

# Menschen in Beruf, Handel und Handwerk (13)

## Ernest Marichal aus Faymonville: Garagist und Autoschlosser

Hubert Jates

Ernest wurde am 6. November 1931 als viertes von 6 Kindern der Eheleute Victor Marichal (1900-1975) und Gretchen Pesch (1903-1977, stammte von der Hallbacher Mühle, Deidenberg) geboren. Sein Vater arbeitete bei der Telegraphen- und Telefongesellschaft (RTT). Nebenbei betrieb er eine kleine Landwirtschaft und besaß ein Fahrradgeschäft. Ernest besuchte die Volksschule in Faymonville bis zum 7. Schuljahr, davon die ersten drei Jahre auf Französisch und letzten 4 auf Deutsch (wegen der deutschen Besatzung ab 1940). Seine Lehrerinnen waren Fr. Liègeois sowie Fr. Bort und Frau Windmanns (Gattin eines evangelischen Pastors), beide aus Köln.

Im Zuge der Ardennenoffensive wurde die Familie (Vater, Mutter und 5 Kinder) Ende 1944 mit einem deutschen Militär-Lkw nach Amel ins Haus Hubert Freches (*Bieren Hüber*) auf dem Kamp evakuiert. Der älteste Bruder war eingezogen. Die Großmutter Mariechen Freches, Witwe von Nikola Pesch, wurde ins Haus Freches Margarethe (*Jokebs Jret*) oberhalb der Dorfschmiede evakuiert. Gerade als Ernest sie dort Anfang Januar besuchte, wurde das Haus durch einen amerikanischen Jagdflieger in Brand geschossen. Das Flugzeug schoss auf einen deutschen Militär-Lkw, der gerade dort vorbeifuhr. Das Haus brannte bis auf die Grundmauern nieder. Die Oma kam danach bei der Familie Zians-Schöpges (*Heckle Pittere*) oberhalb vom Marktplatz unter. Gegen Ende März 1945 kehrte die Familie von Outrewarche nach Faymonville zurück. Dort war sie zuletzt noch 6 bis 8 Wochen untergebracht.

Nach dem Krieg besuchte er das 1. Jahr der Bischöflichen Schule im



Garage und Tankstelle Ernest Marichal, Faymonville, Anfang der 1960er Jahre. Die Personenwagen v.l.: Triumph Herald (1960), Ford Consul (1962) und Opel Kapitän.

(Alle Fotos: Sammlung Ernest Marichal)

Kloster Montenau unter Direktor Benoit Ledur. Alsdann arbeitete er ein Jahr in der Malmedyer Papierfabrik Steinbach. 1947 begann er wunschgemäß die Autoschlosserlehre in der Kfz-Werkstatt Gabriel in Chefosse/Stavelot, unweit der Rennstrecke von Francorchamps. Verkauft wurden hier Autos der Marke Renault und Motorräder von Gilette, die in Herstal hergestellt wurden.

Im 18. Lebensjahr zog es ihn zur Garage Heck nach Eupen (Paveestraße). Herr Heck vertrieb die Automarken Morris Mini und Morris Oxford, reparierte aber vor allem die bekannten US-Marken Buick, Chevrolet, Ford, Nash und Studebaker. Ernest erinnert sich an einen überdimensionierten Packhard mit einem seitengesteuerten 8-Zylinder-V-Motor von 7-8 Litern Hubraum - ein Motor wie der von einem Lkw mit einem Verbrauch von ca. 40 Litern auf 100 km! Sein Chef, und nur er, konnte damals einen alten FN behandeln, dessen Inhaber ein Ingenieur beim Eupener Kabelwerk war. Ein anderer Kunde,

ein Eupener Geschäftsmann, ließ seinen Imperia bei Heck warten. Dieses Auto war in Nessonvaux gebaut worden. Ein beliebter Kollege bei Heck war Arnold Bong (*Bonge Nöllche*), ein Spezialist für 2-Takt-Motoren.

Aus seiner Eupener Zeit unvergessen geblieben sind ihm die Erlebnisse mit den Kaffeeschmugglern in den Nachkriegsjahren. Als er eines Montags morgens zur Arbeit kam, stand in der Werkstatt der Buick eines Kunden - und zwar auf platten und flachen Felgen, ohne Reifen sowie mit einigen kleinen Löchern an der hinteren Stoßstange und am Kofferdeckel. Sein Chef war in tiefer Nacht mit viel Geschrei und Hektik geweckt worden, denn der Kunde war in der Nacht auf Schmuggeltour nach Deutschland vom Zoll verfolgt worden, wovon die Einschusslöcher am Hinterteil des Wagens zeugten. Er entkam ihnen aber durch eine abenteuerliche und riskante Flucht und versteckte seinen Wagen beim Kfz-Meister Heck. Einige Tage später fand Ernest noch 4-5 kg Kaffee gut versteckt im Wagen.

Der Kunde kaufte sich einen alten Renault. In Aachen fanden damals etwa zweimal jährlich Verkäufe von beschlagnahmten Schmugglerautos durch den Zoll statt. Oft schickten die Schmuggler dann Strohmänner zu diesen Verkäufen und ließen sich durch diese ihr vorheriges Eigentum zurückersteigern.

1952 kehrte Ernest nach Hause zurück und machte sich ein Jahr später selbstständig. In den 1950er Jahren verkaufte er viele Herkules-Motorräder, ein deutsches Fabrikat. Die 125cc- und die 175cc-Maschinen waren mit Sachs-Motoren ausgerüstet und die 250cc-Version mit Jilo-Motoren. Zudem verkaufte er Autos aller Marken. Seine Lambretta-Motorroller waren auch sehr gefragt. 1954 eröffnete er eine Tankstelle, die einzige in Faymonville. 1 Liter Benzin kostete damals etwa 20 BF (0,50 €).

Mit Heinz Fickers aus Honsfeld stellte er in dieser Zeit seinen ersten Lehrjungen ein. In seiner beruflichen Laufbahn hat Ernest 18 Lehrjungen ausgebildet, ein Zeichen für die fachlichen Kenntnisse und die Beliebtheit des Meisters! 1954 begann er den Neubau des Wohnhauses und der Garage. Drei Jahre später zog er hier mit seiner Frau Agnès Sereche (1934-2015) aus Faymonville ein, nachdem sie 1956 geheiratet hatten. Sie half ihm in der Buchführung des Betriebs und kümmerte sich um die Erziehung der 3 Kinder.

1958 erhielt er die Vertretung der Marke Mitsubishi. Er gewährte auf Neuwagen 3 Jahre Garantie und bot den Unterhalt alle 1.500 km zum Preis von 200 BF (5 €) an. Nachdem die Autofirma die Vertragsbedingungen abänderte, wechselte er nach nur anderthalb Jahren zu Firma Hyundai. Nach 2 Jahren stoppte Hyundai seine Belgien-Exporte wegen Fabrikationsmängel und Karosserieproblemen (Durchrostung). Daher verlegte Ernest sein Geschäft vorwiegend auf den Kommissionsverkauf von Gebrauchtfahrzeugen aller Marken. Anfang der 1960er Jahre übernahm er, durch Vermittlung der Firma Emontspohl Eupen, Verkauf und Reparatur der Lkw-Marke Bedford.



*Eind Morris Oxford im ursprünglichen Werkstatt-Tor (1954).*

Eine Anekdote zwischendurch: Mitte der 1950er Jahre war Pastor Messerich aus Oudler für einige Jahre in Faymonville tätig. Er war für seine Vorliebe zur Technik und insbesondere zur Modellfliegerei bekannt. Er wäre zu gerne Ingenieur geworden, doch seine Eltern überzeugten ihn, Priester zu werden. Er vertraute Ernest einst an, dass sein Vater ihm gesagt habe, dass er, wenn er Pastor sei, auch noch etwas Ingenieur sein könne. Wenn er aber Ingenieur sei, könne er nie mehr Pastor sein. In Faymonville war der Priester sehr beliebt; er hatte viele Ideen zur Belebung des Dorflebens und baute z.B. einen Kinosaal, in dem er selbst Filme vorführte.

### **Wandel im Garagistenleben**

Ab Mitte der 1950er Jahre schritt die Modernisierung der Landwirtschaft immer schneller voran, d.h. vom langsamen Pferd wechselte man zu schnelleren Jeeps. Dem passte sich Ernest an und setzte auf zwei Marken: Willys und Ford. Er bezog die Fahrzeuge von der Brüsseler Firma

GSP. Bestückt mit 2-Liter-Benzin-Motoren und bei einer Leistung von 60 bis 70 PS wurden sie für 30.000 BF (750 €) pro Stück verkauft. Diese Jeeps wurden teils auch auf Petroleum umgebaut, da dies um 1/3 billiger als Benzin war: 7 BF (0,175 €) je Liter. Die Jeeps waren beliebt, konnten vieles ziehen und wurden sogar mit Mähbalken der Marke Fahr ausgerüstet. Diese waren zwar nicht so billig, dafür aber stabiler. Wenn der Balken an ein Hindernis stieß, kuppelte der Jeep automatisch aus. Der Balken war an der Fahrerseite kurz vor dem Einstieg fest montiert.

Ab den 1960er Jahren begannen die Traktoren ihren unaufhaltsamen Aufstieg. Bei Ernest Marichal war die Marke International, und hier besonders der Typ Pony mit 10 PS Trumpf. Die Fahrzeuge wurden durch die Firma Dannemark, Faymonville (später Weismes), aus Amerika importiert. Das Vehikel wurde in Kisten geliefert, im Hofe Dannemark ausgebreitet und nach und nach zusammenmontiert. Paul Mathonet vom Stephanshof (Schoppen) war einer



Luftaufnahme der Garage Marichal-Faymonville Anfang der 1970er Jahre.

der ersten Käufer eines solchen Traktors. Noch Jahre später meinte er, er habe nie mehr ein solch stabiles Gerät gehabt. Viele Neugierige trafen sich damals in Faymonville bei der Montage. Nach einiger Zeit erhielt die Fa. Dannemark die Vertretung für Kramer-Traktoren.

Ernest Marichal, der nur so vor Ideen und Tatenlust sprüht, arbeitet noch heute in seiner Werkstatt und dreht, schraubt und tüfelt an allerlei Motoren herum. Auf über 70 Berufsjahre zurückblickend, stellt er fest, dass sich die Ingenieurskunst rasant entwickelt hat und leistungsfähigere und auch energiesparendere Fahrzeuge hervorgebracht hat. Damals wurden die Motoren z.B. schon etwa nach 30-40.000 km überholt; heute ist dies erst nach 400.000 km erforderlich. Seine große Bewunderung für die Automatik der US-Autos, wie er sie bei Heck kennenlernte, ist bis heute geblieben. Die Entwicklung dieser Technik setzte im Vergleich zu anderen Entwicklungen der Automobiltechnik erst nach 60-70 Jahren ein.

Damals fand man in manchen Eifeler Dörfern eine oder sogar mehrere Kfz-Werkstätten. Heute wird der Markt jedoch von den Marken diktiert und die Kleinbetriebe haben längst keine Chance mehr. Die Automarken binden ihre Kunden besonders durch die langjährigen Garantien. Zudem ist der Inhaber verpflichtet, seinen Wagen regelmäßig zum Unterhalt vorzufahren. Der Markt und der Verkaufsdruck von heute tun ein Übr-

ges zur Reduzierung der kleineren Werkstätten.

Ähnlich wie in anderen Dörfern ist auch in Faymonville ein Rückgang der dörflichen Geschäftsinfrastruktur zu beobachten. Zählte man hier nach dem Krieg noch 8 Geschäfte und Tante-Emma-Läden (Bastin, Hermann, Paquay, Peiffer, Close, Lejoly, Ledur und Demoulin), fünf Cafés (Serexhe, Pesch, Marichal, Vieux Sultan und Dannemark), zwei Schmiedewerkstätten (Stoffels und Lejoly), zwei Metzger (Lemaire und Marquet), drei Bäcker (Christian (2x) und Hermann), ein Stoffgeschäft (Paquay), einen Sattler (Noël) und einen Fahrradhandel (Marichal, Ernests Eltern), so findet man heute nur mehr ein Gemischtwarengeschäft,

zwei Konfektionsgeschäfte, ein Restaurant und ein Café.

Ich lernte in Ernest Marichal einen Menschen kennen, der seinen Beruf mit viel Herzblut und Liebe ausgeübt hat - einen Beruf, der im Laufe der Jahre durch die zunehmende Globalisierung der großen Automarken, aber auch durch den Einzug der Elektronik in die Autotechnik einem starken Wandel unterworfen war. Diese Entwicklung ist nicht aufzuhalten; die Konzerne diktieren das Geschäft, den Verkauf und das Marketing. Der Kunde passt sich dieser Strategie an, da er ja auch mit Vorteilen gelockt wird.

Wie hart der weltweite Konkurrenzdruck ist, wird an den Manipulationen deutlich, die sich einige Konzerne zur Umgehung staatlicher Normen einfallen ließen. Da aber das Auto im ländlichen Gebiet auch in Zukunft unverzichtbar sein wird, wird der Beruf des Kfz-Meisters nicht aussterben, auch wenn der Arbeitsschwerpunkt sich noch mehr auf Elektronik und Informatik verlegen wird und kleine Werkstätten, wenn überhaupt, nur mehr Nischenplätze haben werden.



Der einzige Roll's Royce, der jemals in der Garage war, gehörte Pierre Piront aus Weismes. Rechts Ernest Marichal (1991).