

**Zeitschrift:** Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender

**Herausgeber:** Pro Juventute

**Band:** - (1942)

**Artikel:** Die Entwicklung der Ski-Bindung

**Autor:** Steiner, H.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-988864>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 23.12.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Ein Lappe, der seine Ski anschnallt. (Bild aus dem 17. Jahrhundert.) Die Bindung bestand aus einem Weidenbügel und einem langen Fersenband.



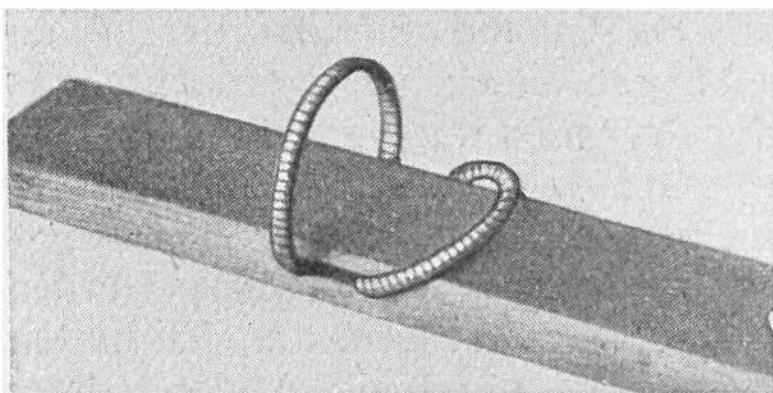
## DIE ENTWICKLUNG DER SKI-BINDUNG.

Der Skisport führt die Menschen aus Städten und Stuben in die winterfrische Luft hinaus und lehrt sie, den Segen der strahlenden Winterhöhensonne erkennen. Der Körper stählt sich im wechselvollen Spiel der Muskelbetätigung, dem Geiste wird das Sichvertiefen in die grosse, weisse Wunderwelt des Winters zu edelstem Genuss und reichstem Gewinne. Hunderttausende ziehen Jahr für Jahr mit den Ski in die Schweizerberge und finden in reiner Winterluft Erholung und neue Lebenskraft.

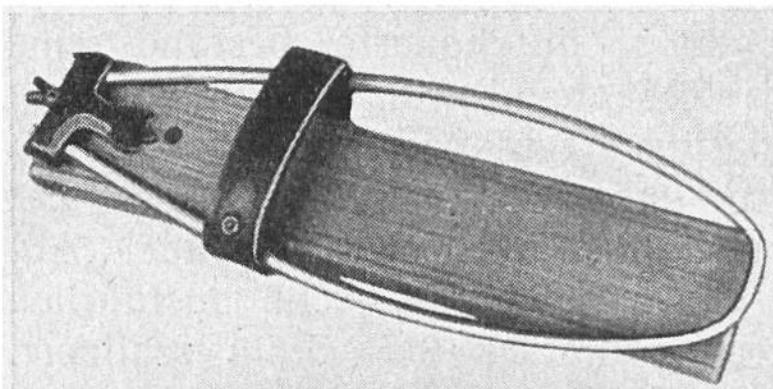
Uralt ist die Geschichte des Ski; ebenso alt ist diejenige der Bindung. Von jeher hatte sie den Zweck, den Schuh so auf dem Ski festzuhalten, dass letzterer jeder gewünschten Bewegung des Skiläufers folgt, anderseits aber die für Geh- und Gleitschritt notwendige Auf- und Abwärtsbewegung nicht behindert wird. Diesen Anforderungen waren natürlich die ersten Bindungen nicht ganz gewachsen. Sie bestanden ja bloss aus einem, in der Mitte des Ski befestigten Ruten-, Fell- oder Lederbügel, der den Vorderfuss überbrückte und umfasste. Doch schon die Lappenbindung aus dem 17. Jahrhundert wies neben dem Weiden-

bügel für die Zehen, ein Fersenband auf, das dem Fussgelenk einen gewissen Halt gab. Noch besser erreichte dies die norwegische Meerrohrbindung, die um 1850 auftauchte und sich während Jahrzehnten zu halten vermochte. Sie bestand aus einer im Holze eingelassenen Leder-schlaufe, die als Zehenriemen diente. Durch diese wurden die beiden Enden eines Meerrohres gezogen, das sich hinten um die Fersen legte und vorne durch ein Leder, später vermittelst einer Klemmschraube, festgehalten wurde. Als der berühmte Polarforscher Fridtjof Nansen 1888 auf Ski die Eiswüsten Grönlands durchquerte, bestand seine Skibindung aus einem Zehenband von dickem, steifem Leder und einem verhältnismässig breiten Fersenriemen, der zu beiden Seiten ganz unten am Ski an das Zehenband befestigt war. In seinem bahnbrechenden Buche: „Auf Schneeschuhen durch Grönland“, das recht ausführlich auch die damalige, noch primitive Skitechnik schildert, erklärte Nansen, warum er nicht auch die Meerrohrbindung verwendete: „Eine steife Befestigung, etwa von Weiden oder spanischem Rohr, wie es in Norwegen allgemein üblich ist, eignet sich nicht zu langen Wanderungen.“

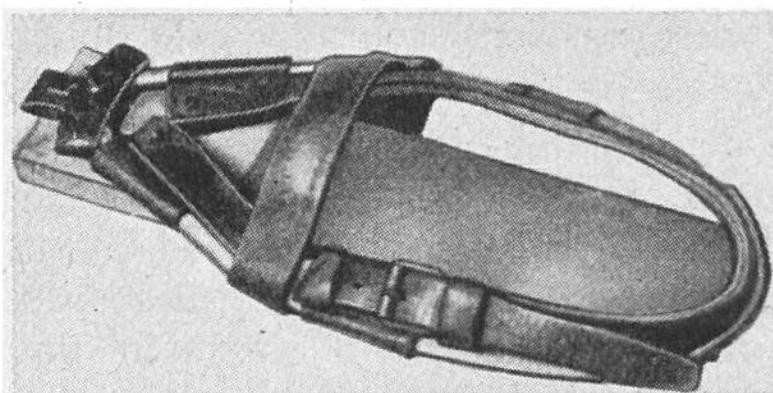
Nansen kann auch als der geistige Vater des Skilaufes in der Schweiz angesprochen werden. Durch sein Buch angeregt und begeistert, baute sich Christof Iselin aus Glarus sein erstes Paar Ski und wurde damit der Begründer des schweizerischen Skisportes, der heute im wahrsten und besten Sinne des Wortes ein Volkssport ist. Iselins Ski trugen ebenfalls eine Meerrohrbindung, die Jakober, der später in Glarus die erste schweizerische Skifabrik gründete, hergestellt hatte. Diese Bindung setzte sich zusammen aus einem Zehenbügel aus Leder und einem breiten, doppelt genähten Lederriemens, der den ganzen Schuh umfasste. Zur Verstärkung dieses Riemens bog sich ein von Leder-schlaufen gehaltenes Meerrohrstäbchen um den Schuh-absatz. Unsere ersten Skifahrer, die um die Jahrhundert-wende ihre meist vielbelächten und verspotteten Versuche anstellten, plagten sich redlich mit dieser Meerrohr- oder Glarner Bindung. Sie hatte nur einen üblen Nachteil: das



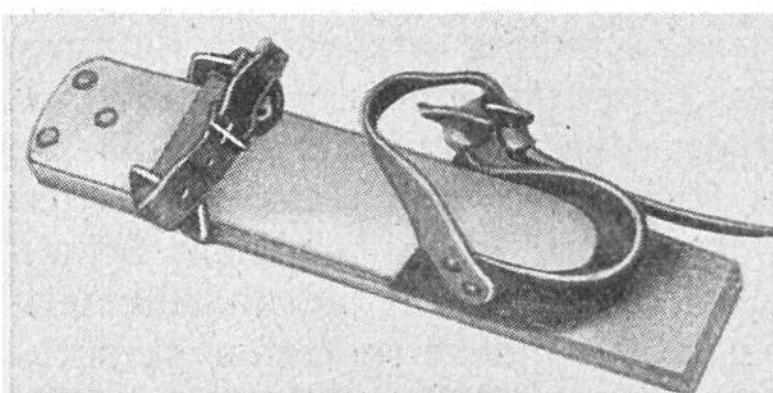
Einfache Bindung, die nur zwei Bügel aus spanischem Rohr aufwies.



Norwegische Meerrohr-Bindung.



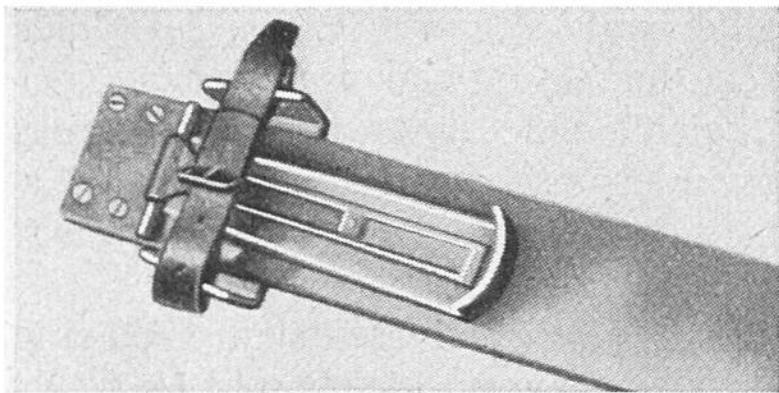
Meerrohr- oder Glarner-Bindung, so genannt nach dem Fabrikanten Jakober in Glarus.



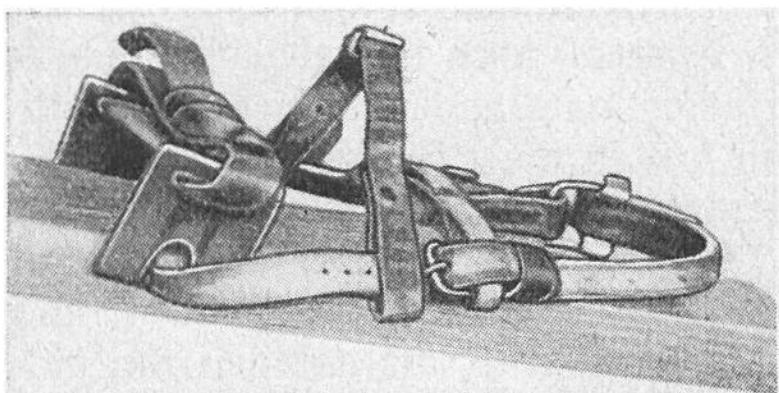
Balata-Bindung mit senkrecht beweglicher Sohlenplatte und Fersenkappe aus Leder.

Meerrohrstäbchen verschob sich sehr häufig, steckte im Schnee ein und „Pums“, schon lag der Fahrer im tiefen Pulverschnee!

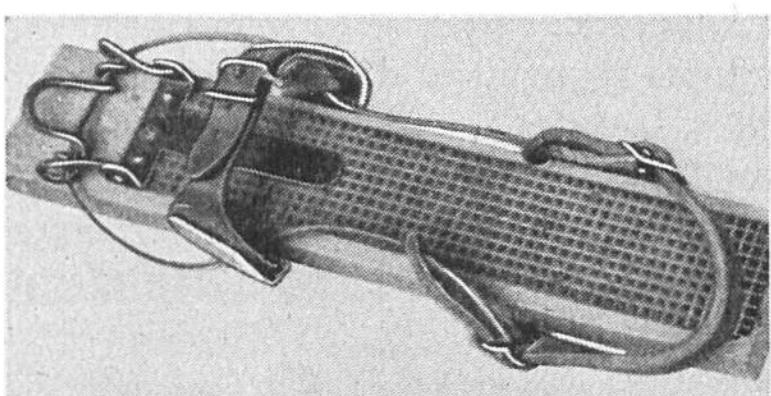
Die zunehmende Beliebtheit des Ski als Sportgerät und die damit verbundene Verbesserung der Skitechnik verlangten eine andere Bindung. So entstand in Norwegen die Balatabindung. (Balata, der eingetrocknete Milchsaft eines südamerikanischen Baumes, ist biegsam, schniebar, zäh wie Leder und wird zu Schuhsohlen, Treibriemen usw. verarbeitet.) Eine Balata-Sohlenplatte, die nur vor dem Zehenriemen durch Schrauben festgehalten wurde, sich sonst unabhängig vom Ski auf und ab bewegen liess, trug hinten eine lederne Kappe mit Fersenriemen. So wurde ein leichtes



Lilienfelder-Bindung. Durch eine Feder liess sich die Metallplatte ausziehen.



Verbesserte Huitfeldt-Bindung mit Doppelriemen und Metallspanner.



Erste Kabel-Bindung v. Sessely-Graf (Genf).

eine feste Bindung, die besonders seitlich nicht nachgeben sollte. Das war bei der Lilienfelderbindung der Fall, die im Grunde genommen nur eine Weiterentwicklung der Balatabindung darstellte. Die elastische Sohlenplatte bestand nun aus Metall, ebenfalls die Fersenkappe. An ihrem vorderen Ende war die Platte durch eine Federung scharnierartig mit dem Ski verbunden. Eine seitliche Bewegung

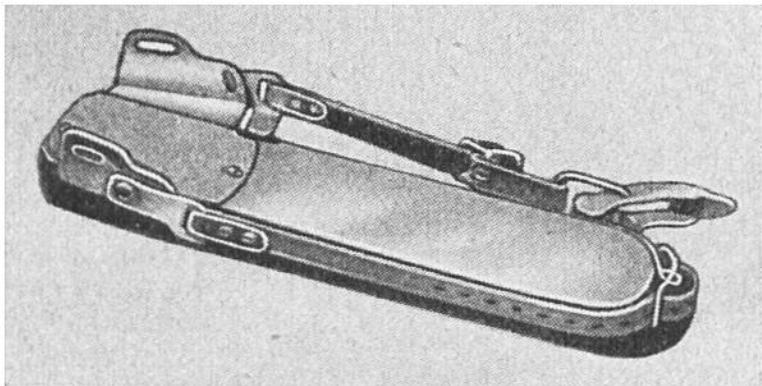
Heben des Fusses gewährleistet und gleichzeitig seine seitliche Bewegungsfreiheit eingeschränkt. Auch zu uns in die Schweiz kam diese Bindung. Unterdessen hatte der Skilauf auch im deutsch-österreichischen Alpenlande Fuß gefasst. Hier förderte Mathias Zdarsky den neuen Sport, schrieb Lehrbücher, schuf eine neue Skitechnik und dieser entsprechend um 1897 auch eine Bindung, die Lilienfelderbindung. (Lilienfeld ist ein Wintersportplatz in Niederösterreich.) Zdarsky lehnte den Telemarkschwung der Norweger ab und schuf den Stemmbogen. Dieser aber verlangte

des Schuhes war unmöglich, wohl aber ein Biegen des Knies bis auf den Ski. Durch die sinnreiche Befestigung der Sohlenplatte entstand zugleich eine senkrechte Spannung, die Ski und Platte aneinanderpresste, was eine sichere Skiführung gestattete. Vollständig befriedigen konnte aber auch diese Bindung nicht.

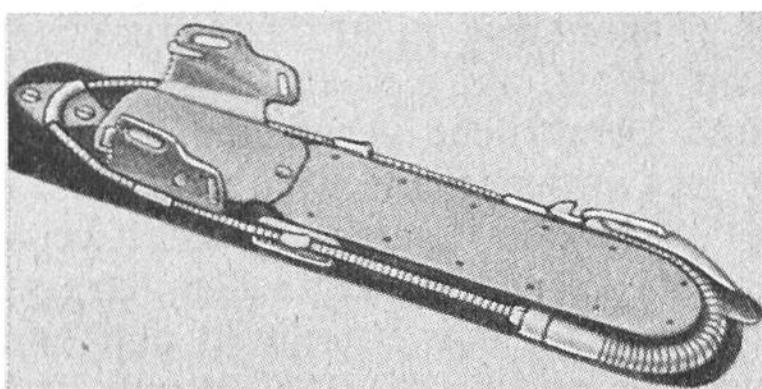
Da plötzlich fand der Norweger Fritz Huitfeldt um 1900 eine ebenso einfache wie geniale Lösung: die H u i t f e l d t - b i n d u n g . Er bohrte in der Skimitte ein sogenanntes Stemmloch, durch das er ein Eisenstück hindurchführte und dieses nachher an beiden Enden zu Bindungsbacken aufbog. Durch den vom Absatz durch das gleiche Stemmloch geführten Fersenriemen entstanden zwei Kräfte: die Zugkraft, die den Schuh fest in die Eisenbacken klemmte, und die Spannkraft, die den Ski auch bei gehobenem Fuss an den Absatz presste. Diese senkrechte Spannung erlaubte ein ungehindertes Heben und Senken der Fersen und bewirkte, dass der Fuss mit voller Kraft auf den Ski einwirken konnte. Diese Bindung erfuhr noch einige Verbesserungen und erlangte bald Weltruf. Sie bildete einen Markstein im Bindungsbau und wies später den modernen Bindungen den Weg zum „Diagonalzug“.

Auch das Militär erkannte frühzeitig die Brauchbarkeit des Ski im alpinen Gelände. 1898 überschritt der spätere General Wille auf Ski den Tschingelpass, der das Gasterental mit dem Lauterbrunnental verbindet. 1908 fand der erste Militärskikurs in Andermatt statt. Die meisten Militärski trugen die Huitfeldtbindung.

Nun wurde die Bindung zum eigentlichen Kernpunkt des Skilaufens. Viele neue Erfindungen tauchten auf, aber nicht alle bewährten sich. In einem alten Hüttenbuche fanden wir den bezeichnenden Spruch: „Mensch, mach dich vom Wahne frei, dass deine Bindung besser sei!“ Viele Anhänger fand die Langriemen-, Eleffsen- und Bilgeri-Bindung. Das Problem der Aufschraubbacken, wobei der Ski nicht mehr durch das Stemmloch geschwächt wurde, löste als erster der Norweger Haug. Der Schweizer Skifabrikant Attenhofer erfand 1926 die verstellbaren,



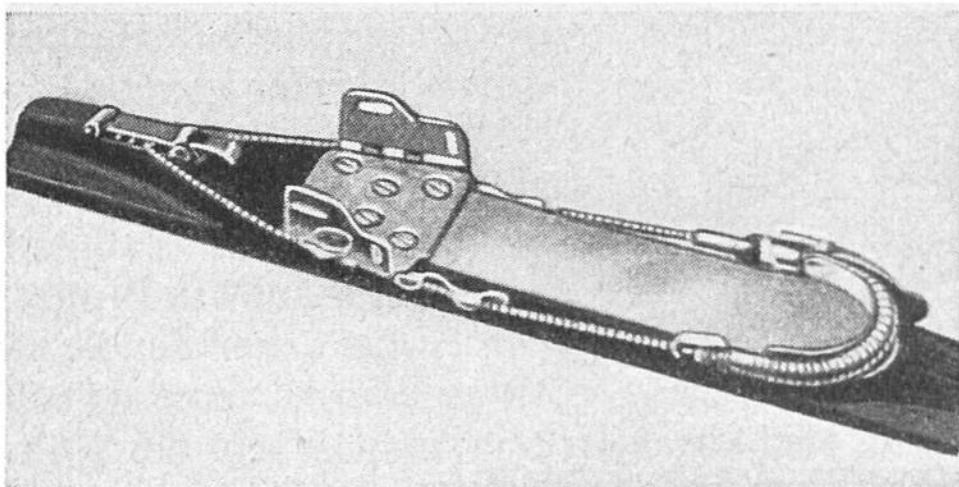
Alpina-Bindung von Attenhofer (Zürich), der verschiedene Modelle herstellt.



Alpina-Kabel-Bindung mit Federstrammer und verstellbarem Diagonalzug.

des Fersenriemens aus Leder ein Metallkabel verwendete. Heute ist die Schweiz in der Bindungsfabrikation führend. Eine moderne Bindung besitzt breite, verstellbare Aufschraubbacken und eine Zugvorrichtung, die den Fuss auf der Längsachse des Ski zuverlässig fixiert. Der moderne Skilauf ist nicht denkbar ohne geeigneten Diagonalzug, der mühelos ausgeschaltet werden kann. Dieser kommt zustande, indem ein Fersenzugstück wie bei der Huitfeldtbindung von unterhalb der Schuhsohle nach aufwärts um den Absatz geführt und dort durch den Bildsteinstrammer oder eine andere starke Federung gehalten wird. Der Diagonalzug gestattet das Fahren mit Vorlage, was bei der heutigen Skitechnik unerlässlich ist. Die letzten Errungenschaften der Sportgeräteindustrie sind Kabelbindungen mit Federstrammer oder vor den Backen angebrachter Spannvorrichtung. Die federnden Strammer (aus dem Bildsteinstrammer hervorgegangen) erlauben ein rasches Öffnen der Bindung.

gezahnten Backen, die eine genaue Einpassung des Schuhs erlaubten. Bekannte riemenlose Aufschraubbindungen, bei denen der Schuh durch eine Feder zwischen die Führungsbacken gezogen wurde, waren die Beetschen- und die Be-Be-Bindung, beides schweizerische Erfindungen. Als Vorläufer der heutigen Kabelbindungen kann diejenige von Sessely-Graf bezeichnet werden, die als erste an Stelle



Kandahar-Kabel-Bindung mit Derby-Federstrammer u. verstellbarem Diagonalzug. Daneben gibt es auch noch weitere Kandahar-Modelle.

Sie lösen sich, wenn der Diagonalzug nicht allzu stark ist, bei schweren Stürzen von selbst. So werden schmerzhafte Fussbänder-Zerrungen und Beinbrüche vermieden.

Die zwei bekanntesten schweizerischen Bindungen sind die „Alpina“ und die „Kandahar“, beide heute weltberühmt. Viele Skifahrer haben sich vielleicht schon gefragt, woher der fremdartige Name Kandahar stammt. Kandahar ist eine Stadt in Afghanistan und wurde 1880 durch den englischen Feldmarschall Sleigh erobert. Für seine Verdienste verlieh ihm das englische Königshaus den Titel: „Earl Roberts of Kandahar and Pretoria“. Dieser Offizier und spätere Oberbefehlshaber des britischen Heeres gründete als begeisterter Skifahrer den Kandahar-Ski-Club in Mürren und stiftete einen Wanderpreis für das bekannte Kandahar-Abfahrtsrennen.

H. Steiner.

Für die Bilder auf Seite 66 u. 67 sind uns in freundl. Weise Originalbindungen aus dem Alpinen Museum, Bern, zur Verfügung gestellt worden.

### **Ski=Weisheiten.**

Die Ski sind zwar nicht die Bretter, welche die Welt bedeuten, aber Theater wird doch ziemlich auf ihnen gespielt.

Du lächelst erhaben über einen, der im Schnee liegt? Wie lange ist es her, dass auch deine Bretter mit dir gingen, wohin sie wollten?

Man kann sehr schmalspurig fahren und doch sehr breitspurig auftreten.