

### ***Uit de geschiedenis van de stad Coevorden***

In de zuidoosthoek van de provincie ligt de oudste stad van Drenthe. Stadsrechten werden al in de middeleeuwen van de toenmalige landsheer, de bisschop van Utrecht verkregen. Coevorden lag indertijd aan een belangrijke handelsweg tussen het Rijnland en de hanzestad Groningen de havenstad Stavoren in Friesland. Al het reizigers- en handelsverkeer kon uitsluitend bij Coevorden over een reeks koevoorden in de bij Coevorden samenstromende beekjes de moerassen passeren die geheel Drenthe omringden. Een voor de bisschop van Utrecht dus gunstige locatie om tol te heffen. Ter bescherming van de route naar het noorden bouwde hij een versterking. Het kasteel, overigens het enige in Drenthe, was een typisch militaire burcht op een heuvel, een zogenaamde motte ,met afzonderlijk omgrachte voorburcht, de bailey.

De burggraven aangesteld door hun landsheer hebben gedurende vele eeuwen gestreefd naar onafhankelijkheid. Die inning van tolgelden gaf aanleiding tot vele conflicten tussen de heren van Coevorden en hun bisschop. Definitief kwam er een einde aan de macht van de erfelijke burggraven bij de afstand door de laatste heer van Coevorden Reinoud IV in 1402. Tot aan de Franse tijd werd in het vervolg door de bisschop en diens rechtsopvolgers , Karel V en Philips II een niet erfelijke Kastelein van Coevorden tegelijk Drost van Drenthe aangesteld. Na de 80-jarige oorlog speelden de stadhouders van de Republiek een belangrijke rol in die benoeming.

Aan de voet van het kasteel groeide een kleine stad van handwerkslieden en handelaren. Voor de reizigers zijn er herbergiers actief geweest. Het achterland voor de koophandel zelf was te klein om Coevorden uit te laten groeien tot een grotere, welvarende stad, zoals dat met Groningen, ook een leen van de bisschop, wel is gebeurd. Drenthe was spaarzaam bevolkt en ook het aangrenzende Duitse graafschap Bentheim was economisch niet van groot belang. In de loop der middeleeuwen ontwikkelde het 'vlek' Coevorden zich tot een streekcentrum en transitostad voor het handelsverkeer. Een functie die Coevorden eeuwenlang heeft gehad en nu opnieuw tot ontwikkeling brengt. Tegen het eind van de middeleeuwen was de stad nauwelijks gegroeid, maar bleef wel het bestuurscentrum van het gewest Drenthe. In de 80-jarige oorlog bleek Coevorden opnieuw vooral een strategische waarde te bezitten. Nadat in 1592 Coevorden definitief aan Staatse zijde was gekomen, vatten de Staten-Generaal het plan op om van Coevorden een grensvesting te maken, om de passages naar het noorden naar Groningen en Friesland te bewaken. De omstandigheid dat de stad en kasteel bij de verovering door prins Maurits totaal was verwoest (de zesde keer deze eeuw) bood de mogelijkheid om een stadvesting te bouwen volgens de nieuwste Italiaanse inzichten in vestingbouwkunde, uitgewerkt mede door de Hollandse wiskundige Simon Stevin. Tussen 1596 en 1610 werd er gewerkt aan de vestingwerken. Een stad binnen een volmaakt wiskundige zevenhoek met een inpandige citadel met zelf vijf bastions. De bastions van de vesting werden vernoemd naar de Zeven Verenigde Provinciën. Het beheer kwam in handen van Raad van State, die ook de gouverneurs en commandeurs benoemde. Coevorden werd een garnizoensstad, met de daaraan verbonden economische voordelen. De verdeling van bevoegdheden over stad en vesting leidde tot conflicten met de drost van Drenthe, die hierop het bestuurscentrum naar Assen verplaatste, waar na de Hervorming het ontvolkte klooster als bestuurszetel beschikbaar kwam.

Bestuurlijke conflicten bleken daarmee niet opgelost te zijn, want in de loop van de 17<sup>e</sup> eeuw werd regelmatig tussen de militaire commandant en de drost-kastelein geruzied over het gebruik van het kasteel. Coevorden werd nu een modelvesting in Noord-Europa. Veel buitenlandse militaire

deskundigen brachten hier een bezoek. Na de vrede van Munster echter werd de landsversterking in het oosten verwaarloosd en het mag geen verwondering wekken mede door het landverraad van Coevordens bevelhebber Broersema, dat in het Rampjaar 1672 de modelvesting Coevorden binnen enkele weken in handen viel van Bernhard van Galen, bisschop van Munster. Met de weldoordachte plannen, die de Coevorder koster/ schoolmeester Meindert van der Thijnen maakte, lukte het de Groninger bevelhebber Carl von Rabenhaupt tenslotte op de laatste dag van dit Rampjaar de vesting Coevorden in amper een uur te heroveren op de vijand. Een enorme opsteker voor de Republiek die behalve het ontzet van de stad Groningen op 28 augustus van dezelfde vechtersbisschop Bernhard, alias Bommen Berend, in de loop van dat jaar nauwelijks militaire successen had kunnen boeken. Zelfs de 'prins der dichters' Vondel wijdde een epigram aan de wonderbaarlijke herovering van Coevorden. Rabenhaupt en Van der Thijnen werden door de Staten-Generaal vereerd met geschenken en eervolle benoemingen. Vele historische prenten zijn gemaakt van deze spectaculaire herovering van de vesting. In de negentiende eeuw werden door koning Willem I in het proces van bewuste natievorming de heldenrollen van Rabenhaupt en Van der Thijnen nog in tekst en beeld aan de vaderlandse jeugd voorgehouden.

Na het Rampjaar kwam in de Republiek de discussie op gang over de veroudering van de vestingwerken aan de grenzen van de Republiek. Tenslotte na hevige discussies op zijn vakgebied kreeg de beroemde vestingbouwkundige Menno Van Coehoorn opdracht om de vestingwerken van de grenssteden van de Republiek te inspecteren en voorstellen ter verbetering / modernisering te doen. In Coevorden betekende dat daar meer aandacht dan voorheen werd geschonken aan de inundatie mogelijkheden rond de vesting en bouwtechnisch waren ook de bastions aan modernisering toe. Ook werden nieuwe, beter klimaat beheersbare kruithuizen gebouwd, waaronder een ondergronds, op een verborgen stad gelijkend, kruitmagazijn. Deze constructie zou in later tijd leiden tot de mythe van een reeks van onderaardse gangen onder de stad.

De achttiende eeuw verliep politiek-militair gezien onaangedaan tot de Franse tijd aanbrak. De zich terugtrekkende Engelsen, medestanders van de laatste stadhouder, plunderden de stad. De overgang naar de Bataafse Republiek verliep hier rustig in weerwil van wat zich aan oproer en verzet afspeelde in het naburige Hoogeveen en Meppel. De patriottische opvolgers van de oude magistraat stamden in feite uit dezelfde bestuurskringen, daarom verliep de overgang naar de nieuwe tijd zonder grote conflicten. Wel werden speciale vriendjes van de orangistische drost aan de kant geschoven met een beroep op de historische stedelijke bestuursprivileges. De Franse tijd, waarin de Bataafse Republiek tot stand kwam, bracht Coevorden definitief bij Drenthe. Oude rechten maakten plaats voor centraal uitgevaardigde wetten. De bureaucratisering overrompelde oude opvattingen en gewoonten. Lodewijk Napoleon, broer van de keizer, bezocht als koning van Holland ook Coevorden en deelde geschenken uit aan de joodse en roomse geloofsgemeenschap. Bij de inlijving in het Franse keizerrijk bleef in de stad een Frans garnizoen onder bevel van commandant David, die zich ontpopte als een niets en niemand ontziend onderdrukker. Hij bracht de financiën van zowel de stad als burgerij grote schade toe met zijn eisen en dreigementen. Verbazingwekkend was dat David weigerde om de vesting over te geven, toen Napoleon al hoog en breed op Elba was geïnterneerd. Verovering van Coevorden door de nu haastig gevormde landweercorpsen gesteund door een regiment Kozakken bleek onmogelijk. Nog eenmaal toonde Coevorden zich een machtig bolwerk. Pas op bevel van de nieuwe Franse koning Lodewijk XVIII vertrokken de Fransen met medeneming van geroofde bezittingen van staat, stad en burgerij. In de militaire gebouwen was alles

kort en klein geslagen en de ruiten vernield. De stad hield een langlopende financiële schuld over aan de afpersing door deze gehate Franse bezetting.

Coevorden bleef na 1814 garnizoensstad. In de voormalige woning van de militaire Gouverneur op het kasteel werd een militair hospitaal ondergebracht. In de jaren veertig van de 19<sup>e</sup> eeuw werden alle militaire onderkomens nog opgeknapt, maar sommigen bestuurders voorzagen in de gestadige vermindering van het aantal regimenten dat de kazernes bevolkte, een probleem voor de toekomst. In het bijzonder een economisch probleem. De stad immers leefde voor een groot deel van de aanwezigheid van een garnizoen. Niet alleen de winkeliers en tappers, maar er werkten in de stad ook specialisten als zadel- en geweermakers. Timmerlieden, metselaars en polderwerkers, allen verdienden aan het onderhoud van gebouwen en vestingwerken. In 1850 was het zo ver: de vesting Coevorden werd opgeheven. Binnen drie jaar vertrokken de militairen. In 1854 ging de laatste arts van het hospitaal met pensioen en daarmee kwam een eind aan de eens vermaarde modelvesting in de Nederlanden.

Tot 1870 bleven de vestingwerken intact toen uit vrees voor een inlijving van Oost-Nederland bij de Duitse eenwording door Bismarck de ontmanteling van de vestingwerken acuut aan de orde kwam. Bij de vestingwet van 1874 werd de verdediging van het koninkrijk uitsluitend geconcentreerd op de Hollandse Waterlinie. Inmiddels waren de meeste militaire bouwwerken als kazernes en wachthuizen aan de stad of particulieren verkocht. Ook de poorten werden spoedig na de opheffing van de vesting gesloopt, men kon nu gedurende dag en nacht de stad vrijelijk betreden, maar de zorg om de toekomst was groot. Delegaties naar Den Haag gezonden om schadeloosstelling kregen nul op het rekest. Enkele ondernemende particulieren namen gelukkig initiatieven om een uitweg te zoeken uit de economische impasse. Albertus Slingenberg, zoon van de eerste burgemeester van de stad en net als zijn vader notaris en Berend Dommers, zoon van een hoge militair van het voormalige garnizoen, maakten plannen om Coevorden voor handel en scheepvaart open te leggen, nu van militaire zijde niet meer zou worden geprotesteerd tegen de aanleg van kanalen. Die waterwerken zouden niet alleen de drassige gronden rond de stad geschikter maken voor landbouw en veeteelt, maar ook een voordeel bieden aan de turfhandel. Sinds de doortrekking van de Verlengde Hoogeveensche Vaart naar de uitgestrekte veengebieden onder het dorpje Emmen werden in de veenderijen grote winsten gemaakt. Beide heren werden de grote motoren achter de aanleg van het Stieltjeskanaal naar het Amsterdamsche Veld en de door Ir Stieltjes ontworpen verbinding met de rivier de Vecht. Die laatste waterweg moest tevens bijdragen aan de betere afwatering van de stromen die de omgeving van de voormalige vesting in herfst en winter elk jaar blank zetten. In later jaren werd nog een speciaal afwateringskanaal gegraven. In 1878 kwam er een kanaal tot stand dat tot in de venen bij het Duitse veendorp Alte Picardië voerde. Het kanaal werd genoemd naar de Coevorder dominee, arts en geschiedschrijver van Drenthe tevens landontginning Johan Picardt in de 17<sup>e</sup> eeuw. Er leken nu betere tijden aan te breken voor de Coevorder bevolking.

Ook te land werden de verbindingen gemoderniseerd. In 1896 kwam een stoomtramverbinding tussen Coevorden en de stad Zwolle tot stand. In 1905 werd in Coevorden een station van de Noordooster Locaal Spoorwegmaatschappij geopend, gevolgd in 1911 door een spoorwegverbinding met de Duitse stad Bentheim. De goederenlijn is hier nog steeds in gebruik; er bestaan plannen om ook personenvervoer op deze route weer mogelijk te maken. Tussen ca. 1898 en 1914 steeg het aantal inwoners. De voorzieningen werden uitgebreid, straten opgeknapt en winkels gemoderniseerd. Coevorden hervond zich in een regionale functie met talrijke economische

activiteiten en met uitgebreide onderwijsmogelijkheden. Zo kwam er een stoomzuivelfabriek in 1901 en vervolgens een machinefabriek, een aardappelmeelfabriek, een grasdrogerij, een exportslachterij en een houthandel. In 1909 kwam een Rijks-HBS tot stand. In 1914 werd voor de watervoorziening de watertoren in gebruik genomen. In Coevorden bestond bovendien een gasfabriek. In 1951 ging de stad als eerste gemeente in Nederland over aardgas, dat in de nabijheid werd gewonnen.

Architecten van naam vestigden zich in de stad die niet alleen de energieke kooplieden voorzagen van opvallende winkelpanden, maar ook de villa's ontwierpen voor de directeurs van de ondernemingen. Ze sieren nu nog de gedempte singelgrachten. Vele aannemers zagen hierin hun eigen mogelijkheden. Ook een turfstrooiselfabriek en een scheepswerf kwamen de economie impulsen geven. De woningwet van 1900 bood kansen op verbetering van de woonomstandigheden van de arbeiders door sloop en sanering. Buiten de voormalige Bentheimerpoort werd sinds 1908 op initiatief van de inmiddels opgerichte sociale woningstichting Door Eendracht Sterk de eerste nieuwe wijk buiten de oude veste aangelegd. De wijk heet nog altijd De Eendracht.

Sinds het begin van de 18<sup>e</sup> eeuw hebben in Coevorden joden gewoond die zich vooral met ambulante handel bezighielden. In de vestingstad met een zeer gemêleerde bevolking werden zij meestal, ondanks overheidsbependingen geaccepteerd. In het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw maakte de joodse gemeenschap ca. 7 % van de stedelijke bevolking uit. In de loop van die eeuw groeiden hun aantal en participatie in de economische ontwikkeling. Veel joodse inwoners waren werkzaam in de textielbranche; uiteraard kwamen ook veel slaggers in hun kringen voor als gevolg van de veehandel en het hun eertijds toebedeelde beroep van vilder. In de crisistijd na de Eerste Wereldoorlog vertrokken vele joodse inwoners naar het westen, maar tot de Tweede Wereldoorlog bloeide de textielhandel in brede zin en ook floreerde de textielfabricage in de stad. De deportatie van de joodse bevolking in oktober 1942 was meer dan een afschuwelijke amorele gebeurtenis, ook de economische bedrijvigheid in de gemeente liep grote schade op. Een naoorlogs bijkomend nadeel was het verlies van arbeidsplaatsen als gevolg van de door de Rijksoverheid gestimuleerde ontwikkeling van Emmen als voorzieningencentrum. Coevorden werd daarin overvleugeld. Vanaf de jaren zestig (1966 eerste tentoonstelling over Coevordens verleden) bleek nieuwe interesse voor de plaatselijke historie, die resulteerde in restauratie van bouwwerken als het kasteel en arsenaal uit de vestingtijd. Nieuwe economische bedrijvigheid maakte dit mogelijk. Het verdrag van Malta uit 1992 biedt een wettelijk kader om het verleden te onderzoeken, te conserveren en zo mogelijk tot leven te brengen.

Op 1 januari 1998 werden de gemeenten Zweeloo, Sleen, Oosterhesselen en Dalen samengevoegd met Coevorden tot een nieuwe gemeente Coevorden. Sinds de jaren negentig ontwikkelt de gemeente Coevorden samen met de Duitse buur Samtgemeinde Emlichheim het Eurobedrijvenpark dat deels op Duits grondgebied is gelegen. Het is tevens een logistiek centrum waarmee de historische economische transitofunctie weer tot leven wordt geroepen. Zo uitgerust gaat de gemeente Coevorden de 21<sup>ste</sup> eeuw in.

