



3h30min **Wanderkarte/n 1:50'000 282T**
Gesamtaufstieg 435m

Länge 8.7km
Gesamtabstieg 1155m



Von Martigny am grossen Knie der Rhône fahre ich mit der Bahn über Sembrancher nach Orsières. Hier steige ich um in den Postbus, der sich über 500 Höhenmeter empor kämpft nach Champex. Am östlichen Dorfeinde steht die Talstation der Seilbahn, mit der ich das letzte Teilstück fahren kann, bevor ich die Schuhe schnüren muss.

Ich starte also auf die Grands Plans strebe dem Gipfel der Brea zu, zweige jedoch vorher nach links ab und erklimme den Grat dahinter. Aber auch hier erreiche ich die Kante nicht ganz, ist auch nicht nötig. Der Ausblick auf dieser Seite hinüber zum Le Chatelet reicht mir völlig.

Langsam steigt der Pfad immer höher und trifft auf den Weg, der durch die Felsen hinauf zum Col de la Brea führt. Ich

halte aber die eingeschlagene Richtung bei und erreiche bald darauf den Wendepunkt beim Übergang über den jungen Torrent du Darbellay auf 2464müM. oberhalb der Combe d'Orny.

Nun senkt sich der Weg deutlich in einer fantastisch gestalteten Bergwelt durch die Six Volluz, weicht einer ruppigen Felspartie aus und erreicht die ausgefranzte Waldgrenze. Auf etwa 1700müM. überquere ich den wild rauschenden Bach noch einmal und folge seinem Wasserlauf bis zu einer Verzweigung beim Punkt 1491.

Ich ziehe jedoch auf dem oberen Weg weiter durch den Forêt Voutaz, wo sich der überaus steile Direktabstieg von Grands Plans zu mir gesellt, um auf meiner Route ebenfalls zum Lac de Champex zu gelangen.

Tief unter mir fliesst die Dranse de Ferret und breiten sich die Häuser von Somlaproz aus und weiter unten die von Orsières an der Dranse d'Entremont. Vor mir kann ich nach der Geländekante bei Manoday die spiegelnde Fläche des Seeleins erkennen und die typischen Hotelbauten am gegenüberliegenden Ufer.

Ich hätte die Möglichkeit, dort drüben zur Bushaltestelle zu kommen, aber ich ziehe die ein bisschen kürzere Variante vor, auf der ich dafür noch einem kleinen Kirchlein begegne. Andersherum hätte ich sogar zwei angetroffen.

Grosser St. Bernhard

Der Grosse St. Bernhard ist ein Alpenübergang der Superlative. Trotz der grossen Höhe des Gipfelpunktes mit 2469müM (beinahe Säntishöhe) diente er schon zur frühen Eisenzeit, ungefähr 1000 v.Chr., als Handelsroute. Dies belegen zahlreiche Funde entlang der Zufahrtsstrasse auf der Nordseite. Für die Römer, war er von besonderer Wichtigkeit als Verbindung zu den eroberten Gebieten nördlich der Alpen. Erstmals erwähnt wurde er durch Julius Cäsar, später erschien er in Werken weiterer römischer und griechischer Autoren.

Erst Kaiser Claudius liess den bisherigen Saumweg als Fahrstrasse ausbauen. Damit sicherte er eine direkte Verbindung zu Gallien, an den Rhein und später nach Britannien. Der Grosse St. Bernhard hatte den Vorteil, dass auch an den Zugängen keine schier unpassierbaren Schluchten zu überwinden waren. Der Gotthard mit der Schöllenen war wesentlich schwieriger zu bewältigen.

Zu dieser Zeit stand auf der Passhöhe ein Tempel, der dem einheimischen (keltischen) Gott Poeninus geweiht war. Das verlieh dem Pass die alte Bezeichnung Mont-Joux (mons Iovis).

Schon bald erlangte der Übergang neben den reisenden Würden-



Champex

trägern, weltlichen wie geistlichen, und Händlern auch eine wichtige Bedeutung als Pilgerweg, beispielsweise dem Frankenweg von Frankreich nach Rom. In diesem Zusammenhang wird er auch in einer ausführlichen Reisebeschreibung des Erzbischofs von Canterbury, Sigerich dem Ernsten, erwähnt.

1050 gründete Bernhard von Aosta auf der Passhöhe das erste Hospiz, das dem Übergang seinen heutigen Namen gab. Gegen das 18. Jrd. züchteten die Mönche zu ihrer Unterstützung bei Rettungseinsätzen die inzwischen weltberühmten Bernhardinerhunde, die man heute allerdings nicht mehr für derartige Aufgaben einsetzen kann.

Am 14. Mai 1800 überquerte Napoléon Bonaparte die Alpen auf diesem Weg während seines Feldzuges nach Italien, und fast 100 Jahre später wurde eine durchgehend befahrbare Auto-Strasse eingeweiht. Sie wird heute ergänzt durch den ganzjährig geöffneten, fast 6km langen und gebührenpflichtigen, Tunnel.

