



Gigo – wie wir ihn alle kannten, 1998



Gigo (Mitte), H. Flach, Rennleiter 1949 / 50 (rechts), Fritz Berger, Rennleiter vor dem Krieg (links)

# Hubert Schmidt-Gigo – eine bemerkenswerte Persönlichkeit ...

... mit einem großen Herzen, nicht nur für den Motorsport – Teil 1

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Günter Geyler (1); Roland Pries (3)

*Es treffen sich ein paar der ewig junggebliebenen Rennsportfreunde, damit sind die Jahrgänge um etwa 1940 gemeint, es wird geklönt über die ach so schönen, vergangenen Zeiten. Im Sachsenland steht dabei der Sachsenring (nicht nur) an vorderster Stelle, da gibt es ja unendlich viele tolle Geschichten, auch über eigene Erlebnisse zu berichten. Unwillkürlich wird dann auch der Name „Gigo“ erwähnt – und wir sind somit beim angekündigten Thema.*

Ohne Zweifel kann man behaupten, dass Hubert Schmidt-Gigo, auch Fred Gigo genannt, eine äußerst respektable und beachtenswerte Persönlichkeit war. Diesen großen Mann sollten unbedingt

ein paar Zeilen gewidmet werden. Sein eigentlicher Geburtsname lautete Hubert Schmidt, am 4. Juni 1919 wurde er im thüringischen Waltershausen geboren. In Hohenstein-Ernstthal verlebte er

seine Kindheits- und Jugendjahre, und hier wurde ihm wohl mit größter Wahrscheinlichkeit der unheilbare Benzinvirus übertragen, welcher auch unter anderem sein Leben wesentlich prägte.

In Chemnitz besuchte er das Realgymnasium, aus dieser Zeit stammt auch sein Spitzname „Gigo“. Der Schüler Hubert, eigentlich ein Sprachgenie, hatte sich mit dem Latein etwas schwer, der Professor formulierte darauf lateinisch einen lustigen Spruch mit dem Ende „Gigant“ für Hubert, die Mitschüler prägten darauf den Namen „Gigo“. Später ergriff er den Beruf als Musterzeichner im Textilgewerbe, auch die Tätigkeit des Übertragens auf die textile Patrone gehörte zu seinen beruflichen Aufgaben.

Da sein Vater in den USA als Vortragskünstler arbeitete, ging er 14-jährig als Werksstudent dahin. Während der Überfahrt verdiente er sich seine „Brötchen“ als Tellerwäscher auf dem Dampfer. Er begann, die englische und französische Sprache zu erlernen, was für ihn im späteren Leben mehrfach zu einem Vorteil wurde. Seine Lei-

denschaft gehörte als heranwachsender jungen Mann der Leichtathletik, er wollte 1940 unbedingt bei Olympia in Japan starten und begann deshalb mit dem Lernen der japanischen Sprache, diesen Wunsch zerstörte aber der Beginn des Zweiten Weltkrieges.

Den Anfang des Zweiten Weltkrieges erlebte er im September 1939 als Zwangsverpflichteter beim Reichsarbeitsdienst. Die Kriegszeit muss hier Erwähnung finden, da diese ein erheblicher und bedeutender Abschnitt in seinem Leben war, überzeugte Pazifisten können ja diese Zeilen überspringen, und dies soll auch keine Kriegsverherrlichung darstellen. Ab 1939 diente Hubert Schmidt bis 1945 zu Kriegsende in der deutschen Wehrmacht. Sein Einstieg begann im November 1939 mit der Ausbildung zum Fahnenjunker (Offiziersanwärter). Bereits im Frühjahr 1940 erfolgt sein Einsatz an der Westfront in Frankreich. Seinen ersten eigentlichen Fronsatz hatte er während des Westfeldzuges in der Nähe von Antwerpen. Hierbei überquer-



Hubert Schmidt am 07.10.1951 am Start zum Sachsenring-Rennen ...



... und zum Rennen in Aktion auf 125 cm³ IFA-DKW

te er als Einzelkämpfer ein Minenfeld, durchschwamm einen Kanal, um einen Bunker am gegnerischen Ufer in die Luft zu sprengen und um eine Brücke zu retten. Wäre das nicht gelungen, hätten die feindlichen Truppen am nächsten Tag umfangreiche Kontingente der deutschen Wehrmacht mit vielen Soldaten zerstört. Für diesen Einsatz erhielt er das „Eiserne Kreuz“ zweiter Klasse und wurde für seine „Tapferkeit vor dem Feind“ zum Gefreiten befördert. Nach einem weiteren Kampfeinsatz in der Schlacht von Dünkirchen gegen die Briten und Franzosen geschah die Einnahme der Stadt durch die deutsche Wehrmacht am 4. Juni 1940, genau zu seinem Geburtstag. Hier passierte eines seiner „Husarenstücke“, mit einer „Norton“ fuhr er in der Dunkelheit allein hinter die feindliche Kampflinie. Dabei kam er in die Nähe einer Gruppe englischer Soldaten, er imitierte durch laute Rufe Kampfbefehle, und es gelang ihm, die Engländer zu täuschen und gefangenzunehmen, mit einem englischen Lkw fuhr er diese bis zu seinem Batallionsgefechtsstand. Danach wurde er mit der Einheit nach Paris stationiert. Aufgrund seiner guten Sprachkenntnisse bekam Schmidt Befreiung vom normalen Dienst und erhielt Sonderaufgaben, wie zum Beispiel Stadtführungen für die Generalität. Im Frühjahr 1941 verlegte seine Einheit an die Ostfront, der unterdessen 22-Jährige wurde als Kompaniechef im Dienstgrad Leutnant beim Überfall auf die Sowjetunion eingesetzt. Dieser Einsatz währte bis Kriegsende, bis dahin wurde er seit 1939 sechsmal verwundet und erhielt alle drei Stufen des Verwundetenabzeichens. Er war unterdessen zum Oberleutnant sowie am 1. November 1944 zum Haupt-

mann befördert worden. Für seine militärischen Leistungen erhielt er zahlreiche militärische Auszeichnungen, so auch die Nahkampfspange, das EK 1, das Infanterie-Sturmabzeichen, das Deutsche Kreuz in Gold, die Ehrenblattspange sowie weitere Ehrungen an der unmittelbaren Front.

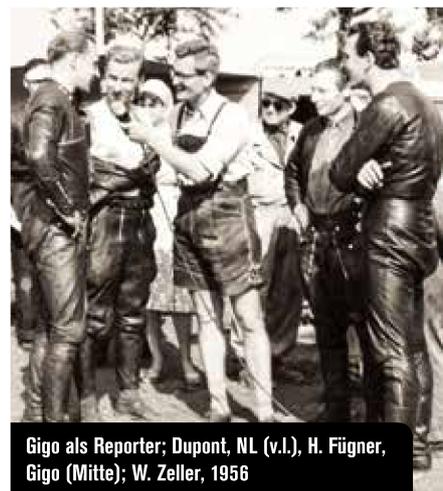
Als Bataillonskommandeur wurde ihm im Februar 1945 der Befehl erteilt, die Bahnstrecke Königsberg – Pillau zu besetzen und zu verteidigen. Diese war wegen Nachschubtransporten der Wehrmacht, aber auch für den Abtransport zigtausender deutscher Flüchtlinge aus den Ostgebieten eine wichtige Lebensader. Ihm gegenüber stand eine größere sowjetische Panzerabteilung, und es gelang ihm aufgrund kluger, taktischer Kampfhandlungen, diese relativ lange aufzuhalten. Seinem Verdienst war es zu verdanken, dass noch 14 Züge mit tausenden deut-

schen Flüchtlingen von Königsberg nach Pillau gelangen konnten. Wenig später erlitt er seine siebte Verwundung und wurde zum Genesungsurlaub in die Heimat verlegt. Für seine außerordentlich bemerkenswerte Leistung wurde Hubert Schmidt am 18.03.1945 in Hohenstein-Ernstthal das Ritterkreuz verliehen, zusätzlich erfolgte der Eintrag in das Goldene Ehrenbuch der Stadt.

Als am 8. Mai 1945 die US Army in Westsachsen einrückte, kam er in deren Kriegsgefangenschaft. Die Alliierten regelten die Aufteilung Deutschlands in Besatzungszonen, und die amerikanischen Truppen zogen weiter westwärts. Gigo wurde entlassen, sogar seine vorher requirierten Orden wurden ihm wieder ausgehändigt. Die Besetzung der Ostzone erfolgte nahtlos durch die Sowjetarmee. Alles, was nur annähernd „nach einer Uniform roch“, wurde radikal interniert; dazu gehörte auch Hubert Schmidt. Ein Jahr später wurde er aus dieser Haft entlassen.

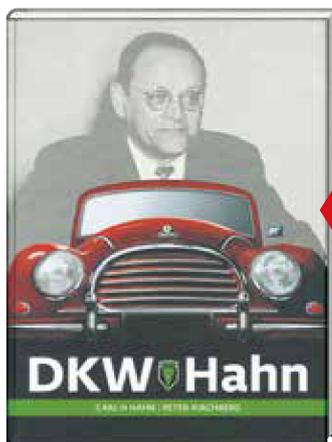
Somit endete für Hubert Schmidt mit erst einmal 27 Jahren nach Jugend- und Militärzeit der zweite Lebensabschnitt, und der weit aus längere und sehr bewegte dritte Abschnitt konnte beginnen. Er widmete sich vorerst der heiteren Muse und begann bereits im Sommer 1946 mit Bühnenauftritten. Eines seiner ersten Engagements war im Allotria-Variété Chemnitz als Ansager und Parodist. Es folgte 1946 seine Vorstel-

lung als „Fred Gigo, der rasende Reporter“ im Zirkus Aeros, da parodierte er Rennfahrer und deren Maschinen. Die Motorengeräusche ahmte er mit seiner Stimme perfekt nach. Er schilderte einen Rennverlauf: „... da kam ein Opel angeopelt, ein Adler kam vorbeigeadelt und dann ein Ford und der fuhr auch schnell“. ... tosender Applaus. Es folgten Rundfunkauftritte, u.v.a.m. am 22. Juni 1947 in einer Sendung mit Wilhelm Bendow und Beate Riehmann. Fred Gigo (jetzt Künstlernamen) stand bereits 1949 nach der Gründung der DDR unter ständiger Beobachtung des Ministeriums für Staatssicherheit. Es war sogar vorgesehen, ihn aufgrund seiner vielseitigen Kontakte zu westlichen Rennfahrern als inoffiziellen Mitarbeiter anzuwerben, jedoch erfolglos.



Gigo als Reporter; Dupont, NL (v.l.), H. Fügner, Gigo (Mitte); W. Zeller, 1956

mein  
Shop



### DKW Hahn - Ein Manager und Unternehmer der deutschen Kraftfahrzeugindustrie

AUTOMOBILGESCHICHTE

19,95 €

Buch, Hardcover,  
208 Seiten, Format 23 x 31 cm

Der Manager und Unternehmer Carl Hahn (1894 - 1961) ist unter dem Ehrennamen DKW Hahn in die deutsche Automobilgeschichte eingegangen. In diesem Buch wird im Kontext seines Lebens sein herausragender Beitrag bei der Entwicklung von DKW und der Auto Union dargestellt.

meine

Freie Presse

in allen Freie-Press-Shops in Ihrer Nähe  
kostenlose Bestell-Hotline 0800 80 80 123