

Running Fahrräder

Bevor Ulrich kam

Wie eine Firma bis heute überleben kann, wenn sie rechtzeitig die unrentablen Produkte aus dem Programm kippt. Zum Beispiel die Fahrräder

Der Name war genial. Er könnte auch perfekt in eine Generation passen, die Ulrich Strunz nachläuft, mehr Bikes als Fahrräder kennt und das Unwort *Wellness* schon bald auf jedes Saftpackerl druckt. Running klang schon damals schnell und flink und sportlich, ich meine, Josef Bazil hätte seinen Fahrrädern auch seinen Familiennamen umhängen können. (Immerhin gab es noch in den späten sechziger Jahren Schibobs, die Swoboda hießen, aber das wird vielleicht einmal eine eigene Geschichte.)

Josef Bazil wurde 1908 geboren, in den 20er Jahren verkaufte er Schallplatten und Grammophone, später kamen auch Fahrräder dazu. Früh hatte er Kontakt zu Rennfahrern, Im Jahr 1936 wird vom Radsportler Karl Thallinger der Kontakt zu Oscar Egg in Paris hergestellt. Egg, selbst erfolgreicher Schweizer Rennfahrer, fertigte in Paris seine Rennräder und Schaltungen, die damals bereits Legende waren und weltweit kopiert wurden. Josef Bazil begab sich nach Frankreich, bei seiner Rückkehr war er Generalvertreter der Oscar Egg-Fahrräder und Schaltungen.

Ungefähr zur gleichen Zeit begann er mit der Fertigung eigener Fahrräder, wahrscheinlich auch mit der Lizenzfertigung von Oscar-Egg-Rädern. Die Gäule jener Zeit tragen ein Steuerkopfschild mit der Aufschrift „Running-Paris“, was freilich nur bis 1938 verlustfrei möglich war: Nach dem Einmarsch deutscher Truppen war Xenophobes angesagt, der Name wurde flugs ins Provinzielle gebogen: „Running-Wien“. Mit Kriegsbeginn leistet Josef Bazil seinen Wehrdienst als Waffenmeister. Als einer der letzten wird er aus Stalingrad evakuiert, danach zur Produktion von Rüstungsmaterial gezwungen, womit die Produktion von Fahrrädern ausgesetzt wird.

1945 beginnt nicht die Fahrradproduktion, sondern die Vorbereitung: Rohmaterial wird eher auf der Straße aufgelesen (beispielsweise Flacheisen aus zerbombten Straßenbahn-Remisen), weil es war ja nix da. 1947 werden wieder Fahrräder auf die Straße gerollt, wobei die Kunden eine von drei Qualitätsstufen aus dem Programm zupfen können: Rennrad, Grand Sport oder De Luxe. Montiert wird, was gewünscht wird, also eher, was da ist. Denn der Nachschub an Komponenten ist ein unberechenbarer, weshalb Josef Bazil mit der Fertigung eigener Komponenten beginnt. Diese werden mit den Namen J.B.W. oder Running gestempelt, oft heißen sie auch Philipp, was nicht ganz zufällig an die berühmten Vorbauten und Lenker von Philippe erinnerte, welche aus Frankreich ins Land kamen.

Auszug aus dem Programm: Pedale (mit zu weichen Achsen), Steuersätze, Getriebeteile, Lenker, Vorbauten, Naben, Bremsen, Schaltungen, Rahmenenden, Gabelköpfe, Sättel. Die Drehspindel zur Erzeugung der Rahmenenden (ein Arbeitsplatz für Zwei, die stundenlang im Kreis gingen wie Dagobert Duck, wenn er nachdenkt) steht heute noch in der Schlosserei Bazil.

Die Pläne einer Tandemproduktion werden nach einem Prototypen verworfen, der Muster-Muffensatz ist heute noch vorhanden. Das Fahrrad boomt, folglich sind die Messestände der Firma Running bis 1955 üppig, 20 bis 30 Mitarbeiter fertigen rund 200 Fahrräder pro Monat. Danach zielt die Produktion eher auf Verschleißteile der österreichischen Mopeds und Motorräder, Ende der 50er Jahre rät Ing. Franz Bazil seinem Vater zur Einstellung der Fahrradproduktion. Josef Bazil verstirbt 1994, sein Sohn führt den Betrieb bis heute.

In Wien wurden Runing-Fahrräder ausschließlich von der Firma selbst vertrieben, in St. Pölten verkauften Meyer (ein ehemaliger Rennfahrer) und Erd, in Salzburg Richard Menapace, in Innsbruck Ahrer, Baumgartner und Waroschitz, wen's interessiert. Auch im Radsport waren Running-Renner daheim, besonders erfolgreich war in den Nachkriegsjahren Joschi Ponethal. Seine Startnummer der Olympiade 1948 befindet sich noch heute bei der Familie Bazil.

Auch die Kontakte zu Max Bulla und Ferry Dusika waren trittfest. In einem noch heute erhaltenen Brief bedankt sich Dusika für Josef Bazils Hilfe während des Wienbesuchs des Rennfahrers Gino Bartali. Bazil besaß mit einem Chevrolet den einzigen standesgemäßen Wagen, mit dem der berühmte Gast durch Wien chauffiert werden konnte.

Text: Martin Strubreiter

Recherche: Werner Schuster

Fotos: W. Schuster, Archiv Bazil

Montiert wird, was gewünscht ist, also eher, was verfügbar ist.