die Bauarbeiten noch nicht begonnen. Dafür spricht der Eintrag im Konventsprotokoll vom 27. Februar 1808. Es ist jedoch denkbar, dass bereits im darauffolgenden Jahr die nötigen Bauarbeiten einsetzten, weil 1812 die neue gemauerte Schmiede schon fertig war. Im Gebäude neben den Arbeitsräumen befand sich auch die Wohnung für den Schmied. Das einstöckige, aus Feldstein gebaute Haus hatte ein Ziegeldach, war sechs Faden lang und vier Faden breit. Die Wohnung des Schmiedes wurde mit einem Ofen aus unglasierten Kacheln geheizt. In der Zwischenzeit hat es an der Schmiede auch mehrere Anbauten gegeben darunter ein kleines Speicherhaus für Kohle, das nach langen Streitereien in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts gebaut, doch schon 1849 abgerissen wurde. Es ist denkbar, dass stattdessen in nächster Zeit ein neuer Anbau errichtet wurde, denn im Konventsprotokoll von 1857 gibt es einen Vermerk, dass das Ziegeldach des Kohlenspeichers reparaturdürftig sei.⁴⁵

Die Anzahl von Pferden stieg allmählich an, dementsprechend wuchs auch Bedarf nach Futtermitteln und zusätzlichen Räumlichkeiten für die Aufbewahrung. Wie das Visitationsprotokoll des Jahres 1799 ergibt, stand am Ende des 18. Jahrhunderts in der Pferdestation Roop eine Strohscheune,⁴⁶ doch sie war schon ziemlich alt, Unterbau und Boden mussten renoviert werden. Ab 1805 bestanden die Postkommissare jedes Jahr in den Konventen beharrlich auf die Forderung nach dem Bau einer neuen Scheune, mit dem Argument – der Platz auf dem Dachboden des Getreidespeichers sowie des alten und später auch des neuen Pferdestalles sei zu knapp für

⁴⁴ LVVA, 214. f., 1. apr., 2483. l., 260. lp.

⁴⁵ LVVA, 214. f., 1. apr., 2488. l., 93. lp.

⁴⁶ LVVA, 214. f., 1. apr., 2956. l., 16. lp.

das Aufbewahren der nötigen Menge an Pferdefutter. Laut Information der Konventsprotokolle wurde eine neue Scheune in der Poststation Roop in der Zeit zwischen 1809 und 1818 gebaut. Dabei handelte es sich um ein sieben Faden langes, vier Faden breites und zehn Fuß hohes Holzgebäude, das Dach war mit Stroh bedeckt und der Fußboden aus Schwartenbrettern.⁴⁷ Die Strohscheune stand bis zum Ersten Weltkrieg.

Ende der zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts wurde es für die Pferdepостstation Roop notwendig, eine getrennte Stallabteilung für kranke Pferde zu bauen. So beschloss das Postkonvent am 7. September 1828, einen separaten, kleinen Stall zu errichten.⁴⁸ 1831 war das Gebäude bereits fertig und nach einer sorgfältigen Besichtigung akzeptierte es der Konvent am 2. Oktober. Das Gebäude war acht Faden lang, vier Faden breit und acht Fuß hoch, hatte ein Strohdach, die Decke im Innenraum war aus Rundschwarten. Der Raum war durch eine Zwischenwand in zwei Abteilungen aufgeteilt. Im Stall hatte man Platz für acht Pferde.⁴⁹

Ein wichtiges Gebäude für die ganze Poststation war der Eiskeller für die Aufbewahrung von Lebensmitteln. Da dieses Gebäude aus Holz war, wurde es schnell abgenutzt. Während des Bestehens der Poststation wurde der Eiskeller insgesamt drei Mal neu gebaut. Wie das Visitationsprotokoll von 1799 ergibt, war am Ende des 18. Jahrhunderts der Eiskeller in gutem Zustand.⁵⁰ Achzehn Jahre später war er schon unbrauchbar. 1817 wurde vom Konvent der Poststation beschlossen, einen neuen Eiskeller zu bauen. Ein Jahr später vermerkt das Konventsprotokoll, dass der Eiskeller fertig sei, doch der Bau habe vorläufig ein moosbedecktes Dach, weil es an Stroh mangle.⁵¹ Es handelte sich um einen dreieinhalb Faden langen, drei Faden breiten und acht Fuß tiefen Holzbau. Die Decke war aus Rundschwarten und das Dach aus Dielen, die mit Moos überdeckt waren. Am Eingang zum Vorkeller gab es einen Anbau mit einer Treppe.⁵² 1834 beschloss der Konvent, wieder einen neuen Eiskeller zu bauen – einen Holzbau, drei Quadratfaden groß, neun Fuß tief, mit Strohdach bedeckt, die nötigen Schlösser sowie Türangeln des alten Kellers verwendend.⁵³

Für die Passagiere gab es in der Poststation Roop auch ein Badehaus. Von dessen Bau und Renovierung gibt es keine Nachrichten in den Kon-

⁴⁷ LVVA, 214. f., 1. apr., 2483. l., 263. lp.

⁴⁸ LVVA, 214. f., 1. apr., 2482. l., 332. lp.

⁴⁹ LVVA, 214. f., 1. apr., 2483. l., 493. lp.

⁵⁰ LVVA, 214. f., 1. apr., 2956. l., 16. lp.

⁵¹ LVVA, 214. f., 1. apr., 2482. l., 4. lp.

⁵² LVVA, 214. f., 1. apr., 2483. l., 265. lp.

⁵³ LVVA, 214. f., 1. apr., 2483. l., 268. lp.

ventsprotokollen, doch das Haus ist im Bericht der Gebäudeinventarisierung von 1833 detailliert beschrieben: Das Gebäude war aus Feldstein gebaut, fünf Faden lang, vier Faden breit und samt Fundament elf Fuß hoch; es hatte ein Ziegeldach, innen eine Decke aus Dielen, einen Ofen aus Ziegelstein, ein Fußboden, eine Schwitzbank sowie eine einfache Tür mit dem nötigen Beschlag.⁵⁴

In den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts wurde im Postkonvent der Vorschlag in Betracht gezogen, für die Bedürfnisse der Dienstleute und ihrer Angehörigen ein zweites Badehaus aus Holz zu bauen. 1844 wurde beschlossen, dass dieses sechs Faden lange und dreieinhalb Faden breite Gebäude aus Rundbalken mit Bade- und Waschhaus neben der Schmiede gebaut werden sollte.⁵⁵ Ziemlich schnell änderte sich die Grundfunktion des Gebäudes. Es wurde bereits am 29. Juni 1849 im Bericht an das Landratskollegium betont, dass aus Gründen des Holz Mangels (für die Heizung) das Badehaus nicht vollständig für seine Zwecke benutzt wurde.⁵⁶ Im Jahr 1857 wurde beschlossen, einzig das Waschhaus bzw. nur einen Raum davon zu nutzen, die Räume des früheren Badehauses aber mit einem Blechhofen auszustatten und dort eine Stube für Handwerker einzurichten.⁵⁷ Das Gebäude wurde kurz vor dem Ersten Weltkrieg abgerissen.

Auf dem Hof der Poststation, in der Nähe des alten Pferdestalles, befand sich ein Brunnen. Der Brunnenüberbau samt dem Dächchen sowie die inneren Holzkonstruktionen unter der Erde wurden in regelmäßigen Abständen erneuert. Im Inventarisierungsprotokoll von 1833 ist vermerkt, dass der Brunnen vier Faden tief und vier Quadratfuß groß war und versehen versehen mit einem kleinen Dach, mit einer beschlagenen Winde. Daneben befand sich ein Wassertrog aus Holz aus drei Zoll dicken Brettern.⁵⁸

Die Gebäude der Poststation waren durch eine Mauer aus Feldsteinen von der Straßenseite abgegrenzt. Diese war bereits 1798 fertig gestellt worden.⁵⁹ Vor dem Wohnhaus gab es einen gepflasterten Platz, der 1833 um 20 Quadratfaden vergrößert wurde. Auch die zentrale Einfahrt in den Hof (zwischen Wohnhaus und Stall) war mit Steinpflaster versehen. Solche Beläge gab es auch am Brunnen und an den Pferdeställen. Ein schmaler,

⁵⁴ LVVA, 214. f., 1. apr., 2483. l., 270. lp.

⁵⁵ LVVA, 214. f., 1. apr., 2485. l., 25. lp.

⁵⁶ LVVA, 214. f., 1. apr., 2486. l., 54. lp.

⁵⁷ LVVA, 214. f., 1. apr., 2488. l., 93. lp.

⁵⁸ LVVA, 214. f., 1. apr., 2483. l., 259. lp.

⁵⁹ Laut Visitationsprotokoll wurde die Station von einer neuen Mauer umgeben. LVVA, 214. f., 1. apr., 2955. l., 63. lp.

gepflasterter Weg führte vom alten Pferdestall bis zum Brunnen.⁶⁰ Direkt vor dem Wohnhaus wurden 1833 zur Beleuchtung zwei Laternen aufgestellt. Unweit des Hauptgebäudes auf der Vorderseite der Station gab es Geländer für das Anbinden von Pferden. Von der Gartenseite her waren die Gebäude und der Innenhof der Poststation mit einem Holzzaun abgegrenzt.

Die Entwicklung des Gebäudekomplexes der Poststation Roop widerspiegeln zwei in diesem Zeitraum erstellte Karten. Auf der Karte von Fr. Ebenstern (1819), die die Landstraße nach St. Petersburg abbildet,⁶¹ sind schematisch sieben Häuser dargestellt: das Wohnhaus, die Herberge, der Getreidespeicher zusammen mit dem Wagenschuppen, der alte und der neue Pferdestall. Die Lage der Strohscheune ist nicht genau fixiert, sie ist zum neuen Pferdestall hin versetzt worden, obwohl sie eigentlich ein einzelnes Gebäude war. Der abseits stehende Bau zwischen Herberge und Speicher war höchstwahrscheinlich das aus Stein gemauerte Badehaus. Auf der anderen Straßenseite, dem Wohnhaus der Poststation gegenüber, lag die Schmiede.

Auf dem Bauplan der Poststation Roop, der vom Landmesser S. Lemm 1841 gezeichnet wurde,⁶² sind bereits die wichtigsten elf Gebäude des Gesamtkomplexes verzeichnet: das Haupt- und Wohngebäude, der alte Pferdestall, dahinter der neue Stall, dem letzteren perpendikulär direkt anliegend die Strohscheune, an deren Ende Getreidespeicher und Wagenschuppen, hinter der Strohscheune der Stall für kranke Pferde, links vor dem Wohnhaus die Herberge für Dienstleute, etwas weiter entfernt das Badehaus. Auf der anderen Seite der Landstraße dem Wohnhaus gegenüber lag die Schmiede, rechts davon das Badehaus für Dienstleute. Es ist sehr wahrscheinlich, dass das Gebäude, das sich etwas weiter entfernt hinter dem neuen Stall befand, der Eiskeller war.

Die derartige Lage des Gebäudekomplexes erhielt sich während des Bestehens der Poststation Roop. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden Neubauten in der Poststation Roop verboten. Eine ähnliche Warnung wurde bereits im Konvent vom 29. September 1853 ausgesprochen und wiederholt wurde sie auch zwei Jahre später, als der Konvent die Warnung vom Landratskollegium erhielt, keine Neubauten in der Poststation Roop zu errichten, denn in kurzer Zeit werde die Eröffnung der neuen Pleskauer Landstraße erwartet und die Bedeutung der Poststation Roop herabgesetzt.⁶³ Man muss jedoch darauf hinweisen, dass die Poststation

⁶⁰ LVVA, 214. f., 1. apr., 2483. l., 264. lp.

⁶¹ LVVA, 6828. f., 3. apr., 1287. l.

⁶² LVVA, 6828. f., 4. apr., 351a. l.

⁶³ LVVA, 214. f., 1. apr., 2487. l., 149. lp.

die nächsten 15 Jahre noch im alten Umfang funktionierte und erst 1873 ihre Leistung wesentlich eingeschränkt wurde, bis 1887 die Station gänzlich geschlossen wurde. Die Gebäude wurden künftig für andere Zwecke benutzt und, indem man sie anpasste, auch entsprechend umgebaut.

Die architektonische Planung der Bauten ist ein Beispiel für die Architektur der Steinbauten, die Ende des 18. Jahrhunderts beim Bau von Poststationen typisch war.

Zusammenfassung

Die Poststation in Roop an einem der wichtigsten Verbindungswege des Gouvernements Livland ist ein bedeutendes historisches Baudenkmal. Der Unterhalt von Poststationen war größtenteils die Aufgabe der umliegenden Gutshöfe. Ungeachtet der Sorgen und Probleme, eine ausreichende Anzahl von Postpferden und Postburschen zu sichern, galten die Poststationen Livlands und der baltischen Provinzen im weiteren Sinne als Vorbild für die inneren Gouvernements Russlands. Die russische Zentralmacht richtete hier in Livland nach der Eroberung sofort ihre Aufmerksamkeit auch darauf, für die Poststationen geeignete Gebäude zu erbauen, und dies half dabei, dass bereits am Ende des ersten Viertels des Jahrhunderts an mehreren Orten Gebäudekomplexe aus mehreren Häusern und Nutzbauten, zumeist drei bis sieben, errichtet worden waren.

Eine entscheidende Etappe in der Baugeschichte der Poststationen war die Ersetzung von Holzgebäuden durch Steinbauten. In Roop erfolgte dies seit der Wende vom 18. auf das 19. Jahrhundert. Bei der Errichtung neuer Gebäude begann man hier mit dem Stall und der Scheune zusammen mit einem Kutschschuppen, danach kam das neue Hauptgebäude, mit dessen Renovierung man sich in Folge besonders sorgfältig beschäftigte. Weiterhin gehörten zum Gebäudekomplex der Poststation eine Herberge bzw. das Wohnhaus für Dienstleute, eine Schmiede, eine Strohscheune, ein Eiskeller und ein Badehaus.

PĀRSLA PĒTERSONE (geb. 1950) is leitende wissenschaftliche Mitarbeiterin im Lettischen Historischen Staatsarchiv.

KOKKUVÕTE: *Straupe postijaam – Liivimaa peamiste postiteede ristumispunkt*

Straupe (sks k Roop) postijaam omaaegse Liivimaa kubermangu ühe tähtsaima ühenduse – Riia-Tartu-Peterburi maantee – ääres on oluline ehituskunsti mälestis.

Esimene postihobuste vahetuspunkt rajati Straupesse juba 17. sajandi esimesel poolel, järgmise sajandi jooksul kujunes sealsest postijaamast aga üks olulisemaid kohalike teede ühenduspunkte. Käesolevas artiklis vaadeldakse nimetatud postijaama igapäevast töökorraldust, samuti aga selle hoonestuse ehituslikku kujunemist ning koosseisu.

Et tagada nii posti kui ka reisijate regulaarne ja takistusteta liiklemine, tuli postiteede äärde rajada hästitoimiv postijaamade võrgustik ning teostada järelevalvet teede korrasolu üle. Postijaamade ülalpidamine oli suures osas ümberkaudsete mõisate kohustus. Vaatamata probleemidele ja murele postiteenistusele piisava arvu hobuste, meeste ja moona hankimise pärast, oli Liivimaa ja teiste Balti provintside postikorraldus laiemas plaanis Venemaa sisekubermangudele eeskujuks

Kohe pärast Liivimaa kubermangu Vene võimu alla minekut suunas tsaarivalitsus tähelepanu postijaamadele sobivate hoonete remontimisele ja uute ehitamisele ning tänu sellele oli juba 18. sajandi esimese veerandi lõpuks paljudesse postipunktidesse rajatud korralikud, kolmest kuni seitsmest majast ja abihoonest koosnevad kompleksid.

Otsustav etapp postijaamade ehitusajaloos oli üleminek tuleohtlikelt ning kiirelt amortiseeruvatelt puitehitistelt kivihoonetele. Straupe postijaamas toimus see 18. ja 19. sajandi vahetusel. Uute ehitiste rajamine sai siin alguse talli ja heinaküüni ning koos nendega ka vankri- ehk tõllakuri valmimisega, seejärel renoveeriti peahoone, edaspidi lisandusid postijaama kompleksi tallipoiste ja teiste teenijate elumaja/võõrastemaja, sepi-koda, viljaait, jääkelder ja saun.