

Rudolf "Rudi" Mirke - Radrennfahrer

Geburt am 16.06.1920 in Breslau
als Rudolf Fritz Mirke

Tod am 10.12.1951 in Berlin-Charlottenburg

Rudolf Mirke wurde als Sohn des Dachdeckers und Kaufmanns Fritz Mirke und dessen Ehefrau Ottilie Skoczowsky in Breslau geboren.

Mindestens seit dem Jahr 1940 nahm Rudi an Radrennen teil. 1944 gewann Rudolf Mirke die Deutsche Meisterschaft im Straßenrennen der Amateure; bereits ein Jahr zuvor war er Deutscher "Kriegsmeister" geworden.

Angeblich wurde Rudi Mirke im letzten Kriegsjahr schwer verwundet. [1]

Nach dem Krieg wurde Rudolf professioneller Radrennfahrer und wandte sich dem lukrativeren BahnradSPORT zu. Im Jahr 1946 wurde er zusammen mit Harry Saager Deutscher Meister im Zweier-Mannschaftsfahren, und ein Jahr später wiederholte er diesen Erfolg mit Hans Preiskeit. Außerdem wurde Rudi Mirke dreimal in Folge Dritter der Deutschen Meisterschaft im Sprint (1947-1949).

Rudolf Mirke startete bei 14 Sechstagerennen - meistens mit Hans Preiskeit. Im Dezember 1951 stürzte er beim Berliner Sechstagerennen auf der engen Bahn in der Sporthalle am Funkturm. Er erlitt eine schwere Hirnquetschung und starb wenige Tage später im Westend-Krankenhaus. Ursache für den Sturz soll eine gebrochene Vorderradgabel gewesen sein - möglicherweise als Folge von Materialermüdung. [2]

Im Jahr 1949 spielte Rudi Mirke in dem Film "Um eine Nasenlänge" von Regisseur E. W. Emo mit; Hauptdarsteller waren Theo Lingen, Sonja Ziemann, Rudolf Prack und Hans Moser. Rudolf Mirke verkörperte neben weiteren bekannten Sechs-Tage-Rennfahrern (z.B. Hans Preiskeit) sich selbst.

Quellen:

Wikipedia - https://de.wikipedia.org/wiki/Rudi_Mirke

[1] Sport-Magazin - Ausgabe vom 07.04.1948

[2] Illustrierte West-Berliner Zeitschrift - Ausgabe Nr. 2/1952





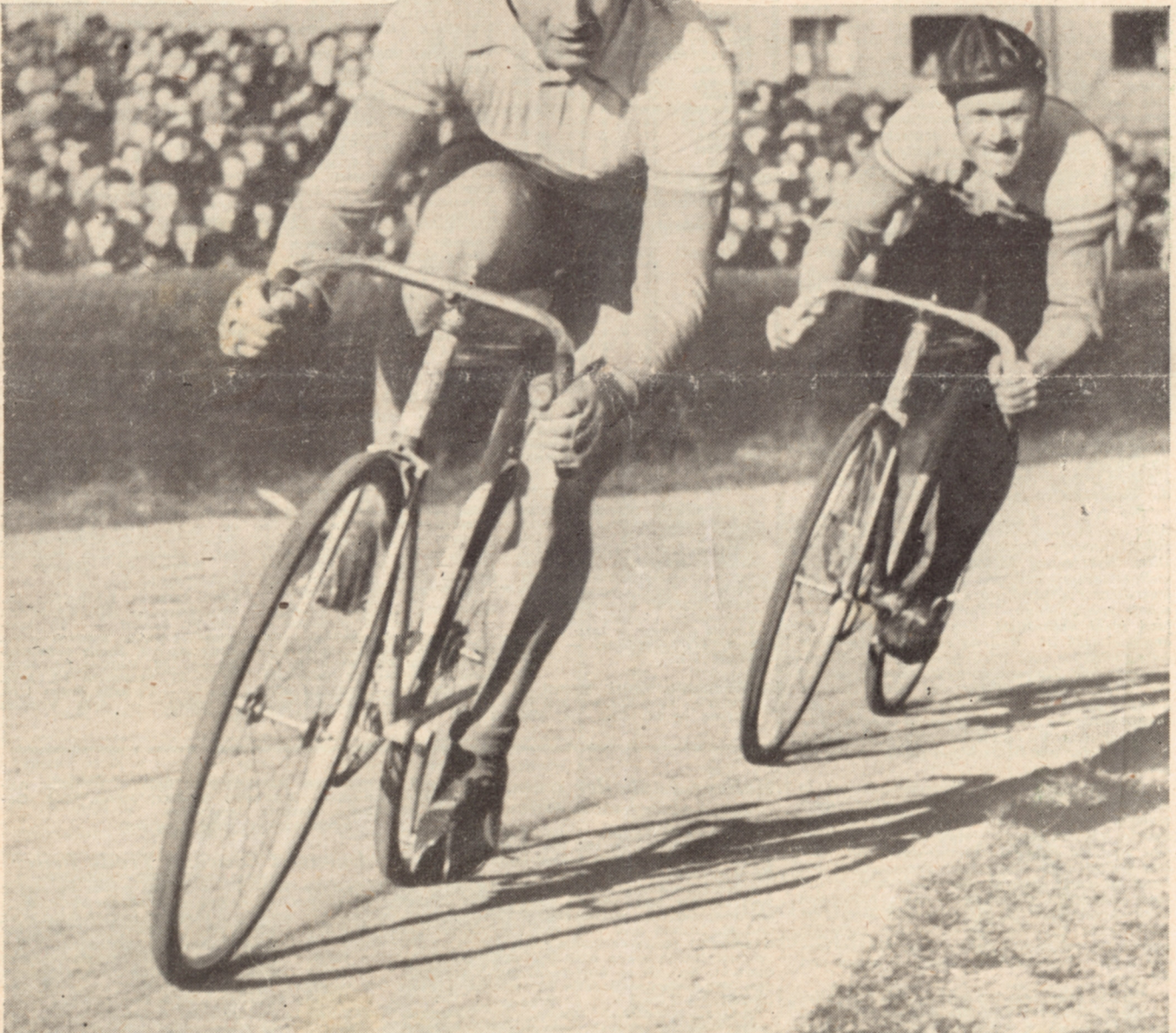
Von links nach rechts: Rudi Mirke mit Hans Moser, Rudolf Prack (hinten) und Theo Lingen im Kinofilm "Um eine Nasenlänge" aus dem Jahr 1949.

Laym K36/6

Sport

MAGAZIN

Die
illustrierte
Wochen-
Rundschau



Zehntausende jubeln auf, wenn der sehnige Berliner Harry Saager lossprintet und sein Mannschaftskamerad des letzten Jahres, Rudi Mirke, sich an sein Hinterrad spannt. Diese sportlich vorbildlichen Rad-Duelle der beiden Rivalen belebten auch den Radsport-Auftakt in München. Mirke-Saager bildeten fast das ganze Radsport-Jahr 1947 eine kaum schlagbare Einheit bei Mannschafts-Wettbewerben und trennten sich gerade am Tage des deutschen Meisterschafts-Entscheidungss in Bamberg. Mit seinem Klub-Kameraden Preiskelt zusammen — beide übrigens schwer verwundet heimgekehrt —, schafften die beiden Breslauer dennoch die deutsche Meisterschaft. Bild: Dena

Preis 20 Pf.

Für Zustellung ortsübliche Gebühr

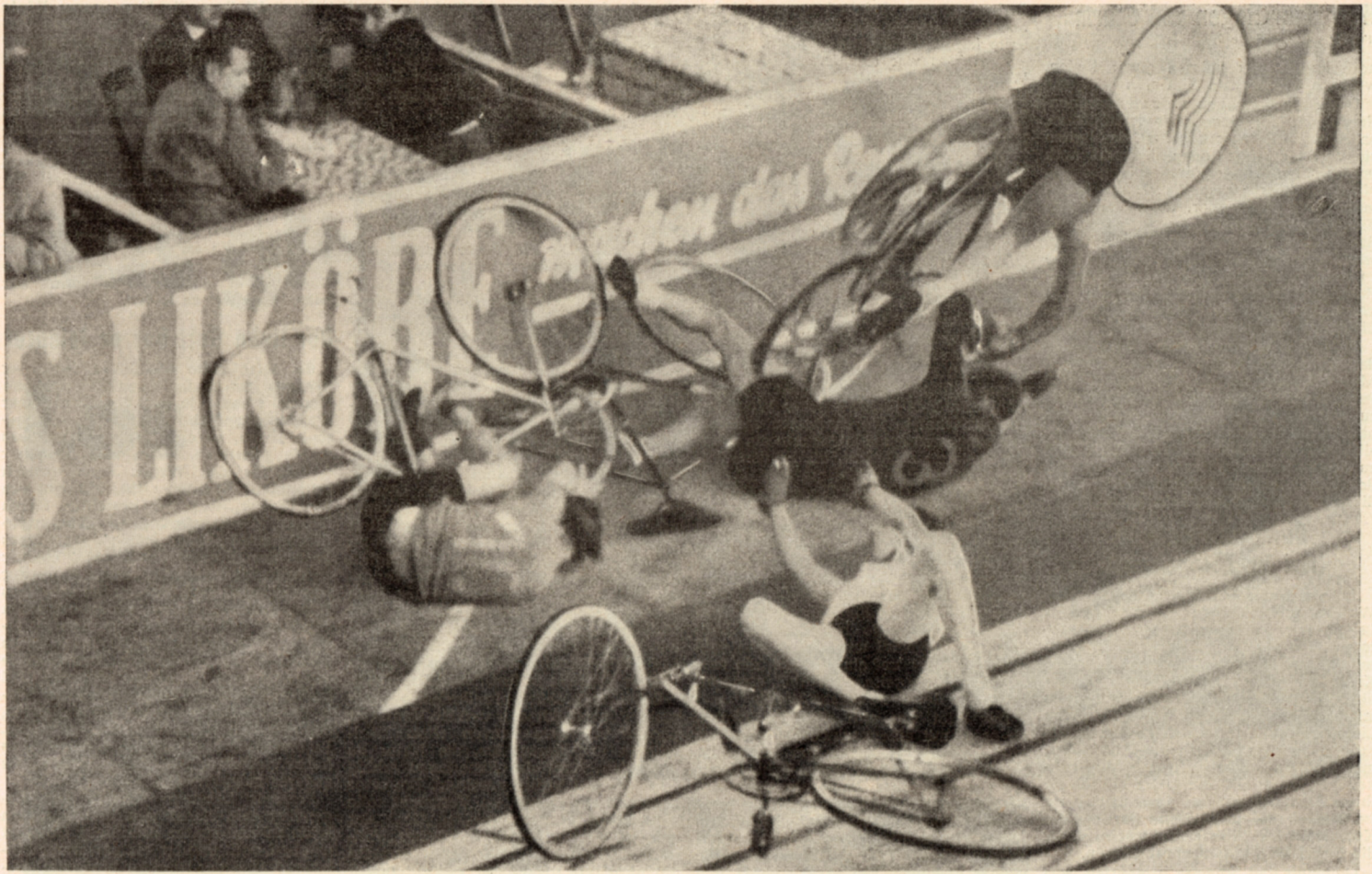
Nr. 2

West ■ Illustrierte Berliner Zeitschrift

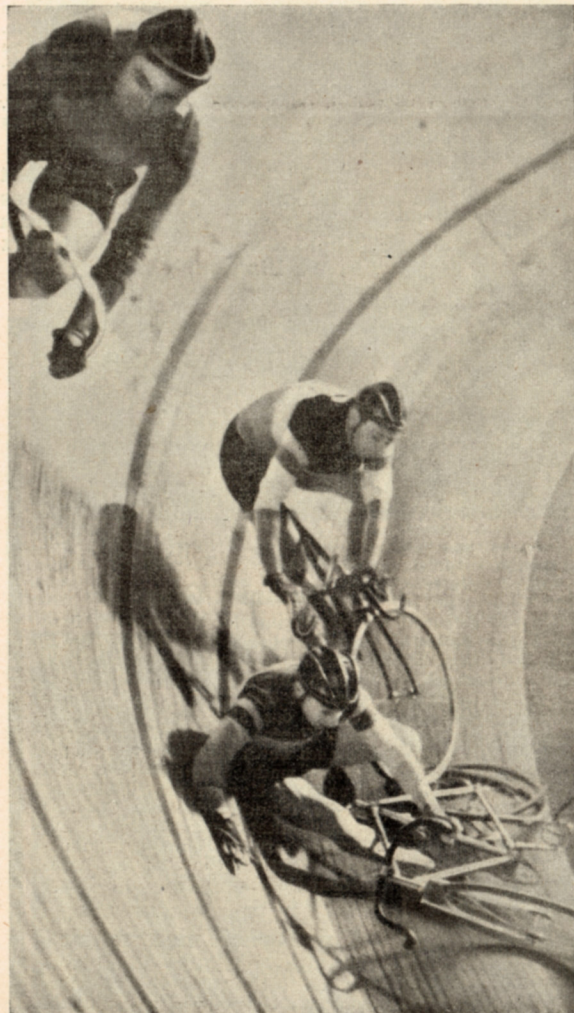
Der Tod mit
führ



Rudi Mirke (Nummer neun) ist der letzte der drei Radrennfahrer, die binnen zweier Jahre auf der Berliner Winterbahn am Funkturm zu Tode stürzten. Wen trifft eine Schuld? Auf den Seiten 14/15 untersuchen wir die Gründe, aus denen drei Sportsleute in den Tod führen.



An der Barriere ducken sich die Zuschauer, erschreckt durch die Gewalt, mit der die Fahrer gegen die Verschaltung schlagen. In der Geraden verlaufen Stürze glücklicher als in den Kurven.



Die Kurven und ihre Ausgänge sind der Ort der meisten Stürze. Dieses Bild zeigt die Stelle, an der Kroll November 1949 tödlich verunglückte; die abgebildeten Fahrer sind Hoffmann, Buysse und Oubron. Die Stellung des auffahrenden Buysse beweist seine Erfahrung im Stürzen: er verreit das Vorderrad, um den Anprall zu mildern.

Schuld oder



Die Bahn in der Sporthalle am Funkturm wurde von Clemens Schürmann gebaut, einem alten Experten, der in aller Welt Radrennbahnen errichtet hat. Sie ist nur 154 Meter lang, also kürzer als frühere Winterbahnen in Berlin (Sportpalast 160 Meter, Deutschlandhalle sogar 200 Meter). Es gibt noch kürzere Bahnen, zum Beispiel amerikanische, aber sie haben nicht solche langen Geraden und lassen nicht so hohe Geschwindigkeiten zu.



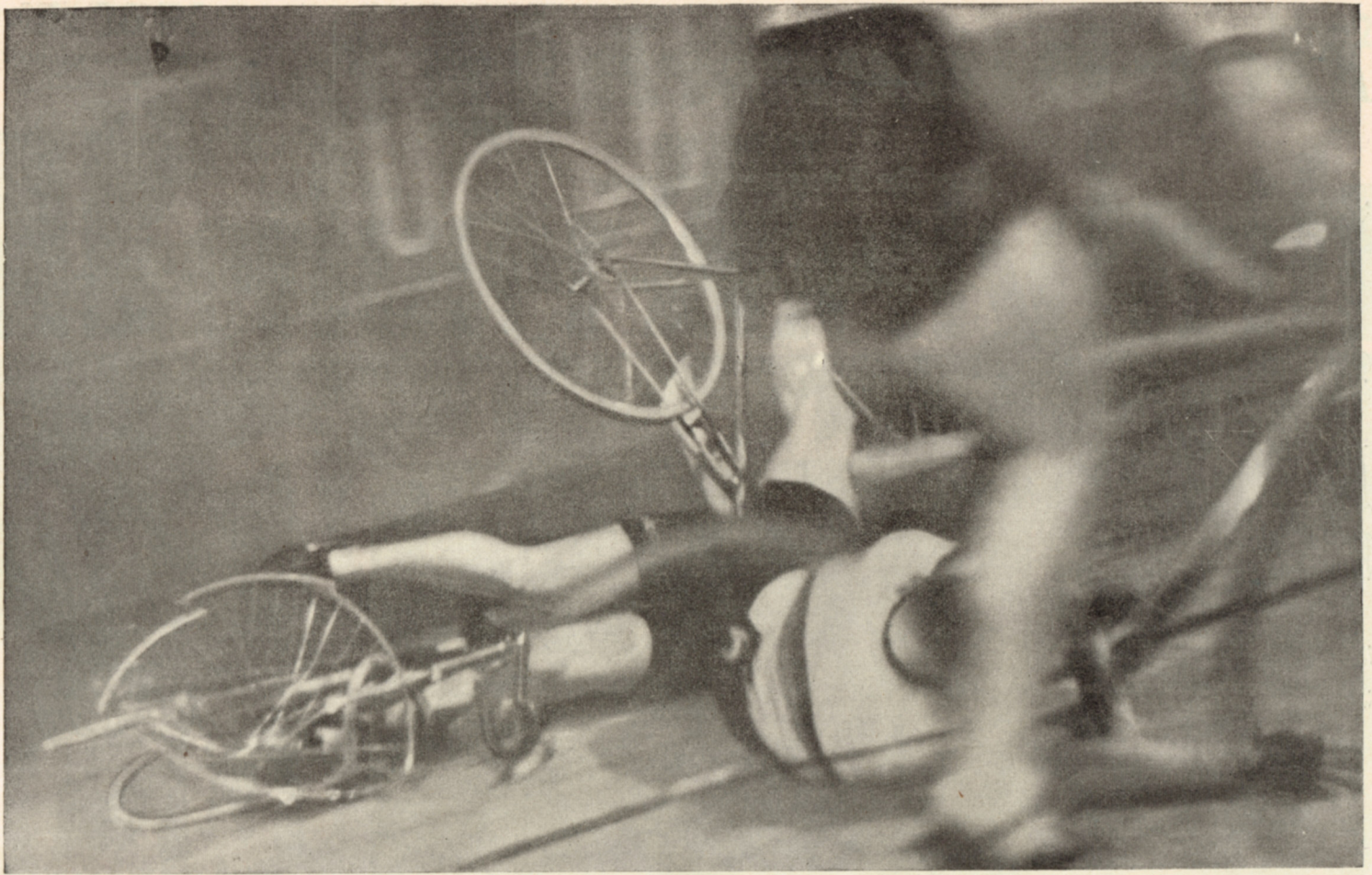
Werner Bunzel: „Die Bahn am Funkturm ist eine harte Nuß.“ Der Fliegermeister, der schon oft in der Halle gefahren ist, hält die Bahn für Fliegerrennen ungeeignet.



Fredy Budzinsky: „Die meisten Stürze passieren ausgangs der Kurven. Der Druck, den der Fahrer auf sie ausübt, beträgt 200 kg bei einer Geschwindigkeit von etwa 60 km/st.“



Hans Preiskert: „Für mich ist die Bahn leichter auszusteuern als die in Münster“, sagt Mirkes Freund. „Ich habe immerhin die beiden letzten Sixdays ohne Sturz durchgefahren!“



Der Beweis, daß allzu leichte Rennmaschinen mit dünnen Felgen selten einen Sturz überdauern, ist dieses Bild: die Vorderradfelge des Schweizer Plattner ist sogar mehrfach gebrochen.

Zufall?

Paul Kroll, Joris van Beek und Rudi Mirke starben an den Verletzungen, die sie sich bei einem Sturz auf der Berliner Radrennbahn in der Sporthalle am Funkturm zuzogen — drei Tote innerhalb von zwei Jahren! Warum mußten sie sterben? Ist die Bahn tödlich oder sind die Radrennfahrer fahrlässig? Hier ist ein objektiver Bericht.



† **Joris van Beek**, Holland, fuhr im 34. Berliner Sechstagerrennen als Partner Arie Voorens. Am 12. März 1951 verunglückte er und starb sechs Tage später im Westendkrankenhaus trotz einer Schädeloperation.



† **Rudi Mirke**, ein Breslauer, bildete mit Hans Preiskeit zusammen das beste deutsche Paar. Ein Gabelbruch verschuldete seinen Sturz. Nach erfolgloser Operation starb er am 10. Dezember 1951 im Krankenhaus.



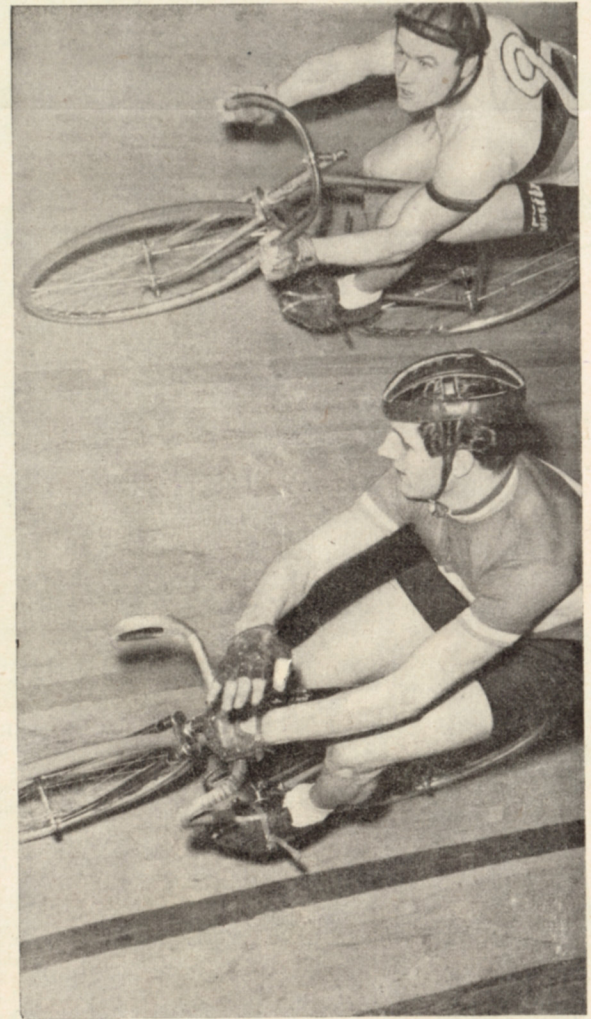
Emile Carrara: „Die Kurven sind zu kurz! Stürzt jemand, kann man nur schwer ausweichen. Selbst die kleine Bahn in Gent fährt sich leichter, weil sie insgesamt runder ist.“



Materialfehler? Fachleute meinen zu den weggebrochenen Gabelenden an Mirkes Rad: „Wenn man zwei Jahre mit einer Maschine fährt, kann das Material müde werden.“



† **Paul Kroll:** war einer der bekanntesten Radrennfahrer der älteren Generation. Am 6. 11. 1949 verunglückte er als in einer Kurve ein Reifen von der Felge sprang.



Ein Dokument der Tragik: das Bild zeigt van Beek und Mirke (oben) zusammen. Die Besonderheiten der Berliner Bahn sollten Anlaß sein für besondere Regeln: die Leitung sollte **nur ihre eigenen Maschinen zulassen**, um zu verhindern, daß leichtsinnige Fahrer durch viel zu leichte Räder sich und ihre Kameraden in große Gefahr bringen.