

Zeitschrift:	Schweizer Soldat + FHD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader
Herausgeber:	Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band:	59 (1984)
Heft:	12
Artikel:	Reitwoche der Trainklasse : eine Spezialität der Infanterie-Offiziersschule Bern
Autor:	Egli, Eugen
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-714466

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: 24.01.2026

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

Reitwoche der Trainklasse: Eine Spezialität der Infanterie-Offiziersschule Bern

Fourier Eugen Egli, Bern

Trainaspiranten werden gesamtschweizerisch nur in der Infanterie-Offiziersschule in Bern zu Offizieren ausgebildet. Ihre Ausbildung muss die Arbeit am und mit dem Pferd somit einschliessen, wollen sie nachher beim Gradabverdienst als Zugführer auch in punkto Umgang mit dem Pferd und Pferdekenntnis einen entsprechenden Vorsprung auf die Rekruten und Gruppenführer haben.

Nun sind diese Aspiranten aber eben in einer Infanterie-Offiziersschule, wo auch Füsilier-, Mitrailleur-, Grenadier- und Minenwerferaspiranten ausgebildet werden, welche mit dem Pferd an und für sich nichts zu tun haben. Will man nun der logischen Forderung nach Ausbildung am Pferd nachleben, heisst es für den Schulkommandanten ohne Zweifel, Kompromisse einzugehen. Denn in der Zeit, wo sich die Trainaspiranten mit dem Tier auseinandersetzen, verpassen sie unweigerlich auf einem anderen Gebiet etwas. Dazu Major Hans Neuenschwander, Klassenlehrer der Trainaspiranten: «Die Ansprüche im Gefecht sind für den Füsilier- anders als für den Trainoffizier. Der Trainoffizier ist in seinem Einsatz primär in einem Dienstleistungsbetrieb tätig, während der Füsilieroffizier in erster Linie seine Aufgabe im Kampfverband lösen muss. Damit können wir bei der Gefechtsausbildung der Trainaspiranten etwas zurückstecken. Dazu erteilen wir den Trainaspiranten – im Gegensatz zu allen ande-

ren – grundsätzlich keinen Schwimmunterricht. Während die anderen schwimmen, absolvieren die Trainleute ihre Lektionen Reitunterricht.» Alle andern Fächer decken sich also mit denjenigen, welche die andern Aspiranten abolvieren müssen; so auch die Inspektionen.

Der Trainoffizier – ein Spezialist

Erstes Ziel der OS ist es, die Aspiranten, ungeachtet der Waffenarten, zum Offizier auszubilden. Beim Trainoffizier entsteht nun eine Spezialität. Er muss nicht nur Leute führen können, er muss auch die Möglichkeiten des Pferdes kennen, bei welchem es sich nicht nur um eine Waffe oder sonstiges Material handelt, sondern eben um ein Lebewesen. Kurz gesagt, seine Aufgabe setzt ein besonders ausgeprägtes Pferdeverständnis voraus. Zudem ist der Trainzugführer, im Gegensatz zum Füsilierzugführer, nicht in einem Verband tätig, sondern selbstständig. Er muss deshalb auch in der Lage sein, manchmal weitab von anderen Führern selbstständig Aufträge ausführen zu können. Dazu Major Neuenschwander: «Der Trainoffizier ist in diesem Sinne ein Spezialist, wie es ihn in der Armee kaum mehr gibt!» Er muss sich nämlich auch gegenüber dem Benutzer in seinem Fachgebiet behaupten und durchsetzen können. Weil dies so ist, muss der Trainaspirant in der OS täglich mit dem Pferd in Kontakt bleiben. Er muss die Psyche des Pferdes hautnah spüren und dessen Leistungsbereitschaft und -vermögen kennen. Nur so bekommt er schliesslich den unbedingt notwendigen Sinn für die Fürsorge zum Pferd. Es gibt daher kein besseres Mittel als den Reitunterricht, den Trainaspiranten an all diese Forderungen heranzuführen.

Erstklassige Ausbildung

Bereits in zweiter Auflage findet in der dreizehnten Woche der OS ausschliesslich für die Trainaspiranten eine Reitwoche statt. Ein Intensivprogramm lässt die Trainleute in dieser Woche ein gerüttelt Mass an Lektionen mit dem Pferd absolvieren. Der Schulkommandant hat dabei die Einsicht, dass der Train nun mal eine etwas spezielle Ausbildung einfach benötigt. Er unterstützt darum jegliche Bemühungen seitens des Klassenlehrers, für diesen wichtigen Teil in der Ausbildung des Trainoffiziers.

Die Reitausbildung wird zwar in dieser speziellen Woche wie zuvor weitergeführt. Als Erschweris werden den Aspiranten aber andere Pferde zugeteilt. Mit dieser Massnahme werden sie gezwungen, sich mit vielleicht total anderen Charakteren auseinanderzusetzen. Neu hinzu kommt zudem das Fahren mit Zweispännern. Dies, weil die zukünftigen Trainoffiziere beim Gradabverdienst in der nachfolgenden Rekrutenschule auch Fahrunterricht am Trainkarren erteilen müssen. Die Trainaspiranten kommen dabei in den Genuss einer erstklassigen Ausbildung durch die Berufsfahrer der Eidgenössischen Militärpferdeanstalt (EMPFA), insbesondere auch was die technische Seite anbelangt. Ausgeprägt intensiven Kontakt mit dem Tier erhalten die Offiziersschüler beim Voltige-Unterricht. Es handelt sich um ein besonderes Turnprogramm, in welches das Pferd mit einbezogen wird. Allfällig noch vorhandene Ängste vor dem Pferd können dabei vollends abgebaut werden.

Eine Ergänzung erfuhr der gesamte Unterricht in Theorien und Fachreferaten durch die Spezialisten und Profis der EMPFA.

Die 100-Kilometer-Prüfung

Den Abschluss und gleichsamen Höhepunkt der Woche bildete dann eine 100-Kilometer-Leistungsprüfung, welche sowohl an die vier-einhalbjährigen Pferde wie auch an die Leistungsfähigkeit der Aspiranten hohe Anforderungen stellte. Sie hatte das Ziel, die Aspiranten so zu schulen, dass sie sich durch jedes nur mögliche Gelände bewegen konnten. Dabei mussten sie stets den Zustand des Pferdes im Auge behalten, damit es die Distanz ohne Schäden überstehen konnte. Schon eine Falte in der Satteldecke kann das Pferd innert kürzester Zeit einsatzunfähig machen. Der Start erfolgt zu einer vorgeschriebenen Zeit, zu welcher sich die Patrouillen bereitmelden mussten. Erster Test bildete die Marschbereitschaft der Gruppe, wo insbesondere auf eine korrekte Sattelung und Säumung geachtet wurde. Dann wurden die Karten verteilt, auf welchen die anzureitenden Posten bereits eingezeichnet waren, worauf in Zeitabständen von sieben Minuten gestartet werden konnte. Die Routenwahl war den Aspiranten völlig freigestellt, wobei aber Erst-, Zweit- und Drittklassstrassen sowie Ortschaften zu meiden waren. Ein weiteres Erschweris bildete die Auflage, dass die Posten zu einer gewissen, vorgegebenen Zeit angeritten werden mussten. Dies ver-

1 Während der Grossteil der OS Schwimmunterricht erhält, geniessen die Trainaspiranten den Reitunterricht auf dem Gelände der EMPFA.

2 Im Sandviereck betreibt der EMPFA-Profi Alfred Spring mit den Offiziersschülern Einzelarbeit.

3 Es geht dabei vor allem um sogenannte lösende Übungen, also kleine Volten, halbe und ganze Paraden und vor allem vielen Übergängen von einer zur anderen Gangart.

4 Im Springgarten wird Gymnastik betrieben. Auf verschiedene Distanzen müssen kleine Hindernisse übersprungen werden, wobei der Reiter einen bestimmten Rhythmus einhalten muss.

5 Nach dem Sprung darf der Reiter dem Pferd nicht in den Rücken fallen.

6 Fahren auf dem Dressurwagen erfordert viel Konzentration. Die Aspiranten lernen hier vor allem, die Pferde richtig zu führen.

Dienstgeschichten

Ja, man pflegt den Dienstgeschichten so im nachhinein dies und jenes zuzudichten, denn man möcht' nicht drauf verzichten, interessant zu sein.

So ein Türgg, ein «abverheiter», regt zu spotten an. Statt des Kadis, ein Gefreiter hätte es als Übungsleiter, meint man, auch getan.

In der «Kiste» sei gelandet man, doch nur beinah, weil der «Höche», goldumrandet, einen, nicht korrekt gewandet, Glück war's, übersah.

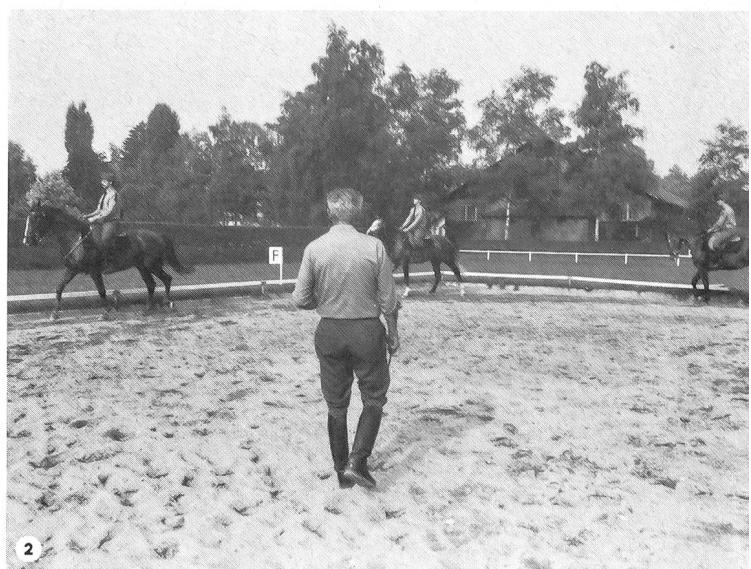
Und beim Anneli im «Leuen» fiel es gar nicht schwer, sich an ihm so recht zu freuen. Andere, die nicht ganz treuen, wünschten etwas mehr.

Nach dem letzten Hauptverlesen sieht man's dann nicht, wie es in Wirklichkeit gewesen, und man übt, vom Dienst genesen, sich in Phantasie.

Werner Sahli



1



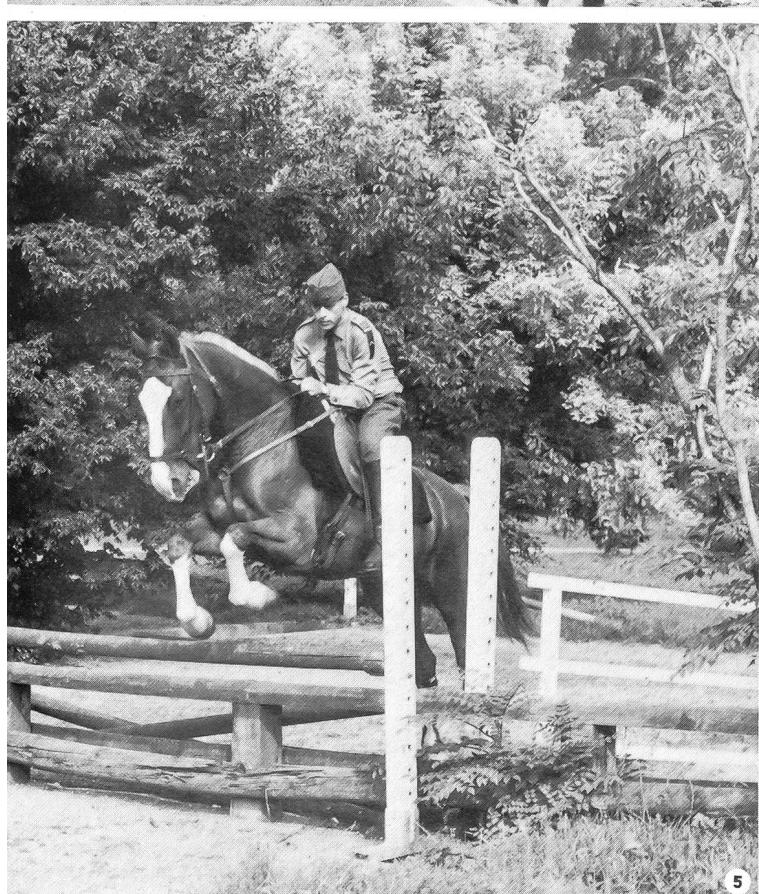
2



3



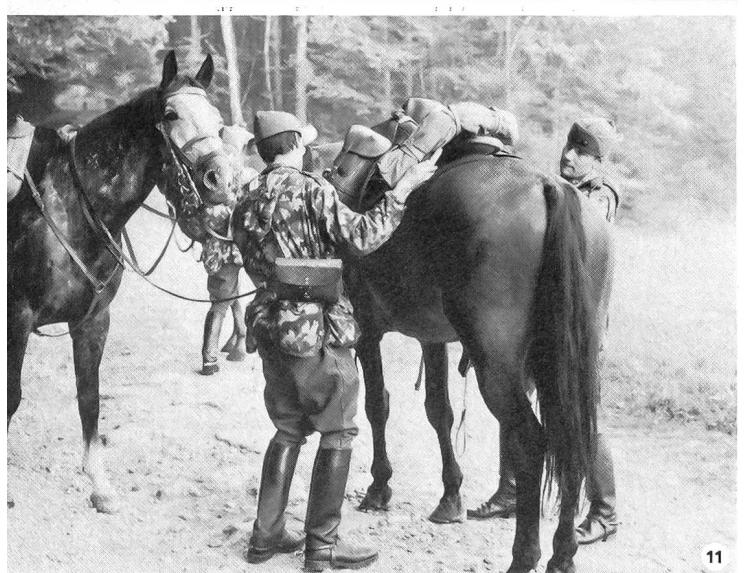
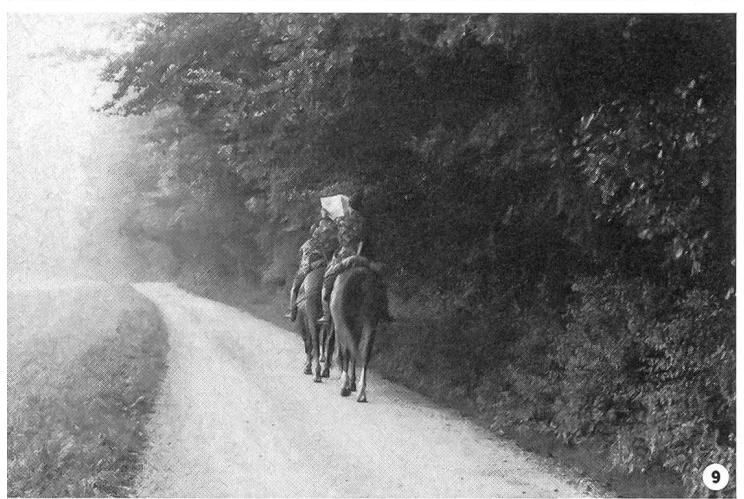
4



5



6



7 Unterwegs auf der Hundertkilometer-Leistungsprüfung. Der Ritt führt vielfach durch schöne Wälder...

8 ...dann aber wieder über weite Ebenen.

9 Noch schnell einmal ein Blick auf die Karte. Sind wir noch immer richtig?

10 Posten 1. Zeiteintrag und...

11 ...Revision. Das heißt: Absitzen, dann Eisen, Sattelung usw kontrollieren. Wo etwas nicht in Ordnung ist, muss entsprechend korrigiert werden.

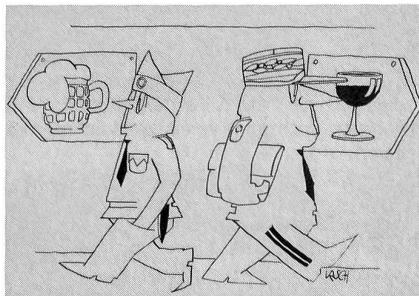
12 Unterwegs auf den ersten fünfzig Kilometern. Im Wald gilt es einen steilen Weg abzurutschen.

13 Später folgt eine Phase, wo wegen Zeitknappheit galoppiert werden muss. Es muss dies ein ruhiger, regelmässiger Galopp sein. Der Reiter muss es dem Pferd so leicht wie möglich machen.

14 Andererseits zwingen Strecke und zur Verfügung stehende Zeit die Patrouillen zum Marsch.

setzte die Aspiranten in die schwierige und knifflige Situation, die Wegstrecken selbst ge- naustens zu beurteilen und dann entsprechend schnell oder langsam zu reiten. So musste zum Teil galoppiert, dann wieder normal marschiert oder dann gar das Pferd am Zügel geführt werden, um richtig in der Zeit zu liegen. Auch die normalen Halte, welche das Pferd einfach nötig hat, mussten strikter und unter allen Um- ständen eingehalten werden. Das sollte den Offiziersschülern zeigen, dass sie selbst etwas dazu tun mussten, wollten sie ihr Pferd über die lange Zeit einsatzfähig halten. Aus diesem Grunde wurde nach den ersten 50 Kilometern oder acht Stunden ein Halt angesetzt, wo die Pferde wieder gepflegt und gefüttert werden konnten. In der Frühe des folgenden Morgens ging es dann weiter auf die zweiten 50 Kilometer. Insgesamt waren Pferd und Reiter rund 13 Stunden unterwegs. Dazwischen mussten ver- schiedene Aufgaben gelöst werden wie etwa: Sperren einer Verbindungsstrasse, Anlegen ei-

nes Hinterhalts und Bezug eines Bereitschafts- raums. Major Hans Neuenschwander: «Die Aspiranten haben das Ziel erreicht. Die Woche hatte eben Früchte getragen, denn wir hatten keinen einzigen Ausfall zu verzeichnen.» ■



«Tornado» – Wirbelsturm in der Schweiz

Härteprüfung für Offiziersschüler der Versorgungstruppen

Aspirant Marco Stoll, Vsg Trp OS 2/84

Glaubt man dem Fremdwörter-Duden, und Zweifel sind bei diesem anerkannten Werk wohl kaum angebracht, so ist ein Tornado «ein starker Wirbelsturm im südlichen Nordamerika». Und trotz dieser zweifelsfreien Definition wirbelte es vom 5. bis 11. Oktober 1984 durch unser Land; nämlich die Aspiranten der Vsg Trp OS 2/84 auf ihrer Durchhalteübung «Tornado». Doch nicht nur dem Namen nach glichen sich Sturm und Übung, auch sonst hatten sie einige Gemeinsamkeiten. So kündigte auch die Durchhalteübung ihr Erscheinen schon frühzeitig an. Wilde Gerüchte und spärliche Anschläge am schwarzen Brett liessen die Übung «Tornado» wie eine schwarze Wolkenwand am Horizont erscheinen.

I

In der Nacht vom 4. auf den 5. Oktober 1984 brach unser «Tornado» aus. Noch etwas ver- schlafen blickte manch einer aus dem Kampf- anzug beim Melden der Schule durch den Feld- weibel um 0000 Uhr. Doch auf dem offenen Lastwagen trieb die kaltnasse Nacht auch dem müdesten Aspiranten den Schlaf schnell aus den Knochen. Kurz vor 0300 Uhr erreichten wir Chésopelloz westlich von Fribourg. Ein langer Tag mit Schiessen, Sofortausbildung und dauerndem Fliegeralarm begann.

Beim Mittagessen wurde es allen klar, dass auch kulinarisch eine harte Zeit begann. 80 g Hörnli, zwei Eier und selbstgebackenes Schla- genbrot waren der Anteil fürs Mittagessen von unserer Tagesration von 2395 Kalorien. Dass noch kein Bäcker vom Himmel, dafür öfters ein Schlaugenbrot ins Feuer gefallen ist, mussten wir an jenem ersten Tag der Durchhalteübung erfahren.

II

Freitag, 5.10.84, 1900 – «Tornado» war noch immer im Anfangsstadium, und es goss schon wie aus Kübeln! Bei strömendem Regen und heftigem Gegenwind nahmen wir den Weg nach Thierrens VD unter die Fahrräder. Der starke Verkehr auf der Hauptstrasse Bern–Lau-

sanne zusammen mit dem schlechten Wetter liess die Verschiebung zu einer nicht ungefährlichen Angelegenheit werden. Manch einer mag sich da gefragt haben, ob eine andere Routenwahl zugunsten der Sicherheit nicht angebracht gewesen wäre? Wenn auch durchnässt und mit einiger Verspätung, so doch heil und ganz erreichten wir nach Mitternacht unser Ziel und krochen in unsere Schlafsäcke. Die Frage nach dem kommenden Tag wurde schon nicht mehr gestellt; eine Mütze voll Schlaf war der einzige Wunsch. Aber nicht nur die Kalorien, auch der Schlaf war auf der Übung «Tornado» rationiert, und schon um 0400 Uhr mussten wir die Ge- mütlichkeit unseres Schlafsackes wieder ver- lassen.

III

Die nächsten 20 Stunden jenes Samstages standen unter dem Motto «Verteidigung». In kleinen Stäben fällten wir Entschlüsse, reko- gniszierten das Gelände (per Velo notabene) und erstellten Konzepte für die Versorgung «unseres» Füsiler Bataillons. Der Samstag, 6.10.84, gehörte bereits der Vergangenheit an, als wir unsere Schlafsäcke aufs neue entrollten. Wiederum vier Stunden Schlaf und schon ging es per Fahrrad weiter nach Estavayer-le-Lac. Es spricht für die Qualitäten unseres Feldpredi-

gers, dass er während des Gottesdienstes auf dem Schiff zur St. Petersinsel den Schlaf zu verscheuchen wusste.

Die St. Petersinsel – Start zum Hundertkilo- metermarsch! Nach einem kräftigen Pot-au-feu nahmen wir die happy Strecke unter die Füsse. Frischen Mutes marschierten wir auf dem Damm von der Insel in Richtung Erlach. Schon bald forderten Schlafmanko und begrenzte Er- nährung ihren Tribut. Es fiel schwerer, das ge- wohnte Tempo einzuhalten, als auf den vorher- gehenden Märschen. Jeder Posten, alle im Hof eines Schlosses, bedeutete eine Etappe mehr auf unserem langen Marsch. Um Mitternacht des Sonntags erreichten wir das Schloss Laupen. Es schlug gerade zur Geisterstunde, als wir auf die Terrasse des mittelalterlichen Schlosses traten. Der herrliche Ausblick über das mondbeschiedene Tal, ein Paar Landjäger und das Bewusstsein, nahezu die Hälfte ge- schafft zu haben, stärkten uns für die nächste Etappe. Trotzdem begann der Willenkampf erst jetzt. Nur langsam rückte das Ziel Mün- chenwiler FR näher, aber schlussendlich er- reichten wir es und waren ebenso stolz auf unsere Leistung wie wir müde waren. Die Hoff- nung auf einige Stunden Schlaf im Schlafsack zerschlugen sich schnell. Nach einer erfrischenden Dusche begann die Verschiebung per Bahn in die Ostschweiz.