

# TULLUM!

## Ein Leben für Ostfriesland

Die Biographie von Rolf Trauernicht

Gesammelt und aufgeschrieben von  
Jörg Müller-Barkei





# TULLUM!

## Ein Leben für Ostfriesland

Die Biographie von Rolf Trauernicht

Gesammelt und aufgeschrieben von  
**Jörg Müller-Barkei**

## **Impressum**

**ISBN 3-938020-80-6**

**Herausgeber:** Traucon Holding GmbH, Großefehn

**Verlag:** De Utrooper Verlag, Leer/Berlin

**Texte:** Jörg Müller-Barkei

**Textliche Mitarbeit:** Ernst Müller, Rolf Trauernicht, Betty Trauernicht

**Korrekturen:** Wilhelma Müller

**Fotos und Abbildungen:** Archiv Rolf und Betty Trauernicht, Archiv TRAUCO, Archiv Ernst Müller, Archiv H.Trauernicht, Archiv IHK Emden-Papenburg, Sammlung Norbert Giese, Heiko Janssen, Martin Stromann, SKN,

**Layout:** Jörg Müller-Barkei

**Druck:** Siebe Ostendorf, Rhaderfehn



Meine Biographie widme ich  
meiner Betty,  
die mich mein ganzes Leben  
begleitet hat.



# INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT.....	7
GELEITWORT DES NIEDERSÄCHSISCHEN MINISTERPRÄSIDENTEN.....	9
1.0 DER UNTERNEHMER VOM FEHN.....	13
1.1 VORGESCHICHTE – DIE FAMILIE TRAUERNICHT.....	25
1.2 KINDHEIT UND JUGEND AUF DEM FEHN.....	45
1.3 DIE FEHNSPEDITEURE.....	61
1.4 VERLORENE JAHRE (1940 BIS 45).....	81
1.5 DER NEUBEGINN NACH DEM KRIEG.....	105
1.6 DER AUFBAU DER TRAUCO .....	127
1.7 NEUE HORIZONTE.....	155
1.8 TULLUMS ZEIT ALS „REEDER“ .....	189
2.0 DER LÜCKENSCHLUSS – TULLUM WIRFT DEN FRIESENSPIEß.....	233
3.0 DAS EURORAPID-Projekt.....	303
NACHWORT DES AUTORS.....	323
BIBLIOGRAPHISCHE ANGABEN.....	324



## VORWORT

Eine Dokumentation über mein Leben – ein bewegtes Leben, das mich auf vielen Wegen vom Torfschiffer über Binnenschiffer und Baustoffhändler und politischem Unruhegeist mit Schaffensdrang zu meinem unruhigen "Ruhestand" führte.

Die Zeiten waren nicht ungünstig für die Entwicklung meiner unternehmerischen Tätigkeiten, haben mir aber auch Vieles abverlangt.

Mein Leben lang begleitete mich meine Betty, ohne die ich das Meiste wohl nicht erreicht und geschaffen hätte. Wenn ich nun zurückblicke, war sie für mich das größte Glück, was mir in meinem Leben zuteil wurde.

Meine Lebensgeschichte und die Geschichte meiner Familie wollte ich auch für meine Kinder und Enkelkinder und weitere Generationen bewahren, damit sie wissen, dass mit Fleiß und Schaffenskraft viele Dinge hier auf Erden bewegt werden können und das nicht nur zum eigenen Wohl, sondern gerade auch zum Wohle derer, die mit uns hier in Ostfriesland leben.

Ich bin froh, dass ich mit Jörg Müller-Barkei jemanden gefunden habe, der mit Akribie, exakter Recherche und schriftstellerischem Können das alles aufgeschrieben hat.

Großefehn, im Juni 2011





**BEGLEITWORT DES  
NIEDERSÄCHSISCHEN MINISTERPRÄSIDENTEN  
DAVID McALLISTER**

Dieses Buch widmet sich der Erfolgsgeschichte des einstigen Frachtschiffers Rolf Trauernicht, der den Familienbetrieb zu einem führenden Baustoffunternehmen weiterentwickelt hat. Damit wird dieses Werk auch zu einer Rückschau auf eine beeindruckende Lebensleistung.

„Tullum“ wird er gerufen und als „der große Ostfrieze“ oder „Leuchtturm zwischen Emden und Wilhelmshaven“ beschrieben. Unter diesem Markenzeichen ist Rolf Trauernicht zu einem Begriff in Ostfriesland und in ganz Niedersachsen geworden. Ein mittelständischer Unternehmer, der tief in der heimischen Region verwurzelt ist, der Verantwortung für viele Arbeitsplätze übernommen hat und der dank mutiger Innovationen sehr erfolgreich geworden ist.

„Tullum“ steht aber auch beispielhaft für eine Persönlichkeit, deren Wirken weit über ihre unternehmerische Tätigkeit herausragt. Ein Mensch, der über den Tag hinaus plant und mit viel Weitblick Verantwortung für die Gesellschaft übernimmt. Ganz besonders her-



vorheben möchte ich das Engagement von Rolf Trauernicht für den Lückenschluss der A 31.

Die Bundesautobahn A 31 verläuft heute von der Nordseeküste bei Emden nahe der niederländischen Grenze durch das Emsland bis nach Bottrop im Ruhrgebiet. Dabei entlastet sie das begleitende Straßennetz, insbesondere die Bundesstraße 70. Nach den ursprünglichen Planungen des Bundes wäre für den rd. 40 km langen Abschnitt der A 31 zwischen Geeste und Ochtrop-Nord der Ausbau und damit der Lückenschluss frühestens deutlich nach 2010 möglich gewesen. Neben den verkehrlichen Vorteilen führt eine durchgängige A 31 aufgrund der Zeitersparnis auch zu einer Senkung der Transportkosten. Dies hat der Unternehmer Rolf Trauernicht frühzeitig erkannt und durch seinen besonderen Einsatz den Lückenschluss der A 31 im Jahre 1999 initiiert und begleitet. Dabei haben sich die Landkreise Emsland, Grafschaft Bentheim, Leer und Aurich, die Stadt Emden, die Niederlande und die Wirtschaft zu einer Interessengemeinschaft Emslandautobahn zusammengeschlossen und mit einem großen Betrag den Lückenschluss der A 31 mitfinanziert. Das Land hat dieses Engagement honoriert und das Projekt ebenfalls finanziell unterstützt, so dass zusammen mit den Mitteln des Bundes der Lückenschluss vorzeitig realisiert werden konnte.

Herrn Rolf Trauernicht gebührt an dieser Stelle der besondere Dank des Landes Niedersachsen, dafür, dass bereits im Dezember 2004, nachdem das letzte Teilstück der Bundesautobahn A 31 bei Schüttorf freigegeben wurde, verkündet werden konnte: „Der Ostfriesenspieß ist fertig“.

Hannover, im April 2011

David McAllister  
Niedersächsischer Ministerpräsident



## 1.0 Der Unternehmer vom Fehn

Am 23. Juli 1924, einem Sommertag mittlerer Wärme, bewölkt und regnerisch, wurde dem Fehnschifferpaar Focke und Tjede Trauernicht in Wilhelmsfehn II, heute ein Ortsteil von Wiesmoor, ein Sohn geboren, das Erste von später 12 Kindern des Paares. Rolf, so taufte die Eltern ihren Erstgeborenen, wurde in eine unruhige Zeit hinein geboren.

Zwar hatte Ostfriesland, seit jeher ein Stiefkind der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland, nach dem Ersten Weltkrieg (1914-18), und trotz der Inflation der Jahre 1922 und 23, einen gewissen Aufschwung genommen, doch just im Jahr seiner Geburt, wenn auch noch nicht erkennbar für seine Eltern, begann mit einem starken Preisverfall auf Agrarprodukte, den wesentlichen Erzeugnissen der Region, die große Weltwirtschaftskrise sich anzukündigen. Sie führte, indem sie nacheinander Landwirtschaft, Banken und schließlich Handwerk und Handel der Region ergriff, zu einer weiteren Verarmung der durch die Inflation ohnehin wirtschaftlich geschwächten Landbevölkerung und war der langfristige Grund für das Ende des Torfabbaues und das Versiegen der Fehnschiffahrt.

Wie gelang es aber diesem Jungen aus einer Großfamilie, der noch zu seiner Schulzeit kein eigenes Paar Schuhe besaß, unter diesen, für eine berufliche Karriere nicht optimalen Voraussetzungen, ein Unternehmen aufzubauen, das bereits Anfang der 1960er Jahre als eines der größten und wichtigsten in Ostfriesland angesehen wurde? Wie konnte er, obwohl aus einfachen Verhältnissen, und nur mit einer Volksschulbildung ausgestattet, dennoch aus einem einzelnen Geschäftszweig eine Unternehmensgruppe aufbauen, die heute aus 26 Firmen besteht und deren Aktivitäten sich neben Weser-Ems bis nach Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern erstrecken?

Und wie war es schließlich möglich, dass er, obwohl schon in einem Alter, in dem andere nur noch an ihren Ruhestand denken, in einer in Deutschland beispiellosen Kampagne aus Überzeugungsarbeit, Geduld und, nicht zuletzt, Spendensammlung die vorzeitige





*Das Betriebsgelände der TRAUCO (Luftbild 2009)*

Fertigstellung einer Autobahn, den Lückenschluss der A31 nahezu „erzwang“?

Diese Geschichte, die, unvermeidlich, neben unwahrscheinlichen Erfolgen auch bittere Niederlagen umfasst, und gerade deshalb, im Durchhalten, auch wenn der Wind mal wieder von vorn wehte, ihre legende-bildende Kraft entfaltet, soll hier erzählt werden. Dabei ist das zu Erzählende kein Märchen. Jeder Erfolg, jeder Gewinn musste gegen die Widrigkeiten der Märkte, der wirtschaftlichen Entwicklung und, von Anfang an, die Widerstände der Natur und des Wetters hart erarbeitet, wenn nicht sogar gelegentlich erkämpft werden, und sei es nur gegen das Schwinden der eigenen Kräfte oder die einsetzende Müdigkeit.

Dies ist ganz wortwörtlich zu verstehen: Bereits mit 12 Jahren fuhr „Tullum“, wie er von Freunden und Familie, aber auch von der Mehrzahl seiner Landsleute genannt wird, parallel zur damals verpflichtenden Volksschule, als Schiffsjunge auf dem Torfschiff seines Vaters. Die „Jantje“, das letzte von 371 in Großefehn aus Holz gebauten Binnenschiffen, transportierte vor allem Torf aus den Fehnkolonien nach Emden oder der Krummhörn und kehrte mit Dünger, Baustoffen und anderen Waren zurück auf das Fehn. Da die Fehnkanäle zumeist rechtwinklig durch die Landschaft gezogen waren, kam Segeln nur in Betracht, wenn der Wind von seitlich oder Achtern kam; die übrige Zeit musste das Schiff an einem langen Seil von Land her gezogen, getreidelt werden. Dies vor allem war eine Aufgabe des Schiffsjungen. Eine weitere war oft auch der Verkauf der transportierten Waren am Zielort. Hier erwies sich Rolf Trauernicht früh als begabter Kaufmann, der durch geschickte Verhandlung den bestmöglichen Preis auszuhandeln wusste.

Dennoch war seine erste berufliche Station nicht auf dem Wasser, sondern im Moor. Nach dem Abschluss der Volksschule schickte sein Vater ihn „in't Ploog“, zu den Vierergruppen von Torfstechern, die vom Frühjahr bis zum Frühsommer im Moor den Torf gruben; ein weiterer Knochenjob, der dem Transport des Torfes über die Kanäle nur wenig nachstand. Als der Vater dann zu Beginn des Zweiten Weltkrieges eingezogen wurde, übernahm Tullum als ältester Sohn die Transportfahrten mit der „Johanne“, bis er selbst auch als Marinesoldat dienen musste und schließlich in Gefangenschaft geriet.

Diese Zeit als „Fehnspediteur“, wie Rolf Trauernicht heute sagt, an die er nach der Rückkehr aus der Gefangenschaft zunächst wieder anknüpfte, hat ihn in vielerlei Hinsicht geprägt, nicht nur in der Einsicht, dass „*ein Leben unter solchen Umständen keinen Spaß mach(t)e*“. Tatsächlich wurden in dieser Zeit die Konstanten seines Lebens ausgebildet: Warentransport, oder, wie man heute sagen würde: Logistik, und Handel. Diese Koordinaten bestimmten seine weiteren unternehmerischen Aktivitäten und wurden der Motor seines Erfolges.

Als Rolf Trauernicht 1945 aus der Gefangenschaft wieder nach Großefehn zurückkehrte, lag ihm nichts näher, als seine unterbrochene Tätigkeit wieder aufzunehmen. Doch während in der Mangelwirtschaft der Nachkriegszeit Torf als Brennstoff für Öfen und Herde nochmals eine kurze Blütezeit erlebte, drängten sich andere Transporte durch den gewaltigen Bedarf immer stärker auf: Baustoffe aller Art wurden in der Region, in der nicht nur große Teile der Städte Emden, Leer, Esens und der Bauernhöfe in der Krummhörn zerstört waren, sondern auch durch in die Region strömende Flüchtlinge und ehemalige Kriegsgefangene eine große Wohnungsnot in allen ostfriesischen Orten entstanden war, in großen Mengen benötigt, und angesichts fehlender oder zerstörter Straßenverbindungen waren es die Fehnspediteure, die lieferten.

Diesen Bedarf an Baustoffen und Materialien, ihren Transport und Verkauf als langfristig lohnendes Geschäft erkannt und 1949 in Form einer Baustoffhandlung realisiert zu haben, ist die zentrale unternehmerische Leistung von Rolf Trauernicht, und die Grundlage aller späteren Unternehmungen. Ihm kam zugute, dass fast gleichzeitig mit der Gründung seines Unternehmens das Deutsche Wirtschaftswunder seinen Anfang nahm, mit all seinen Folgen vor allem auch für die Bauwirtschaft. Nicht nur Wohnhäuser wurden in der Region gebaut, erneuert und erweitert, vor allem der Ausbau der Landwirtschaft mit der Neugründung von Höfen und der Erweiterung der Produktionen trieb die Nachfrage an. Von zentraler Bedeutung war dabei der Baustoff Eternit, für den Rolf Trauernicht seit 1954 den Vertrieb im Nordwesten Deutschlands durchführte, und den er anfangs noch auf dem Wasserweg von Berlin über Oldenburg nach Großefehn transportieren ließ.

Schon Anfang der 60er Jahre besaß sein Unternehmen eines der größten Baustofflager im Norden der Bundesrepublik und fand als solches Aufnahme in verschiedene Publikationen. Möglich war dieses Lager nur durch die Einführung von Gabelstaplern nach Deutschland, ein Transportmittel, das „Tullum“ auf seiner ersten Reise in die USA 1961 entdeckt hatte und sofort seinen Nutzen erkannte – ganz im Gegensatz zu vielen seiner Kollegen, die für diese Technik zunächst wenig Verständnis aufbrachten.

Während sich auf diese Weise das Geschäft mit den Baumaterialien entwickelte, und über die Jahre weitere Standorte entstanden, die nun nicht mehr mit Schiffen und Motorrädern, sondern mehr und mehr mit Lastwagen beliefert wurden, brachte Rolf Trauernicht von einer weiteren Reise in die USA eine ganz andere Idee mit. Und wieder war der Kern eine „logistische“ Erkenntnis: Hochwertige Produkte kosten im Transport per Tonne ebenso viel wie geringwertige, ihr Verkaufswert ist jedoch deutlich höher. Diese Einsicht war die Grundlage der „Nocado“-Gruppe, in deren Werken, fernab von industriellen Zentren, Armaturen aus Edelstahl gefertigt wurden und anschließend zu geringen Kosten an den Verkaufsort gebracht wurden.

Dieses Konzept war, trotz anfänglicher Schwierigkeiten sehr erfolgreich, und sorgte dafür, dass das Unternehmen vom Fehn eine globale Ausdehnung erhielt: Tochter- und Partnerunternehmen in Brasilien, Skandinavien, Spanien, Ungarn, Argentinien und China entstanden über die Jahre und zeugten vom unbedingten Einsatzwillen des Gründers und seiner Mitarbeiter.

Denn parallel zu dieser Neugründung wuchsen auch die Anforderungen und der Umfang der Tätigkeiten vor Ort: Immer mehr Baumärkte entstanden unter der Regie des Trauernicht Unternehmens, oder schlossen sich dem Lieferverbund an. Am Stammsitz in Großfehn entstand die TRAUCO Bauausstellung und verschiedene Spezialunternehmen für das Baumfeld wie die „traba“, die „TRAUCOglas“ und die „TRAUCO stein + design“. 1977 schlossen sich 65 Händler, zumeist Baumärkte, in einer Kooperationsvereinbarung zur „Nowebau“ zusammen, der in den Spitzenzeiten über 100 Baumärkte im ganzen Nordwesten und einigen der Neuen Bundesländer angehörten. Für die einzelnen Märkte bedeutete der gemein-

same Einkauf und die in Großefehn zentralisierte Logistik günstigere Preise und erhebliche Kostenersparnisse durch den Wegfall von eigenen Lagerflächen. Zusätzlich wurden sie alle an den entstandenen Gewinnen aus der Kooperation beteiligt.

Zu diesem Zeitpunkt hatte sich Rolf Trauernicht selbst bereits aus dem Tagesgeschäft zurückgezogen. 1986 hatte sein Sohn Focko die Firmenleitung übernommen, sein Vater allerdings war damit weit davon entfernt, sich bereits aufs „Altenteil“ zu begeben. Vielmehr wollte er, ganz Unternehmer, sich den „unternehmerischen Blick“ auf die Geschäfte nicht von der beständigen Beschäftigung mit den Tagesanliegen verstellen lassen. Er blieb weiterhin der Lenker der Geschicke des Gesamtunternehmens und sieht sich selbst als „Reeder“, dessen einzelne Unternehmen wie Schiffe eigenständig von ihren Kapitänen gesteuert und gelenkt werden. Den Kurs aber gab Tullum weiterhin vor.

Zugleich aber schuf ihm dieser teilweise „Rückzug“ die Freiheit, sich auch um andere, ihm wesentliche Fragen und Themen zu kümmern. Schon früh hatte er sich in politischen und sozialen Fragen engagiert und dieses Engagement auch in den Phasen intensivster unternehmerischer Tätigkeit fortgesetzt. Aber für ihn war die Schaffung von Arbeitsplätzen innerhalb und außerhalb seiner Unternehmen, wo immer er dies beeinflussen konnte, das wichtigste soziale Engagement, gerade in einer strukturschwachen Region wie Ostfriesland. Deshalb verwundert es nicht, dass er sein größtes Projekt vor allem auch als eine Aktivität für seine Heimat betrachtete, von dem eben sein eigenes Unternehmen *auch* profitiert.

So war es ein deutlicher Paukenschlag, als er, immerhin schon im Alter von 75 Jahren, im März 1999 anbot, für den zügigen und vorfristigen Fertigbau der Autobahn A31, die von Ostfriesland ins Ruhrgebiet führt, und an der seit immerhin 1975 mit Unterbrechungen gebaut wurde, sich mit 250.000 DM an den Baukosten zu beteiligen. Äußerer Anlass war einmal mehr ein logistisches Problem: die LKWs der Nowebau, die Baustoffhandlungen und Baumärkte im Norddeutschland und Westfalen beliefern, standen auf der umleitenden 42 km Landesstraße zwischen den unverbundenen Anschlussstellen Ochtrup und Geeste der unfertigen Autobahn oft stundenlang im Stau, was dem Unternehmen erhebliche Mehrkosten





*Die Mitarbeiter der TRAUCO (Aufnahme zum 60. Firmenjubiläum 2009)*

verursachte. Kurz entschlossen bot „Tullum“ einen Teil dieser Mehrkosten zur Bezahlung eines schnelleren Lückenschlusses der A31 an.

Dies war der Auftakt zu einem wahren Marathon der Anstrengungen. Schließlich mussten nicht nur lokale Politiker und Verwaltungen überzeugt werden, einen Plan zu ändern, der eine Fertigstellung der A31 erst um 2015 vorsah, sondern in diesem Fall reichten die Verwicklungen bis in die Landeshauptstadt in Hannover und letztendlich ins Berliner Kanzleramt. Zum Glück fanden sich nicht nur in den Verwaltungen der Landkreise und Institutionen wie der IHK Ostfrieslands zuverlässige Verbündete, sondern auch in den benachbarten Niederlanden, für deren Wirtschaft die geplante Verbindung über die A31 mindestens ebenso viele Vorteile bot, wie für die Unternehmen auf der „hiesigen“ Seite der Grenze.

Ziel war nichts Geringeres als die Realisierung einer in der Bundesrepublik bis heute einmaligen Finanzierungslösung unter Beteiligung von Wirtschaft, Privatleuten, Landkreisen und des Bundes. Als das Konzept für eine solche Lösung Ende 2000 endlich alle bürokratischen Hürden genommen hatte, war immer noch ein regionaler Finanzierungsbeitrag von 135 Millionen DM aufzubringen. Und auch wenn die Kommunen der Region davon 114 Millionen DM beisteuerten, blieben für die Wirtschaft immer noch 21 Millionen, die aus Spenden und freiwilligen Beiträgen eingesammelt werden mussten.

Dass dies gelang, dazu trug Rolf Trauernicht nicht nur mit seinem persönlichen monetären Betrag, sondern vor allem mit vollem Einsatz beim Sammeln von Spenden und sonstigen Beiträgen bei. Er war sich nicht zu schade, bei Veranstaltungen, auf denen er für die gefundene Lösung und deren Finanzierung warb, anschließend „mit dem Hut“ herumzugehen und Unternehmer und Privatleute auf deren Beteiligung am großen Unternehmen anzusprechen und ihnen, oft erfolgreich, größere und kleinere Beträge „abzuknöpfen“.

Schließlich konnte, statt 2015 bereits Ende 2004 die Fertigstellung des „Ostfriesenspießes“ gefeiert werden, ein Ereignis, das diese Region stärker an das Ruhrgebiet anbindet und dadurch nicht nur der regionalen Wirtschaft Kosten einspart und Arbeitsplätze sichert, sondern auch, durch die Verkürzung von Fahrtzeiten, die „weiße Industrie“, den Tourismus in Ostfriesland deutlich stärkt.

Denn für das Ruhrgebiet sind die ostfriesischen Inseln, wie auch die zugehörige Küste und das Binnenland schon lange ein wichtiges Erholungs- und Urlaubsgebiet.

Doch wer nun meinte, nach einer solchen Mammutaufgabe, die er noch dazu erfolgreich gemeistert hatte, sollte Rolf Trauer nicht, 2004 immerhin im Alter von 80 Jahren, langsam seine verdiente Altersruhe „ansteuern“, sah sich getäuscht. Noch während die Fertigstellung der A31 ihrem glücklichen Ende entgegen ging, fand er ein neues, aktuelles Thema im Transrapid, einer Technologie, nicht zufällig erneut im Bereich Verkehr und Logistik, die vollständig in Deutschland entwickelt und im Emsland über Jahrzehnte getestet worden war, nach ihrer technologischen Reife aber vor allem im Ausland, zuerst in China bei Shanghai statt in Deutschland realisiert wurde. Das Konzept einer, Weser-Ems durchquerenden, von Hamburg oder Berlin kommenden und über Groningen bis Amsterdam, Rotterdam oder darüber hinaus führenden Transrapidtrasse wurde von ihm zwar nicht zuerst, aber mit überzeugender Verve und Energie vorgetragen, und wird dies bis heute.

*Noch* war „Tullum“ mit diesem Konzept und den dahinter stehenden, wirtschaftlichen Überlegungen nicht erfolgreich. Aber seiner, trotz seines Alters immensen Dynamik und seinem Durchhaltevermögen ist es zuzutrauen, dass er auch diesen Plan über kurz oder lang zum Erfolg führt. Und wer glaubt, dass damit dann wirklich „Schluss“ ist, könnte sich getäuscht haben – wer weiß, was uns danach noch erwartet ...

Doch zunächst kehren wir zurück an den Anfang, denn dieser Überblick über sein Leben konnte nur einen ersten Eindruck geben vom Leben und Wirken dieses Unternehmers vom Fehn. Wie alles sich wirklich verhalten hat, und welche Anstrengungen, wie viel Fleiß, Arbeit und Durchhaltevermögen tatsächlich die Grundlage seines Erfolges und seiner Unternehmungen waren, das erzählen wir in den nächsten Kapiteln.