

Unterwegs auf dem
**Berlin–Usedom
Radfernweg**
mittels GPS-Navigation

GPS-Navigation und GeoCaching für Radfahrer

Der Berlin–Usedom Radfernweg als GPS-Track
auf CD-ROM

2005

Detlef Kaden

Unterwegs auf dem Berlin–Usedom Radfernweg mittels GPS-Navigation

GPS-Navigation und GeoCaching für Radfahrer

Der Berlin–Usedom Radfernweg als GPS-Track auf CD-ROM

1. Auflage 2005; IS.RADWEG.Informationsservice Detlef Kaden

Copyright © by IS.RADWEG.Informationsservice Detlef Kaden

Herausgeber und Autor: Detlef Kaden

Bestellung: Erhältlich in Fachbuchhandlungen und über

www.Berlin-Usedom-Radweginfo.de

Preis: 9,90 EURO (Bei Versand zzgl. Porto und Versandkosten)

ISBN: 3-9810029-5-4

Hinweis: Alle Rechte vorbehalten. Ohne ausdrückliche Genehmigung des IS.RADWEG. Informationsservice Detlef Kaden ist es nicht gestattet, die CD-ROM und das Buch oder Teile daraus auf fotomechanischem Weg zu vervielfältigen oder unter Verwendung elektronischer Systeme zu verarbeiten, zu vervielfältigen oder zu verbreiten.

Da eine Radtour erst abseits vom Verkehrslärm Genuss verspricht, bevorzugen Radfahrer ruhige Landstraßen, Feld- und Waldwege. Sie möchten ihr Tourenziel ungehindert erreichen und wollen nicht ständig in der Karte nach dem rechten Weg suchen müssen.

GPS macht's möglich. Das moderne Ortungs- und Navigationssystem wird im Straßen-, Schiffs- und Luftverkehr bereits seit Jahren erfolgreich angewendet. Inzwischen sind die GPS-Empfänger so handlich geworden, dass sie auch Radfahrern und Wanderern nützliche Dienste erweisen.

Das vorliegende Buch bietet Ihnen als Radfahrer einen praxisbezogenen Einstieg in die GPS-Welt. Sie erhalten Informationen zum Leistungsvermögen von GPS-Empfängern und dem notwendigen Zubehör für das Fahrrad. Ohne komplizierte Fachkenntnisse vermitteln zu wollen, wird Schritt für Schritt der Umgang und die Navigation mittels sogenannter Tracks (Touren- bzw. Kursaufzeichnungen) beschrieben. Sie erfahren, wie die moderne „Schatzsuche“, das sogenannte GeoCaching, funktioniert und warum es zunehmend mehr Begeisterte in seinen Bann zieht.

Auf der beiliegenden CD-ROM finden Sie die Kursaufzeichnungen und Wegpunkte des Berlin–Usedom Radfernweges mit seinen insgesamt 338 Kilometern Länge und die Koordinaten der GeoCaches entlang des Radfernweges.

Entdecken Sie die Landschaft zwischen der Hauptstadt Berlin und der Ostseeferieninsel Usedom, genießen Sie die tiefen Wälder und die geheimnisvollen Seen- und Flusslandschaften, erkunden Sie reizvolle historische Orte - alte Kirchen, Klöster und Schleusen! Erradeln Sie sich unsere schöne Landschaft jetzt ohne lästige Orientierungsstops.

Barnim, im Mai 2005

Inhaltsverzeichnis

Einführung	7
GPS-Empfänger für das Fahrrad	8
Das nötige Zubehör für Radfahrer	9
Der GPS-Empfänger als Fahrradcomputer	10
Der GPS-Empfänger als Navigator.....	11
Die Kursaufzeichnungen zum Navigieren.....	12
Das Übertragen von Kursaufzeichnungen vom PC zum GPS-Empfänger	13
Die Software G7ToWin	14
Die Navigation mittels Kursaufzeichnungen	18
Die Kursaufzeichnungen des Berlin–Usedom Radfernweges.....	20
Berlin Zentrum – Bernau – Biesenthal.....	22
Biesenthal – Joachimsthal – Warnitz	24
Warnitz – Prenzlau – Pasewalk.....	26
Pasewalk – Ueckermünde – Anklam.....	28
Anklam – Ahlbeck – Peenemünde.....	30
Die „Abkürzungen“	32
Glambeck – Steinhöfel	32
Werbelow – Ferdinandshof – Bugewitz	34
Mittels Fähre von Kamp nach Kanin	36
Die Kursaufzeichnungen der Bahnlinien	38
Die Bahnstrecken entlang des Radfernweges.....	39
GeoCaching – die moderne Schatzsuche	41
GeoCaching mit dem Fahrrad	41



Inhaltsverzeichnis

Das Procedere des GeoCaching	42
Die Vorauswahl des Caches	42
Der Weg in die Nähe des Caches	42
Die Cache-Koordinaten	43
Das manuelle Eingeben der Cache-Koordinaten.....	43
Das Überspielen der Cache-Koordinaten.....	44
Das Aktivieren der Cache-Koordinaten	44
Der Weg zum Cache	45
Wenn der Cache gefunden ist	45
Die Berlin–Usedom RadwegCache Serie.....	46
#1 bei Lobetal	48
#2 am Werbellinkanal.....	50
#3 in Glambeck	52
#4 bei Ellingen	54
#5 bei Trebenow.....	56
#6 in der Nähe von Rosenhagen	58
#7a an der ehemaligen Eisenbahnstrecke von Ducherow nach Swinemünde.....	60
#7b bei Usedom (Stadt)	62
#7c bei Garz	62
Der Berlin–Usedom Radfernweg Reiseführer.....	64
Der Berlin-Usedom Radfernweg im Internet	64
Urheberrecht und Haftungsausschluss	65
Die CD-ROM zum Buch	66
Weiterführende Informationen (Bücher und Internet).....	69
Über IS.RADWEG.....	68

Einführung

Mittlerweile sind GPS-Empfänger zu akzeptablen Preisen erhältlich, die sich hinsichtlich ihrer Größe, ihres Gewichtes, des Energieverbrauches und des Leistungsvermögens ideal auch als Navigator für Radfahrer eignen. Der Umgang mit diesen Geräten ist leicht zu erlernen und jeder Neueinsteiger wird schnell zum Profi.

Die mögliche **Verwendung von Kursaufzeichnungen (Tracks) zur Navigation** ist eine Einsatzmöglichkeit eines GPS-Empfängers im Gelände. Die Tracks werden dazu als Datei vom PC zum GPS-Empfänger übertragen, das Gerät wird am Fahrrad befestigt und schon kann entlang der aufgezeichneten Tour zielsicher gefahren werden.

Neben Hinweisen zu den GPS-Empfängern selbst und dem nötigen Zubehör für Radfahrer beschreiben die folgenden Kapitel schwerpunktmäßig das Arbeiten mit den fertigen Kursaufzeichnungen. Vermittelt wird, wie diese Dateien zum GPS-Empfänger übertragen werden und wie damit navigiert werden kann.

IS.RADWEG. hat unter anderem den Berlin–Usedom Radfernweg in der Natur aufgezeichnet. Die Track- und Wegpunkt-Dateien finden Sie auf der beiliegenden CD-ROM.

GeoCaching, ein Hobby welches zunehmend mehr Begeisterte in seinen Bann zieht, ist eine weitere interessante Einsatzmöglichkeit von GPS-Empfängern im Gelände.

Wie an vielen Orten in Deutschland gibt es auch entlang des Berlin–Usedom Radfernweges mittels GPS-Empfänger Verstecke zu finden, sogenannte GeoCaches. Welche Verstecke das sind und wie diese moderne „Schatzsuche“ funktioniert, wird im zweiten Teil des Buches detailliert beschrieben.

GPS-Empfänger für das Fahrrad

Hersteller von GPS-Empfängern bieten ein umfassendes Sortiment spezieller „Handgeräte“ für den Outdoor- und Freizeitbereich. Am Fahrrad angebracht, eignen sich diese hervorragend für die Navigation auf Radtouren. Die Anschaffung ist dabei letztendlich eine Frage des Anwendungszweckes und der verfügbaren Mittel.

Sie wollen GeoCaches suchen oder als Radfahrer Touren in das Gerät laden und danach fahren oder selbst Wege aufzeichnen und diese archivieren?

Dann sind Sie mit den sogenannten **Basisgeräten** sehr gut beraten, die Sie inklusive des Zubehörs bereits für unter 175 Euro kaufen können. Das von uns beschriebene GEKO 201 der Firma GARMIN ist ein typischer Vertreter dieser Geräteklasse.

Ein Laden und Darstellen geografischer Karten ist mit diesen Geräten jedoch nicht möglich. Damit Sie als Radfahrer dennoch ihre Freude damit haben, sollten die Basisgeräte folgende Leistungsmerkmale erfüllen:

Trackaufzeichnung	mindestens 10.000 Trackpunkte im „Active Log“
Trackspeicher	mindestens 10 Tracks mit je 500 Trackpunkten
Wegpunkte	mindestens 250 Wegpunkte speicherbar

Mit der nächsthöheren Geräteklasse können Sie zusätzlich digitale geografische Karten laden und abbilden. Hier stellt sich die Frage nach dem nötigen Speicherplatz und einem Farbdisplay. Ein integrierter magnetischer Kompass und ein barometrischer Höhenmesser gehören zur möglichen Ausstattung. Diese Geräte kosten ab 350 Euro aufwärts.

Der Anbieter mit dem umfangreichsten Angebot an GPS-Empfängern ist GARMIN. Weitere Hersteller sind Magellan, Lowrance/Eagle, MLR und Furuno.

Zunehmend mehr Fahrradhändler und Outdoorgeschäfte nehmen GPS-Empfänger und entsprechendes Zubehör in ihr Sortiment auf. Hier können Sie sich umfassend beraten lassen. Informationen finden Sie auch in diversen Foren im Internet (siehe Seite 67).

Das nötige Zubehör für Radfahrer

Das wesentliche Zubehör beschränkt sich auf die **Befestigungsteile am Fahrrad**. Der Händler, bei dem Sie den GPS-Empfänger erwerben, wird auch einen passenden Fahrradhalter im Angebot haben. In der Regel besteht die Halterung aus zwei Teilen, eins wird am Lenker befestigt, das andere am GPS-Empfänger. Geht man auf Tour, wird dann das Gerät samt Halter am Lenkerteil eingeklinkt und ist damit mehr oder weniger fest verankert. Wo immer auch diese Halterungen beschrieben werden, ergeht der dringende Rat, besonders bei Fahrten auf holpriger Strecke, das Gerät zusätzlich mittels Kabelbinder oder ähnlichem zu sichern!

Für die GPS-Empfänger von GARMIN gelten die sogenannten **Softcase-Halterungen** der Firma GPS24 (FunSport & GPS) als empfehlenswerte Alternative.

Dem Gerät wird eine Art „Nylon-Strumpf“ angezogen, der Lenker mit einem Stück selbstklebendem Klettband umklebt und der „Strumpf“ mit dem Gerät dann am Lenker mit Klettband fixiert. Das Gerät sitzt dann sicher aber flexibel mit seiner schmalen Unterseite auf dem Lenker.



Bild 1: Softcase-Halter
Firma GPS24

Die **Stromversorgung** ist der schwache Punkt bei den GPS-Empfängern. Die Hersteller geben normalen Alkalinebatterien eine Lebensdauer von bis zu 12 Stunden. Wir verwenden aufladbare NiMH-Batterien und brauchen mindestens zwei Paar pro Tag und bei Temperaturen unter 5 °C noch mehr. Das GEKO 201 arbeitet mit zwei Microbatterien (Typ AAA), andere GPS-Empfänger verwenden Mignonbatterien (Typ AA).

Informationen zum **Datenkabel** für den PC-Anschluss finden Sie auf Seite 13.

Der GPS-Empfänger als Fahrradcomputer

Wer kennt das nicht? Man ist in der Gruppe unterwegs und jeder hat einen anderen Wert der gefahrenen Kilometer auf seinem Fahrradcomputer. Unterschiede von über 15 % sind keine Seltenheit. Und, so unsere Erfahrung, selbst eine exakte Einstellung des herkömmlichen Fahrradcomputers bringt kaum Verbesserung.

Ob Sie nun einfach nur die genaue Fahrtstrecke wissen möchten oder Ihre Tour genauestens dokumentiert sehen wollen, der GPS-Empfänger liefert eine Vielzahl interessanter Werte, und das hochgradig zuverlässig.



Bild 2: GPS-Empfänger (GARMIN GEKO 201)
Beispiel-Anzeige: Seite **Tripcomputer**

Hier einige interessante Beispiele für Daten, die der GPS-Empfänger zusätzlich zu den üblichen Angaben bereithält:

- die Fahrzeit und Standzeit seit Beginn der Tour
- die Entfernung zum Ziel
- die Entfernung zum nächsten Wegpunkt (Waypoint)
- die geschätzte Reisedauer zum Ziel bzw. nächsten Wegpunkt
- die geschätzte Ankunftszeit am Ziel
- die Höhe über dem Meeresspiegel
- die Höhenunterschiede der Fahrtstrecke in Prozent
- die aktuelle Position in geografischer Breite und Länge
- die Zeit des Sonnenuntergangs und Sonnenaufgangs

Sämtliche Daten sind dabei ständig verfügbar, welche Sie sich anzeigen lassen, entscheiden Sie selbst. Bild 2 zeigt ein Beispiel der Anzeige.

Der GPS-Empfänger als Navigator

Alle Möglichkeiten zur Navigation resultieren daraus, dass der GPS-Empfänger in der Lage ist, regelmäßig den Standort des Gerätes zu bestimmen und diesen zu speichern.

Sie können unter anderem:

- den Weg aufzeichnen, den Sie gerade fahren und beliebig Punkte auf diesem Weg markieren und benennen,
- diesen Weg zielsicher zurückverfolgen,
- die Kursaufzeichnung und Wegpunkte im GPS-Empfänger speichern, zum PC übertragen und als Datei archivieren,
- mittels PC Kursaufzeichnungen und Wegpunkte anderen übermitteln oder von anderen übernehmen,
- diese vom PC auf den GPS-Empfänger übertragen,
- sich anhand der Kursaufzeichnung zum Ziel führen lassen oder zielsicher Wegpunkte ansteuern.

Mit entsprechender Software und digitalen geografischen Karten ist es möglich, die Touren am PC darzustellen und zu bearbeiten oder Touren am PC zu planen und dann auf den GPS-Empfänger zum Navigieren zu überspielen.

Zur Begriffsverständigung:

Den aufgezeichneten Weg nennen wir **Kursaufzeichnung oder auch Track**. In der Literatur finden sich dafür auch solche Begriffe wie Wegaufzeichnung, Brotkrumenkette oder englisch: Track Log. Befindet sich die Kursaufzeichnung (Track) im aktiven Zustand, sozusagen im Arbeitsspeicher des GPS-Empfängers, spricht man vom „ACTIVE LOG“.

Die markierten Punkte werden **Wegpunkte (Waypoints)** genannt.

Wie Sie zu den Kursaufzeichnungen und Wegpunkten kommen, wie diese zwischen dem PC und dem GPS-Empfänger übertragen werden und wie man damit navigiert, erfahren Sie in den folgenden Kapiteln.

Die Kursaufzeichnungen zum Navigieren

Kursaufzeichnungen im Gelände selbst erstellen

Nahezu alle gebräuchlichen GPS-Empfänger ermöglichen es, Kurse aufzuzeichnen und zu speichern. Sei es um sicher den Weg zurück zu finden oder diese Tracks zu archivieren. Um die so entstandenen Kursaufzeichnungen ruhigen Gewissens weitergeben zu können, sind allerdings komplizierte und zeitaufwendige Nacharbeiten nötig. Beispielsweise müssen die Strecken ohne Satellitenempfang nachbereitet, die „Verfahrer“ entfernt und noch viele andere Feinheiten und Fallstricke beachtet werden. Die beiliegenden Tracks zu den Radtouren im Barnimer Land sind auf dieser Art entstanden.

Kursaufzeichnungen mittels PC und digitaler Landkarte erstellen

Einfach den Weg am PC mit dem Cursor auf die Karte zeichnen, zum GPS-Empfänger übertragen und fertig ist die Kursaufzeichnung. Mit solchen Programmen, wie Top50 der Landesvermessungsämter, dem „Interaktiven Kartenwerk-3D“ der MagicMaps GmbH und Fugawi der Firma GPS GmbH in Verbindung mit entsprechenden Karten, ist das möglich. Allerdings sind uns keine digitalen Karten bekannt, die die nötige Aktualität und Genauigkeit, zumindest abseits der Straßen und der größeren Wege, vorweisen.

Unsere Tracks zu den Bahnlinien entlang des Berlin–Usedom Radfernweges sind auf dieser Art und Weise entstanden

Fremde Kursaufzeichnungen nutzen

Clevere regionale Tourismusorganisationen und Fahrradverleiher bieten mittlerweile die Kursaufzeichnungen ihrer regionalen Radwege an. Bayern und die Region um Paderborn gelten hier als Vorreiter. Eine weitere Quelle sind private Track-Tauschbörsen im Internet.

Nicht zuletzt halten Sie mit der beiliegenden CR-ROM eine Sammlung solcher Kursaufzeichnungen und Wegpunkte in den Händen.

Das Übertragen von Kursaufzeichnungen und Wegpunkten zwischen PC u. GPS-Empfänger

Wie auch immer Sie die Kursaufzeichnung oder die Wegpunkte erhalten haben, sie müssen vom PC zum GPS-Empfänger übertragen werden, um damit navigieren zu können.

Der GPS-Empfänger wird dazu mittels **Datenkabel** mit dem PC verbunden. Meist wird die Verbindung über eine serielle Schnittstelle (COM) hergestellt. Viele neuere GPS-Geräte haben bereits eine USB-Schnittstelle. Prüfen Sie bitte unbedingt vor dem Kauf des Datenkabels welche dieser Schnittstellen Ihr GPS-Empfänger benötigt und Ihr PC hat.



Bild 3: Anschlüsse am Datenkabel für den GPS-Empfänger GEKO 201
links: serieller Stecker für PC, rechts: Stecker für das GEKO 201

Zum Übertragen der Daten gibt es mehrere Dutzend PC-Programme, meist als Share- oder Freeware zum Download im Internet.

Die Wahl eines geeigneten Programms ist davon abhängig, in welchem Dateiformat die Kursaufzeichnungen- und Wegpunktdateien verfügbar sind. Wir stellen unsere Tracks und Waypoints unter anderem im **.g7t-Format** bereit. Das zugehörige Programm **G7ToWin** ist weit verbreitet, kostenlos nutzbar und liegt auf unserer CD-ROM für Sie bereit. G7ToWin ist, obwohl nur in Englisch verfügbar, leicht verständlich, wovon Sie sich im nächsten Kapitel des Buches selbst überzeugen können.

Noch ein Wort zur Anforderung an Ihren PC. Mit 857 KB ist G7ToWin ein eher kleines Programm und auch die Kursaufzeichnungen- und Wegpunktdateien sind selten über 75 KB groß. Für Ihren PC, selbst wenn er zur älteren Generation gehört, sollte das Arbeiten mit dem Programm also kein Problem sein.

Die Software G7ToWin (I)

G7ToWin ist ein kostenloses Programm zur Übertragung von Kursaufzeichnungen (Tracks) und Wegpunkten (Waypoints) vom PC zum GPS-Empfänger und umgekehrt. Es funktioniert für die Geräte der Hersteller GARMIN, Magellan und Lowrance/Eagle.

Das Programm arbeitet mit dem Dateiformat .g7t. Ein Konvertieren der .g7t-Dateien aus und in verschiedene andere gebräuchliche Dateiformate (z.B. OziExplorer) ist mit G7ToWin ebenfalls möglich.

Sprache: Englisch
Autor: Ron Henderson
Homepage: <http://www.gpsinformation.org/ronh/g7twin.htm>
Betriebssystem(e): Windows9x/Windows NT 4.0/Win2000/WinXP
Version: A.00.183 vom 14. September 2004
Größe: 337 KB als .zip-Datei, 857 KB als .exe-Datei

Zur Anwendung des Programms spielen Sie die Datei g7twin.exe von der CD-ROM aus dem Verzeichnis **SOFTWARE G7TOWIN** auf Ihren Computer. Das Programm muss nicht installiert werden, Sie können es sofort starten.

Als erstes sind einige Grundeinstellungen vorzunehmen. Öffnen Sie dazu →**File** →**Configuration** (Bild 4).

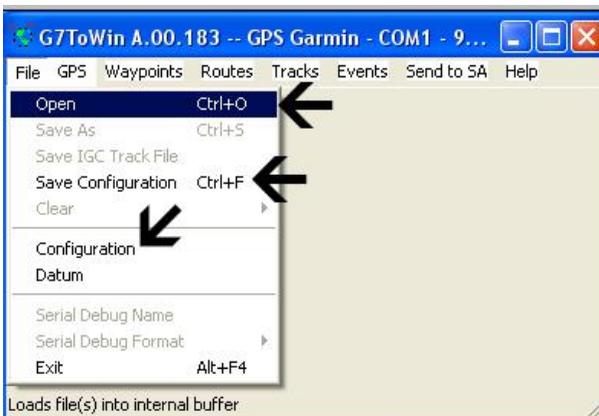


Bild 4: G7ToWin - Konfiguration aufrufen und sichern, Dateien öffnen

Die Software G7ToWin (II)

Wählen Sie im Blatt →**General** →**Select GPS** den Hersteller Ihres GPS-Empfängers und unter →**COM Port** den Anschluss an Ihren PC, COM1...COM16 bzw. USB (GARMIN) (Bild 5). Alle anderen Einstellungen sind bereits so voreingestellt, dass Sie mit dem Programm arbeiten können.

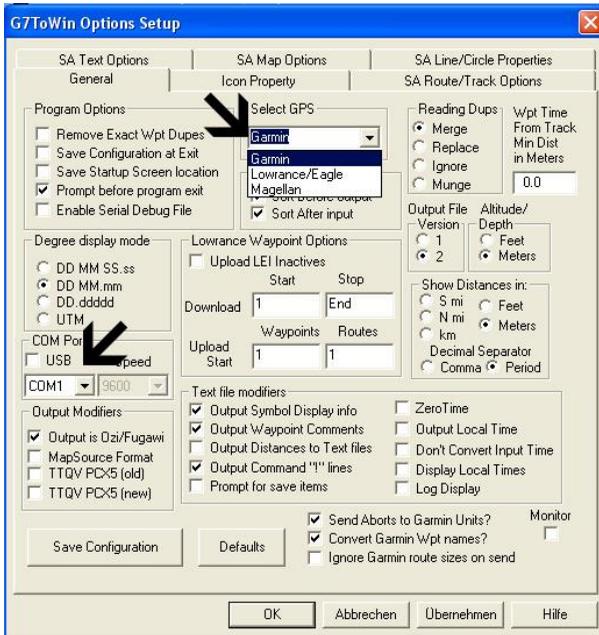


Bild 5: G7ToWin - Konfigurationsmenü

Speichern Sie die vorgenommenen Einstellungen mittels →**File** →**Save Configuration** (Bild 4), damit Sie die Konfiguration nicht beim nächsten Start wiederholen müssen.

Nun ist es an Ihnen, die Kursaufzeichnungen der einzelne Abschnitte des Berlin–Usedom Radfernweges (Seite 20ff.) auszuwählen, die Sie an Ihr GPS-Gerät übertragen möchten.

Die Software G7ToWin (III)

Haben Sie das getan, sind im nächsten Schritt die Kursaufzeichnungen (Tracks) erst einmal mittels G7ToWin zu öffnen →**File** →**Open** (Bild 4).

Wählen Sie im Verzeichnis **DER RADFERNWEG** oder **DIE ABKÜERZUNGEN** auf der CD-ROM den jeweiligen Abschnitt und im Unterverzeichnis **Go7ToWin .g7t** die gewünschte Datei im .g7t Format.

Bild 6 zeigt Ihnen z.B. die Wahl des Tracks zum Abschnitt Berlin–Bernau–Biesenthal. Klicken Sie →**Öffnen** und G7ToWin beginnt die Kursaufzeichnungen in seinen Speicher zu laden.

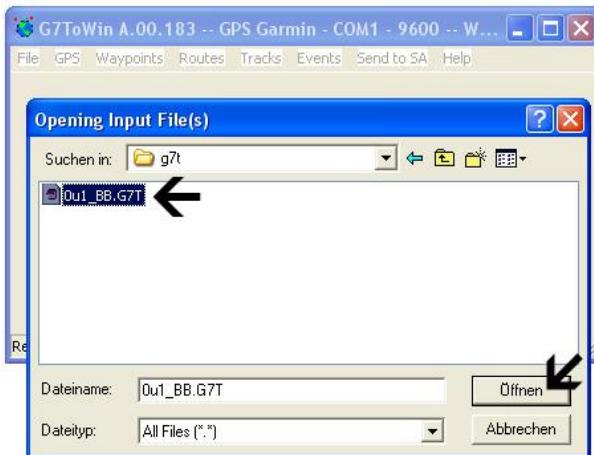


Bild 6: G7ToWin - Dateien auswählen und öffnen

Der letzte Schritt ist nun das Übertragen der Kursaufzeichnung an den GPS-Empfänger. Dazu wählen Sie →**Tracks** →**Upload Tracks to GPS** und G7ToWin überträgt die Kursaufzeichnung zum GPS-Gerät (Bild 7).

Das dauert etwas, Sie bekommen den Fortschritt angezeigt und auf dem GPS-Empfänger erscheinen nach und nach die Tracks (Bild 8) und zum Schluss eine Meldung, dass die Übertragung abgeschlossen ist („Transfer beendet“).

Die Software G7ToWin (IV)

Um die Wegpunkte aus dem Verzeichnis **DIE WEGPUNKTE** zu übertragen, verfahren Sie ebenso, jedoch im Menü **→Waypoints**.



Bild 7: G7ToWin – Tracks und Waypoints zum GPS-Empfänger übertragen

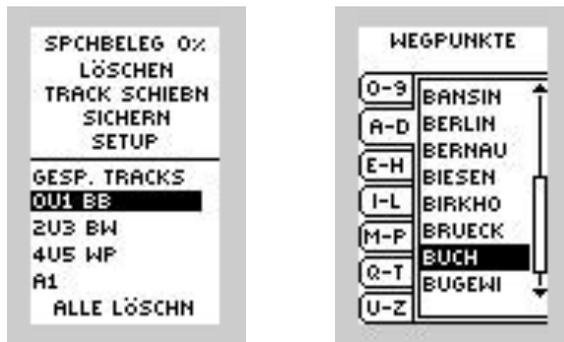


Bild 8: GPS-Empfänger (GARMIN GEKO 201) Anzeige: übertragene Kursaufzeichnungen und Wegpunkte

Wie die Navigation mit den Kursaufzeichnungen funktioniert, lesen Sie im nächsten Kapitel.

G7ToWin bietet noch diverse weitere Funktionen, u.a. können Sie auch die von Ihnen aufgezeichneten Kurse (Tracks) vom GPS-Empfänger zum PC übertragen und archivieren **→Tracks →Download Tracks from GPS** (Bild 7).

Die Navigation mittels Kursaufzeichnung (I)

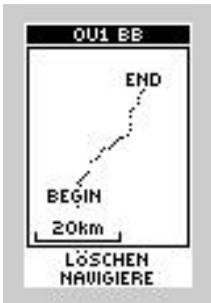
Im vorangegangenen Kapitel haben wir beschrieben, wie die Kursaufzeichnungen zum GPS-Empfänger überspielt werden. Hier erfahren Sie anhand des GEKO 201, wie einer der Tracks zur Navigation vorbereitet wird und die Navigation funktioniert.



Wählen Sie dazu auf der **Menüseite** des GPS-Empfängers mit den entsprechenden Tasten den Menüpunkt TRACKS (Bild links) und im darauffolgenden Menü die gewünschte Wegaufzeichnung (Bild rechts).



Wir sind bei unserem Beispiel, dem Abschnitt Berlin–Bernau–Biesenthal, geblieben, wählen also **OU1 BB**. Der Weg des Abschnittes wird nun angezeigt (Bild unten links).



Sie wählen nun NAVIGIERE und werden gefragt, ob ZU ANFG oder Z. END (Bild rechts).



Da dieser Abschnitt, wie der gesamte Kurs des Radfernweges, von Berlin in Richtung Usedom aufgezeichnet

ist, müssen Sie also „Z. END“ wählen, wenn beispielsweise von Berlin über Bernau in Richtung Biesenthal gefahren werden soll oder „ZU ANFG“ wenn es in Richtung Berlin sein soll.

Ist die Wahl getroffen, wird die Wegaufzeichnung aktiviert, man sagt auch „zum ACTIVE LOG“ und steht damit zur Navigation bereit.

Die Navigation mittels Kursaufzeichnung (II)

Im Handbuch zum GPS-Empfänger steht zur Navigation sinngemäß: Rufen Sie die **Navigationssseite** auf und folgen dem angezeigten Pfeil – so einfach ist das auch!



Sind Sie auf dem richtigen Weg, zeigt der Pfeil annähernd in Fahrtrichtung (Bild links). Ist eine leichte Kursänderung zu erwarten, sieht das so aus wie im rechten Bild. Ist etwa eine rechtwinklige Abbiegung in Aussicht, knickt der Pfeil etwa

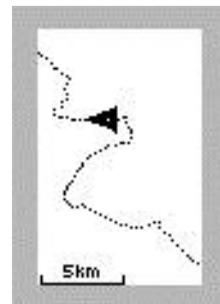


30 Meter vor diesem Punkt in die entsprechende Richtung (Bild unten links).



Oben auf der Navigationsseite wird die Entfernung zum Ziel bzw. zum nächsten Wegpunkt angezeigt. Unten finden Sie ein Feld mit weiteren selbstwählbaren Informationen, in unserem Beispiel die aktuelle Geschwindigkeit.

Zur Unterstützung der Navigation können Sie auch auf die **Kartenseite** (Bild unten rechts) schalten. Hier sehen Sie den Track. Ein Pfeil zeigt Ihren aktuellen Standort und Ihre Bewegungsrichtung. Sollten Sie sich einmal vom Kurs entfernt haben, finden Sie hiermit zielsicher zurück.



Zugegebenermaßen ist diese Art der Navigation im Gelände gewöhnungsbedürftig. Sie werden jedoch keine 5 Kilometer brauchen, um damit zurechtzukommen, und den GPS-Empfänger künftig nicht mehr missen wollen.

Die Kursaufzeichnung des Berlin–Usedom Radfernweges (I)

IS.RADWEG. hat den Kurs des 338 Kilometer langen Berlin–Usedom Radfernweges aufgezeichnet und Wegpunkte markiert. Der Radfernweg wurde dazu in fünf Wegabschnitte geteilt:

- Berlin – Biesenthal
- Biesenthal – Warnitz
- Warnitz – Pasewalk
- Pasewalk – Anklam
- Anklam – Peenemünde

Sie finden nachfolgend zu jedem der fünf Abschnitte und der drei Abkürzungen eine Wegbeschreibung und ein Tourenblatt mit einer Skizze und den Wegpunkten. Für weitere detaillierte Informationen zur Strecke und den Sehenswürdigkeiten empfehlen wir Ihnen unseren „Berlin–Usedom Radfernweg Reiseführer“ (Seite 67).

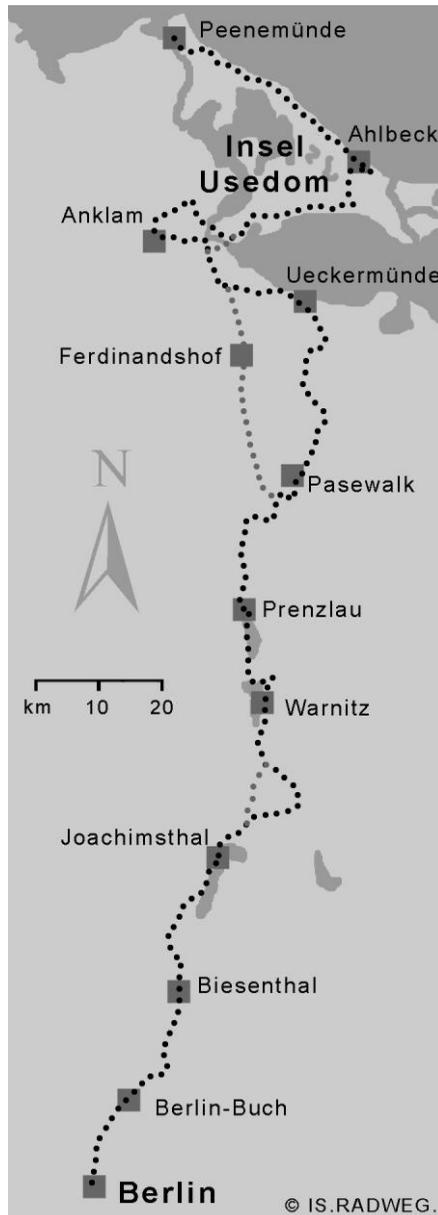
Unsere Tracks sind hochgradig genau. Die Aufzeichnungen wurden auf Fahrten in der Natur vorgenommen, am Computer nachbereitet und wiederum in der Natur geprüft. Nur selten weichen kurze Streckenabschnitte von denen des offiziellen Berlin–Usedom Radfernweges ab.

Die Kursaufzeichnungen finden Sie auf der CD-ROM im Verzeichnis **DER RADFERNWEG bzw. DIE ABKUERZUNGEN**, im jeweiligen Unterverzeichnis mit dem Namen des Abschnittes z.B. Berlin-Biesenthal. Den Dateinamen entnehmen Sie bitte dem jeweiligen Tourenblatt.

Die Wegpunkt-Datei mit den insgesamt 71 Punkten finden Sie im Verzeichnis **DIE WEGPUNKTE**. Die Namen der Wegpunkte wurden ohne Umlaute geschrieben. Beachten Sie bitte, dass je nach GPS-Empfänger nur 6, 8 oder 10 Zeichen dargestellt werden. Einige Wegpunkte haben wir abgekürzt z.B. TURM. Die nähere Erklärung finden Sie auf dem jeweiligen Tourenblatt.

Beachten Sie bitte unsere Hinweise zum Urheberrecht und zum Haftungsausschluss auf Seite 65.

Die Kursaufzeichnungen des Berlin–Usedom Radfernweges (II)



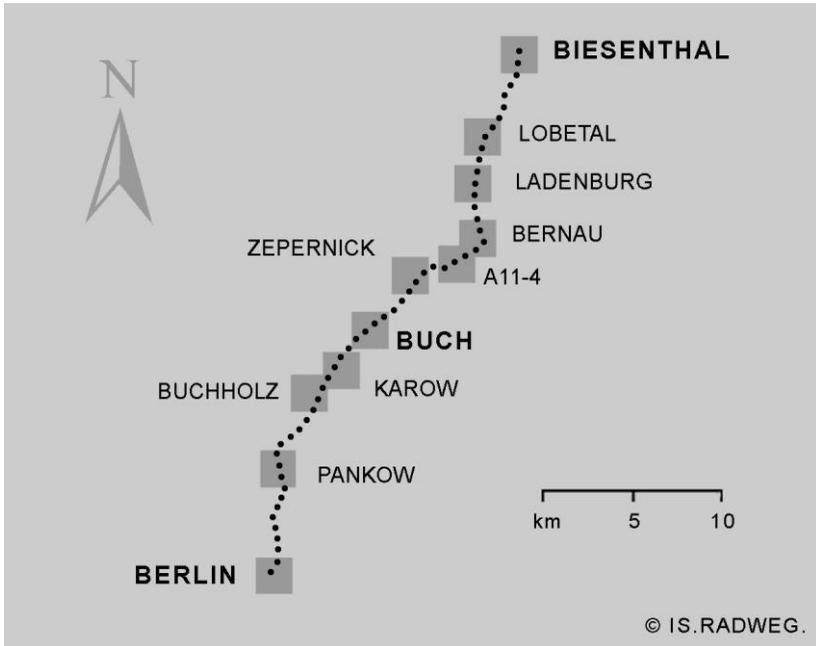
Berlin Zentrum – Biesenthal (40 km)

Der Berlin–Usedom Radfernweg und unsere Kursaufzeichnung beginnen im **Berliner Zentrum**, auf dem Schlossplatz gegenüber dem Palast der Republik. Der Radfernweg führt uns ein Stück durch **Mitte, Prenzlauer Berg** und dann durch den Mauerpark nach **Pankow**. Durch den Park des Schlosses Niederschönhausen geht es dann entlang der Panke, einem kleinen Flüsschen, nach **Berlin-Buch**. Nach zwei Kilometern, entlang der Bahnstrecke, erreichen wir die Gemeinde **Panketal** und damit das Land Brandenburg. Die Hochtrasse der Bahn und später wieder die Panke begleiten uns weiter bis in die Stadt **Bernau**. Hier werden wir auf dem Radfernweg zielsicher entlang der historischen Stadtmauer in Richtung **Ladeburg** geführt. Wir streifen den Ort **Lobetal** und finden uns inmitten der Natur wieder, die Berlin rasch vergessen lässt und uns noch viele Kilometer durch den Landkreis Barnim begleiten wird: Kiefern- und Laubwälder, zwitschernde Vögel und unser toller Radweg.

Ab der Langeröner Mühle geht es durch das Naturschutzgebiet "Biesenthaler Becken", jetzt allerdings auf einem gut befahrbaren Kiesweg. Nicht lange und am Horizont tut sich die Silhouette von Biesenthal auf und unser erstes Etappenziel, der **Biesenthaler Marktplatz**, ist erreicht.

In Berlin geht es über die normalen Stadtstraßen, an einigen Stellen auch auf Radwegen. Einige Abschnitte entlang der Panke entpuppen sich als unbefestigter schmaler Uferweg. Ab Berlin-Buch führt die Strecke dann über größtenteils gut ausgebaute, überwiegend asphaltierte und ausgeschilderte Radwege. Leichte Steigungen sind nur zwischen Ladeburg und der Langeröner Mühle zu überwinden.

Berlin Zentrum – Biesenthal (40 km)



Die Kursaufzeichnung (Track):

Anfang	Ende	Dateiname	Entfernung
Berlin	Biesenthal	0u1_BB	40,0 km

Die Wegpunkte (Waypoints):

 Datei wp_bu

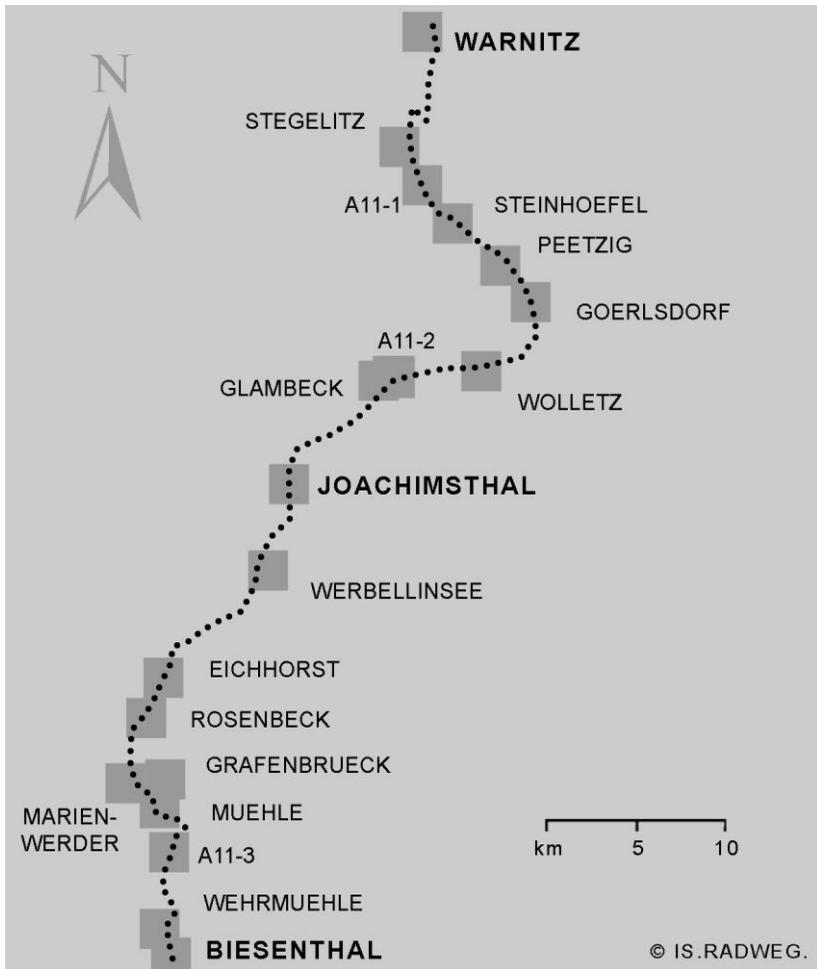
A11-4 Übergang über die Autobahn A11 Berlin-Stettin

Biesenthal – Warnitz (73 km)

Bereits kurz hinter **Biesenthal** führt uns der Weg, vorbei an einer **Wehrmühle**, in ein ausgedehntes Waldgebiet. Auch hier in der Natur wurde nicht mit Asphalt gespart, sodass nach kurzer bequemer Fahrt die Brücke über die Autobahn Berlin-Szczecin erreicht wird. Wir fahren vorbei an der Grafenbrücker Mühle und überqueren erst den Finowkanal an der **Grafenbrücker Schleuse** und danach den Oder-Havel-Kanal. Schon nach wenigen Metern entlang der B167 hat uns der Wald und unser Radweg wieder. In **Rosenbeck** geht es dann über den Werbellinkanal, an dessen Ufer uns ein schmaler Weg weiter über **Eichhorst** an den Werbellinsee bis zur Askanierbrücke bringt. Ab hier nehmen wir bis **Joachimsthal** aktiv am Straßenverkehr teil. Unweit des Joachimsthaler Bahnhofes liegt die kleine, wenig befahrene Straße in Richtung Glambeck. Eine zeitlang sehen wir noch den Grimnitzsee, bevor wir in ein dichtes Waldgebiet eintauchen, was uns noch lange Zeit "gefangen" hält. In **Glambeck** haben wir nun die Möglichkeit, den direkten Weg nach Steinhöfel zu nehmen oder auf dem noch recht rustikalen Radfernweg Berlin-Usedom der **Blumberger Mühle**, dem NABU-Erlebniszentrum, einen Besuch abzustatten. Wieder vereint, geht es kurz hinter **Steinhöfel**, jetzt bereits in der Uckermark, einen kurzzeitig recht steinigen Weg über die Autobahnbrücke und durch ein kleines Waldgebiet nach **Stegelitz**. Wieder geht es durch den Wald anschließend ein Stück auf der Straße in Richtung Wilmersdorf, von der aus wir den Abzweig nach Warnitz nehmen. Hier fahren wir erst auf Asphalt, später auf einem Plattenweg "erster Güte" über einige Hügel, bereits entlang des Oberuckersees bis zum **Bahnhof Warnitz**.

Auf dieser Etappe sagen wir unserem lieb gewonnenen asphaltierten Radweg mit der guten Beschilderung ade und lernen jetzt die mehr oder weniger befestigten Wald- und Feldwege kennen und, wenn sie nicht allzu sandig sind, auch lieben. Auch die kleinen Straßen lassen sich gut fahren, zumal Autos hier eher die Ausnahme sind.

Biesenthal – Warnitz (73 km)



Die Kursaufzeichnung (Track):

Anfang	Ende	Dateiname	Entfernung
Biesenthal	Warnitz	2u3_BW	73,0 km

Die Wegpunkte (Waypoints): Datei wp_bu

A11-1;2;3 Übergänge über die Autobahn A11 Berlin-Stettin

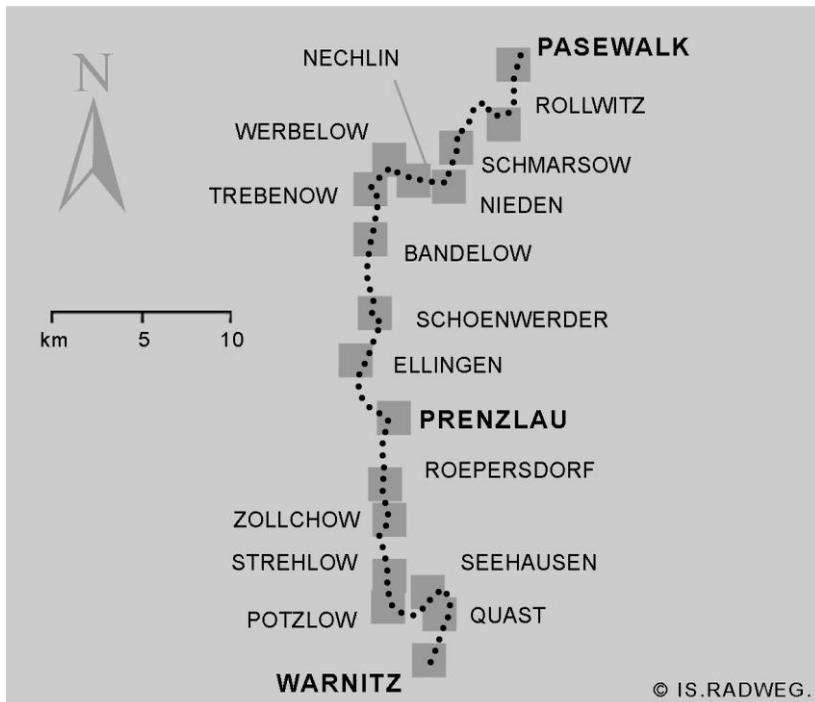
Warnitz – Pasewalk (57 km)

Auf der einen Seite der Bahndamm und auf der anderen Seite Ferienunterkünfte, die den nahen Oberuckersee erahnen lassen, so gelangen wir von **Warnitz** nach **Quast**. Von hier aus kommen wir auf der gegenüber liegenden Straße nach **Seehausen**, dem nächsten Urlauber-Ferienort. In Seehausen vertrauen wir uns wieder der Straße an, die uns, nachdem wir die Ucker überquert haben, über Potzlow und **Strehlow** bis nach **Zollchow** bringt. Spätestens hier erblicken wir am Horizont die Marienkirche und das ehemalige Dominikanerkloster von Prenzlau. Der weitere Weg führt uns entlang des Ufers des Unteruckersees auf einem netten Radweg über **Röpersdorf** bis nach **Prenzlau** zu Stadtinformation.

Prenzlau verlassen wir auf der viel befahrenen B198. Bereits nach ca. einem Kilometer führt rechter Hand ein Plattenweg in das Ueckertal. Wir kommen an **Ellingen** vorbei und sind schon bald in Schönwerder. Auf kaum befahrener Landstraße geht es durch die Orte **Schönwerder**, **Bandelow** und **Trebenow** nach Werbelow, immer die weiten, flachen Wiesen entlang der Uecker und die Windräder im Blick. Hinter **Nechlin** überqueren wir, auf wenig befahrener Straße, die Bahngleise des RE3 und die Ucker und erreichen Nieden. An der Kirche von Nieden beginnt ein Asphaltweg der uns bis nach **Schmarsow** bringt. Das Ueckertal liegt nun linker Hand und beeindruckt ebenso wie die vielen Windräder. Aus dem Asphalt wird nach Schmarsow ein befestigter Weg. Nach ca. 2 km haben wir die Ueckertalbrücke erreicht, die mit über einem Kilometer längste Brücke der neuen Autobahn A20. Kurz hinter der Brücke biegt der Weg nach rechts ab und wir kommen nach **Rollwitz**, von wo aus wir auf einem Radweg entlang der B109 das Etappenziel die Stadtinformation **Pasewalk** erreichen.

Diese Etappe verläuft überwiegend auf Landstraßen ohne nennenswerten Verkehr. Der Plattenweg hinter Prenzlau lässt Schlimmes erahnen, ist aber, bis auf nur wenige üble Plattenstöße, gut zu befahren.

Warnitz – Pasewalk (57 km)



Die Kursaufzeichnung (Track):

Anfang	Ende	Dateiname	Entfernung
Warnitz	Pasewalk	4u5_WP	57,3 km

Die Wegpunkte (Waypoints): Datei wp_bu

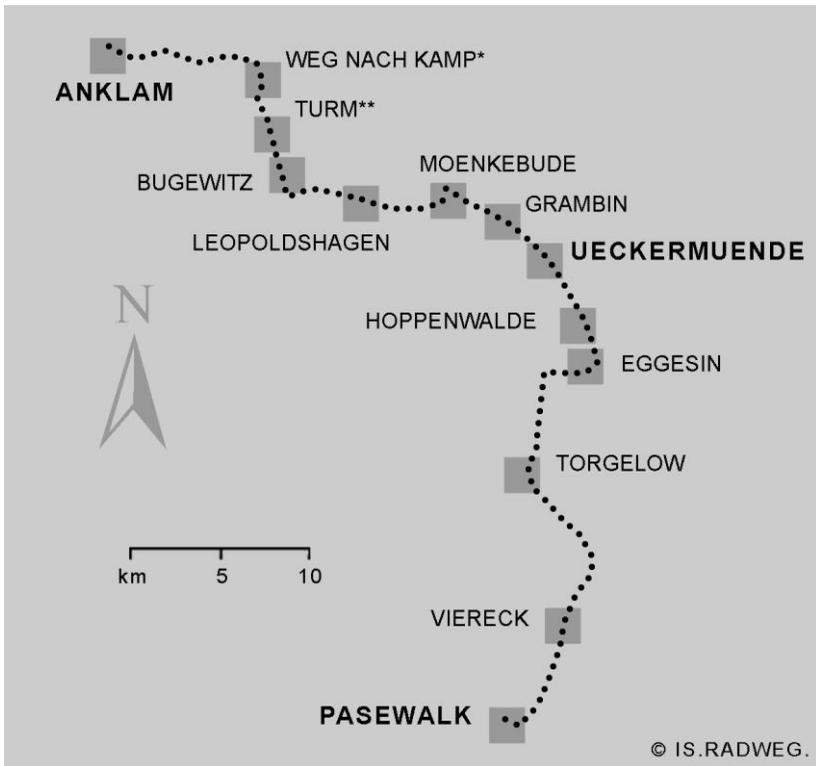
Pasewalk – Anklam (70 km)

Wir verlassen **Pasewalk** auf der recht stark befahrenen Straße in Richtung Torgelow. Hinter Friedberg führt dann eine kleine Asphaltstraße nach **Viereck**. Hinter Viereck finden wir uns auf der Straße wieder, die wir soeben verlassen haben, jetzt allerdings auf einem Radweg. Dieser Weg entlang der Straße wird uns nun viele Kilometer begleiten. Der Kiefernwald ist dabei ebenso ständig gegenwärtig, wie immer wieder militärische Sperrgebiete und Kasernenanlagen. Wir durchfahren Drögeheide und kommen in den Ort **Torgelow**. Weiter geht es, jetzt fernab der Straße, nach **Eggesin**, wo wir die Randow überqueren. Entlang der Gleise der Ostmecklenburgischen Eisenbahngesellschaft werden wir anschließend zielsicher über **Hoppenwalde** nach **Ueckermünde** geführt. Von **Ueckermünde** kommen wir über **Grambin** in den Erholungsort **Mönkebude**. Der Radfernweg führt uns dann vorbei an **Leopoldshagen** bis nach **Bugewitz**. Weiter geht es von hier auf einem schmalen Deichweg durch die überschwemmten Haffwiesen. Nun stehen wir vor der Wahl mittels privater Fähre von **Kamp** nach Usedom vorbei an den Resten der Eisenbahnhubbrücke überzusetzen oder nach **Anklam** zu fahren, dessen Stadtinformation nach etwa zwölf Kilometern zu erreichen ist.

Abgesehen von der Fahrt auf der Straße, kurz hinter Pasewalk, geht es recht flott auf meist asphaltierten Radwegen vorwärts. Innerorts kann man schnell auf die Idee kommen, den jeweiligen Fußweg zu benutzen. "Sand-Meer, Kiefern-Meer, Nichts-mehr" so der Spruch mit dem Soldaten mehrerer Generationen diese Gegend charakterisierten. Ob er noch Gültigkeit hat? Urteilen Sie bitte selbst.

Hinter Ueckermünde fahren wir auch über befestigte Wald- und Feldwege und dann kurz vor Anklam über Plattenwege mit einer Asphaltspur in der Mitte. Nennenswerte Steigungen gibt es nicht.

Pasewalk – Anklam (70 km)



Die Kursaufzeichnung (Track):

Anfang	Ende	Dateiname	Entfernung
Pasewalk	Anklam	6u7_PA	69,7 km

Die Wegpunkte (Waypoints):

 Datei wp_bu

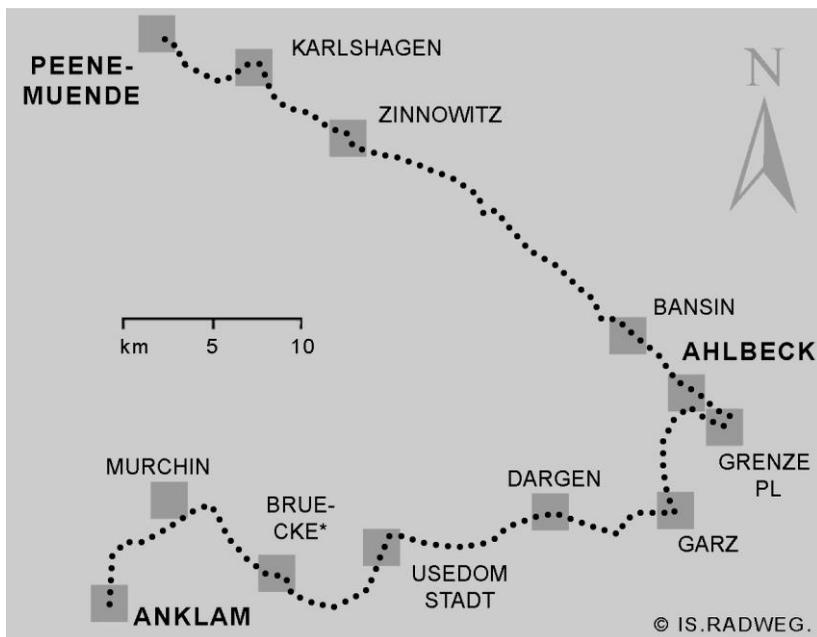
- * Weg nach Kamp ca. 6,5 km hinter Bugewitz
siehe Abkürzung III Überfahrt zur Insel mittels Fähre
- ** Aussichtsturm am Deichweg

Anklam – Peenemünde (98 km)

Von **Anklam** bringt uns der Radfernweg nach Relzow, Libnow und Pinnow und über die Zecheriner Klappbrücke auf die Insel Usedom. Auf Usedom geht es nun auf kaum befahrener Straße weiter, vorbei an Karnin und Mönchow, in die **Stadt Usedom**. Hinter Usedom durchqueren wir ein kleines Waldstück und finden uns inmitten leicht hügeliger Felder und Wiesen wieder, die unseren Weg bis Kutzow säumen. Vorbei am Insel-Flugplatz geht es nach **Garz** und weiter nach **Korswandt**. Nachdem einige nicht unerhebliche aber kurze Steigungen überwunden sind, haben wir den Ortseingang von **Ahlbeck** erreicht. Entlang der B111 kommen wir zum nahen Grenzübergang nach Polen. Erst hier sieht der offizielle Berlin–Usedom Radfernweg für uns die Begegnung mit der Ostsee vor. Dazu fahren wir zum Strand und unweit des Strandes zurück in das Seebad Ahlbeck. Von Ahlbeck geht es immer entlang der Promenade durch die drei Kaiserbäder. Wir verlassen dann Bansin und machen Bekanntschaft mit dem hiesigen Kiefern- und Buchenwald und dem "Langen Berg". Weiter durch den Wald geht es vorbei an Ückeritz durch Kölpinsee nach Koserow. Kurz vor Zempin durchfahren wir auf einem Damm das schmalste Stück der Insel und gelangen so in das Ostseebad **Zinnowitz**. Wenige Meter hinter Zinnowitz tauchen wir in den Dünenwald ein und erreichen den vergleichsweise beschaulichen Ort Trassenheide. Hier verlässt uns der Mecklenburgische Seen-Radweg, der weiter seinem Ziel Wolgast zustrebt. Im Dünenwald geht es nur wenige Meter vom Strand entfernt für uns nach **Karlshagen** und dann entlang des Peenestroms nach **Peenemünde** zum Hafen, unserem Reiseziel.

Die gesamte Strecke führt über sehr gut befahrbare, befestigte und zum Teil asphaltierte Wege. An Wochenenden und in der Ferienzeit sind in Strandnähe insbesondere auf den Promenaden sehr viele Radler und Fußgänger unterwegs, was einen hohen Grad an Vorsicht und Rücksichtnahme erfordert. Die Etappe weist einige wenige deftige Steigungen aus, die aber meist nie lange anhalten.

Anklam – Peenemünde (98 km)



Die Kursaufzeichnung (Track):

Anfang	Ende	Dateiname	Entfernung
Anklam	Peenemünde	8u0_AP	97,7 km

Die Wegpunkte (Waypoints):

 Datei wp_bu

BRUECKE* Klappbrücke bei Zacherin

GRENZE PL Grenzübergang nach Polen, Swinemünde

Die Abkürzungen

Wenn Radwanderer auf Tour gehen, verfolgen sie verschiedene Ziele. Die einen wollen keine Sehenswürdigkeit entlang des Weges verpassen und nehmen gern den ein oder anderen Aufenthalt und auch einmal eine zusätzliche Übernachtung in Kauf. Andere wiederum suchen den direkten Weg und möchten möglichst schnell und ohne „unnötige“ Umwege ihr Ziel erreichen. Für diese Art Radwanderer haben wir drei Abkürzungen ausgewiesen und die zugehörigen Kurse aufgezeichnet. Die Abkürzungen verstehen sich dabei nicht als „billige“ Variante sondern bezüglich Landschaft und Erlebniswertem als durchaus ebenbürtig und reizvoll.

Die zugehörigen Kursaufzeichnungen sind auf der CD-ROM im Verzeichnis **DIE ABKUERZUNGEN** zu finden.

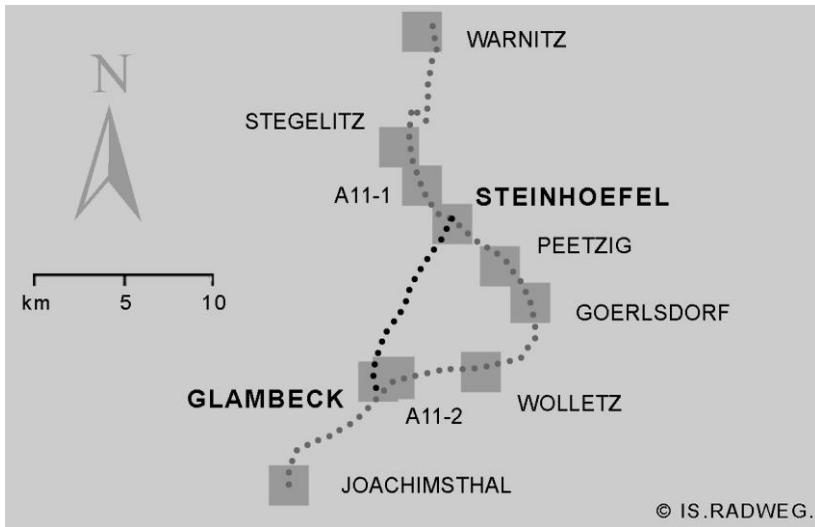
Die Abkürzungen I: Glambeck – Steinhöfel

Die erste Abkürzung führt uns vom Ort Glambeck auf direktem Weg nach Steinhöfel, wo wir wieder auf den Berlin–Usedom Radfernweg treffen. Wir sparen dadurch 9 Kilometer. Was uns allerdings entgeht, ist der Ort Wolletz am gleichnamigen See, das NABU-Erlebniszentrum Blumberger Mühle mit ihren vielen Teichen und die Möglichkeit dem nahen Angermünde einen Besuch abzustatten.

Der direkte Weg nach Steinhöfel beginnt am Taubenturm in **Glambeck** und führt in nördliche Richtung. Allerdings sollten Sie Glambeck nicht verlassen haben, ohne dem Radler-Point und der kleinen Fachwerkkirche einen Besuch abgestattet zu haben. Der Weg in Richtung Steinhöfel verläuft anfangs auf einer schmalen, gut asphaltierter Straße ohne nennenswertem Verkehr. Wir überqueren die Autobahn A11 und fahren später an einem kleinen See vorbei. Auf halber Strecke biegt die Straße nach Osten ab. Wir fahren jedoch weiter nach Norden, nunmehr auf einem eher rustikalen Waldweg mit einigen sandigen Stellen. Kurz vor **Steinhöfel** endet dann das Walgebiet, was uns so lange begleitet hat.

Die Abkürzung I: Glambeck – Steinhöfel

Vom Ort Glambeck führt eine direkte Verbindung nach Steinhöfel, wo der reguläre Berlin–Usedom Radfernweg wieder erreicht wird. Statt der 18 Kilometer über Wolletz weist diese Abkürzung 9 Kilometer aus.



Die Kursaufzeichnung (Track):

Anfang	Ende	Dateiname	Entfernung
Glambeck	Steinhöfel	a_1	9,2 km

Die Wegpunkte (Waypoints):

 Datei wp_bu

- A11-1 Brücke über die Autobahn A11 Berlin-Stettin
- A11-2 Unterführung unter die Autobahn A11 Berlin-Stettin

Die Abkürzung II: Werbelow–Ferdinandshof–Bugewitz

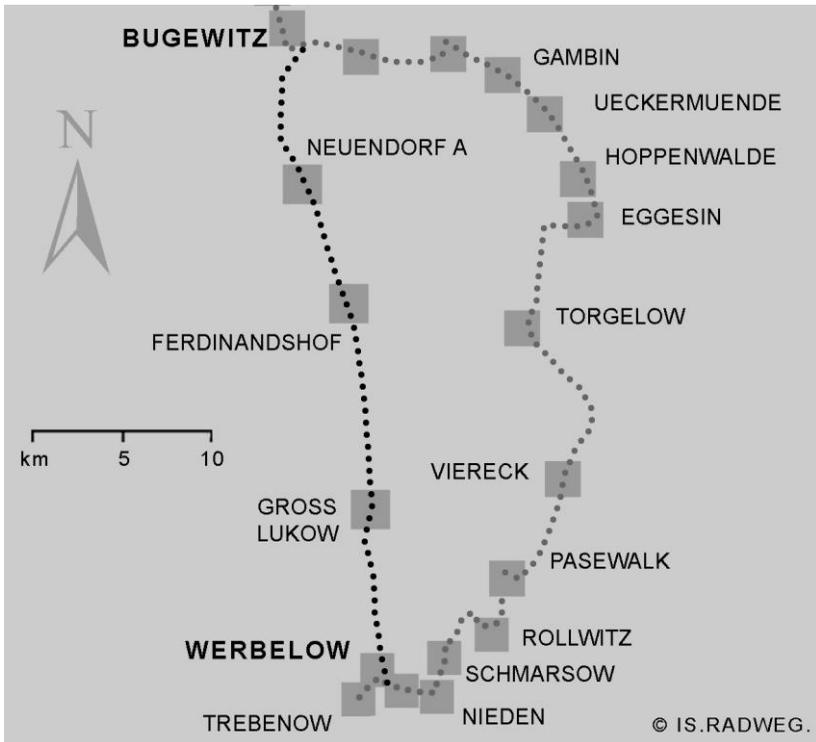
Unsere zweite Abkürzung führt von Werbelow über Ferdinandshof nach Bugewitz. Gegenüber dem regulären Radfernweg ersparen wir uns 25 Kilometer. Allerdings versäumen wir solche Orte wie Pasewalk, Ueckermünde und Mönkebude.

Den Ort **Werbelow** verlassen wir in Richtung Brietzig. Kurz hinter dem Ortsausgang führt ein gut fahrbarer Feldweg in Richtung Wil-sikow. Von hier aus radeln wir entlang unzähliger Windräder auf schnurgerader, schmaler Asphaltstraße gen **Groß Lukow**. Hinter dem nächsten Ort, Klein Lukow, geht es in den Wald. Einem kurzen, sandigen Abschnitt folgt ein gut befahrbarer Waldweg, der uns zur Alten Försterei Nettelgrund, einem Bett&Bike-Quartier, bringt. Weiter geht es, jetzt stetig bergab, auf glattem Belag, bis zur Verbindungsstraße zwischen Rothenmühl und Jatznick. Diese überqueren wir und treffen auf den gut ausgebauten „Mecklenburgischen Seen-Radweg“. Auf diesem gelangen wir über Friedrichhagen nach **Ferdinandshof**.

Ferdinandshof verlassen wir auf der Straße nach Denitz. Kurz nach Überqueren der Bahnschienen führt unser Weg nach rechts über das kleine Flüsschen Zarow und weiter schnurgerade nach Altwigshafen. Unser nächstes Ziel ist Neuendorf A, was insofern eine größere Herausforderung darstellt, als dass die B109 zu überqueren ist. Dazu fahren wir durch das an Altwigshafen angrenzende, Waldstück, von dessen Rand dann schon die B109 zu hören und der stillgelegte Bahnhof Borckenfriede zu sehen ist. Der Weg nördlich des Bahnhofes ist unser Ziel. Dazu folgen wir der B109 ca. 40 Meter, überqueren die Bahnschienen und haben unsere beschauliche Strecke wieder. Eine schmale, wenig befahrene Straße bringt uns über **Neuendorf A**, vorbei an Heidberg bis nach **Bugewitz**.

Die Abkürzung II: Werbelow–Ferdinandshof–Bugewitz

Von Werbelow führt eine nahezu geradlinige Verbindung über Ferdinandshof direkt nach Bugewitz zum Berlin–Usedom Radfernweg.



Die Kursaufzeichnung (Track):

Anfang	Ende	Dateiname	Entfernung
Werbelow	Bugewitz	a_2	42,5 km

Die Abkürzung III: Mit der Fähre von Kamp nach Karnin

Der Berlin–Usedom Radfernweg hat viele ausgesprochen interessante Abschnitte. Die Strecke nördlich von Bugewitz, mit der Alternative auf die Insel Usedom mittels einer kleinen Personenfähre überzusetzen, gehört zweifelsohne dazu. Uns entgeht zwar dadurch das sicher nicht uninteressante Anklam, wir sparen aber 27 Kilometer Wegstecke.

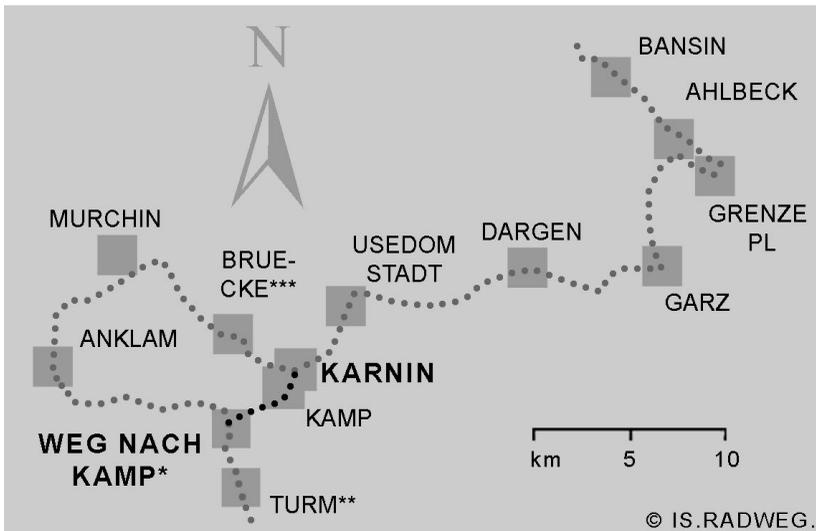
Kurz hinter Bugewitz fahren wir auf dem asphaltierten Deichweg durch die seit 1995 wieder überfluteten Haffwiesen und erreichen nach etwa zwei Kilometern einen Aussichtsturm. Spätesten hier sollten Sie sich versichern, dass die private Fähre von Kamp nach Karnin in Betrieb ist. Den Fährmann, Herrn Christof Reimann, erreichen Sie telefonisch unter 0177-2834504. Mit seiner kleinen Personenfähre verkehrt er von April/Mai bis August/September (11-17 Uhr) relativ regelmäßig (außer Montag) zwischen Kamp und Karnin.

Um nach Kamp zu gelangen, fahren wir weiter durch die Haffwiesen, jetzt entlang des Rosenhager Becks, einem kleinen Flusslauf. Nach etwa 2 Kilometern auf recht schmalem und zum Teil löchrigem Weg erreichen wir eine ebenso löchrige Straße über die wir zum kleinen Hafen in **Kamp** kommen. Die Überfahrt zur Insel dauert etwa 10 bis 15 Minuten und geht unmittelbar an den Resten der gewaltigen Eisenbahnbrücke vorbei, die von 1876 bis 1945 die Insel mit dem Festland verband. In **Karnin** angekommen, sollten Sie unbedingt die Fischbrötchen probieren, die es meist an einem Stand im Hafen gibt.

Vom Hafen sind es nur wenige Meter bis zum regulären Berlin–Usedom Radfernweg, der uns weiter auf der Straße über Mönchow in die Stadt Usedom führt.

Die Abkürzung III: Mit der Fähre von Kamp nach Karnin

Vom Radfernweg führt eine kleine Straße nach Kamp zum Fischerreihafen, von wo aus Sie sich auf die Insel Usedom nach Karnin übersetzen lassen können. In Karnin erreichen Sie nach wenigen Metern die Straße nach Usedom (Stadt) und somit wieder den regulären Berlin–Usedom Radfernweg.



Die Kursaufzeichnung (Track):

Anfang	Ende	Dateiname	Entfernung
Weg nach Kamp	Karnin Straße nach Usedom (Stadt)	a_3	3,3 km

Die Wegpunkte (Waypoints):

 Datei wp_bu

- * Weg nach Kamp ca. 6,5 km hinter Bugewitz
- ** Aussichtsturm am Deichweg
- *** Klappbrücke bei Zacherin

Die Kursaufzeichnungen zu den öffentlichen Verkehrsmitteln

Entlang des Berlin–Usedom Radfernweges existiert ein dichtes Bahnnetz. Es gibt kaum einen Punkt auf dem Radfernweg, von dem man nicht in Stundenfrist einen Bahnhof erreichen kann. Die Bahnen verkehren relativ häufig. Auf den Transport von Fahrrädern ist man eingerichtet.

Auf der beiliegenden CD-ROM im Verzeichnis **DIE BAHNEN** finden Sie die Linie RE 3 der Regionalexpressbahn der Deutschen Bundesbahn, die Linie OE 63 der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH, die Linienführung der Usedomer Bäderbahn und die Strecke Pasewalk–Uckermünde der Ostmecklenburgischen Eisenbahngesellschaft mbH.

Diese Tracks sind natürlich **nicht** zum „Nachfahren“ vorgesehen. Vielmehr sollen sie bei Bedarf zur Orientierung dienen und ggf. die zielsichere Anreise oder Heimfahrt ermöglichen.

Die Kursaufzeichnungen sind anhand digitaler geografischer Karten gefertigt worden.

Die Linienführung der Bahnen als Kursaufzeichnungen (Tracks):

Nr.	von	nach	über (ausgewählte Stationen)	Dateiname
RE 3	Dessau	Stralsund	Berlin-Friedrichstraße, Eberswalde, Warnitz, Prenzlau, Pasewalk, Ferdinandshof, Anklam, Züssow	re3
OE 63	Eberswalde	Templin	Joachimsthal	oe63
UBB	Züssow	Ahlbeck (Grenze)	Wolgast, Zinnowitz	ubb_1
UBB	Zinnowitz	Peenemünde	Karlshagen	ubb_2
OME	Pasewalk	Ueckermünde	Torgelow, Eggesin	ome

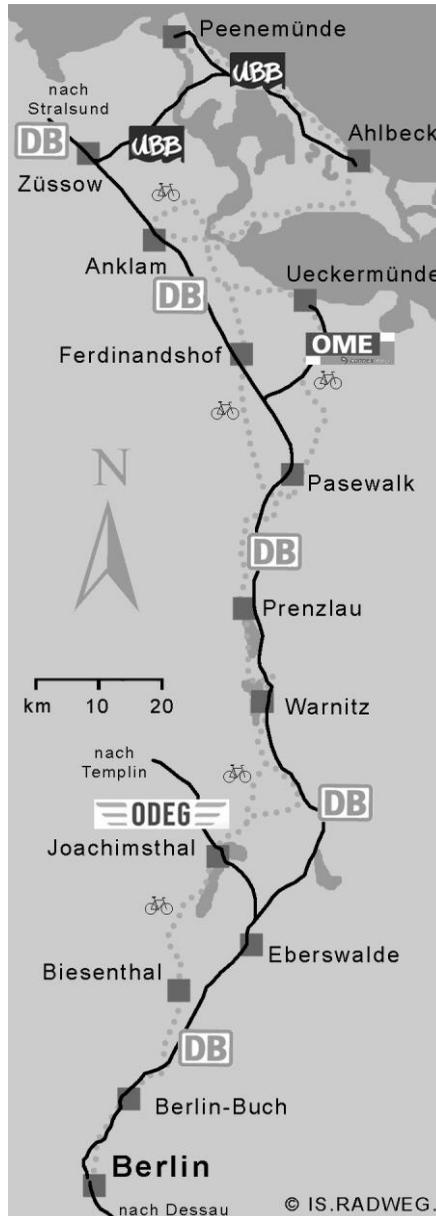
RE: Deutsche Bahn AG, (Regionalexpress Bahn)

OE: ODEG-Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

UBB: Usedomer Bäderbahn (Unternehmen der Deutsche Bahn AG)

OME: Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft mbH (ein Unternehmen der Connex-Gruppe)

Die Bahnstrecken entlang des Radfernweges





Radler-Point Glambeck in der „Kirchenklause“ Denkmale Glambeck e.V.

Direkt am Berlin-Usedom Radfernweg:

- Erste Fahrradkirche im Barnimer Land
- Zentrale Informationsstelle zum Radfernweg
- Zimmervermittlung
- GPS-Leihgeräte
- Geführte Radwanderungen
- Karten, Reiseführer, Souvenirs
- Imbiss und Getränke

Öffnungszeiten:

Winterhalbjahr	Sa, So, feiertags	10 – 17 Uhr
Sommerhalbjahr	Do, Fr	10 – 17 Uhr
	Sa, So, feiertags	11 – 18 Uhr

Telefon/Fax:	033 361 / 649 44
Hotline:	0160 / 929 820 72
Internet:	www.glambeck.barnim.de
GPS-Koordinaten:	N 53° 01.328 E 013° 49.509



GeoCaching – die moderne Schatzsuche

Zunehmender Beliebtheit erfreut sich auch in Deutschland die „moderne Schatzsuche“ mittels GPS-Empfänger.

Weltweit sind derzeit über 150.000 sogenannter Caches versteckt, deren Koordinaten im Internet zu erfahren sind. In der Regel sind das Vorratsdosen, in denen ein sogenanntes Logbuch in Form eines kleinen Notizblockes und allerlei nicht unbedingt wertvoller Kleinkram zum Tauschen liegen. Es gilt nun, sich in die Nähe des Versteckes zu begeben und den Schatz mittels dessen Koordinaten und dem GPS-Empfänger aufzuspüren.

Der Lohn der Mühe ist dann der Eintrag in das Logbuch und das Registrieren des Fundes im Internet, nicht zu vergessen natürlich der Tausch eines der kleinen Nippes-Artikel aus der Dose.

Der Reiz liegt zweifelsohne in der Befriedigung der Jagd- und Sammelleidenschaft. Ausgesprochen aktive GeoCacher haben bereits über 500 Caches „geloggt“ also gefunden. Ein nicht minder interessanter Nebeneffekt ist das bei vielen in Vergessenheit geratene Naturerlebnis. In den Einträgen der Funde im Internet sind häufig solche Texte zu lesen, wie: *„Danke für diesen Cache, ohne ihn hätte ich diese herrliche Gegend nie kennen gelernt“* oder *„Auf der Suche nach Caches war ich in den letzten 10 Monaten sooft in der Natur, wie in den vergangenen 10 Jahre nicht mehr.“*

GeoCaching mit dem Fahrrad

Aktive GeoCacher, denen es in erster Linie darauf ankommt, möglichst viele Caches in kürzester Zeit zu finden, werden wohl nur in Ausnahmefällen auf das Rad steigen. Für diejenigen, denen ein netter Nachmittag in der Natur das Ziel ist, dürfte es kaum etwas angenehmeres geben, als den familiären Radausflug oder gar eine Radwanderung mit der Schatzsuche zu verbinden. Bei der Auswahl der Caches sollten Sie allerdings beachten, dass diese nicht allzu weit entfernt vom Radweg liegen, nicht dass die anschließende Fahrradsuche länger dauert als die Suchen nach dem Cache.



Das Procedere des GeoCaching (I)

Die Vorauswahl des Caches

Der erste Schritt beginnt natürlich mit der Auswahl des Caches, der gesucht werden soll, ganz gleich, ob Sie mal eben einen Sonntagnachmittagsspaziergang machen wollen, in fernen Ländern auf Urlaubsreise sind oder eben unterwegs auf unserem Radfernweg zwischen Berlin und der Insel Usedom.

Im Internet unter **www.geocaching.de** sind dazu geografische Karten der deutschen Bundesländer zu finden, auf denen Caches eingetragen sind. Unsere RadwegCaches sind auch dabei, besser aber Sie nutzen die Beschreibungen ab Seite 46.

Egal wo Sie den Cache ausgewählt haben, letztendlich wird immer auf die zentrale „Cache-Verwaltungsstelle“ im Internet **www.geocaching.com** (z.T. auch www.navicache.com) verwiesen. Hier hat jeder Cache seine eigene Seite, die Koordinaten sind zu finden, Hinweise zum Versteck, eine Anleitung, meist auch Bilder oder gar Aufgaben zum Auffinden der Caches und vielfach auch die Beschreibung der Gegend mit einer kleinen, netten Geschichte dazu. www.geocaching.com ist auch die Stelle, wo sich die GeoCacher anmelden, ihren Nicknamen wählen und das Auffinden eines Caches melden (loggen) können.

Der Weg in die Nähe des Caches

Erst einmal heißt es, in die Nähe des Caches zu kommen.

Fast immer enthält die Beschreibung einen Hinweis, von wo aus sich die Suche am besten starten lässt, meist ein Parkplatz, eine S-Bahn Station oder ähnliches. Ist das nicht der Fall, müssen Sie entweder digitale geografische Karten oder ganz normale Landkarten mit GPS-tauglichem Gitternetz bemühen.

Für jeden unserer RadwegCaches finden Sie ab Seite 46 eine Kartenskizze. Der Weg in die Nähe des Caches, sollte somit kein Problem sein.

Das Procedere des GeoCaching (II)

Die Cache-Koordinaten

Die genaue Stelle des verstecktes Caches wird nun mittels GPS-Empfänger gesucht. Dazu ist Voraussetzung, dass dessen Koordinaten als Wegpunkt (Waypoint) in das GPS-Gerät eingegeben oder auch einfach überspielt werden.

Das manuelle Eingeben der Cache-Koordinaten

Das ist prinzipiell bei jedem GPS-Empfänger möglich, geschieht aber in Abhängigkeit vom Gerät auf verschiedene Art und Weise. Sollten Sie die Vorgehensweise für Ihr Gerät suchen, sehen Sie im Handbuch unter Wegpunkte und Wegpunkteingabe nach.

Nachfolgend ist die Koordinaten-Eingabe für das GEKO 201 der

Firma GARMIN beschrieben. Wählen Sie dazu auf der **Menüseite** den Punkt **MARKIEREN** (Bild links) und Sie erhalten das Folgebild (Bild rechts). Mit den Tasten AUF/AB können Sie nun bestimmen, ob Sie den Wegpunktnamen und die

Koordinaten eingeben bzw. ändern wollen. Gleichfalls ist es möglich, die Höhe und ein Piktogramm zuzuweisen.

Haben Sie das Koordinatenfeld gewählt, drücken Sie die OK-Taste und das Menü **KOORDINATEN ÄNDERN** (Bild links) erscheint. Mit den Tasten AUF/AB wählen Sie die zu bestimmende Stelle und mit der OK-Taste aus einem Menü die Ziffer

oder den Buchstaben (Bild rechts). Sind Sie damit fertig,



Das Procedere des GeoCaching (III)

müssen Sie das Menü mit dem Menüpunkt **OK** abschließen. Der Wegpunktname kann ebenso geändert werden. Das beste ist, Sie wählen dazu den sechsstelligen Originalnamen des Caches. Ganz zum Schluss ist der Vorgang wiederum mit OK abzuschließen.

Das Überspielen der Cache-Koordinaten

Weitaus einfacher als das manuelle Eingeben ist das Überspielen der Koordinaten auf den GPS-Empfänger. Die Koordinaten der Caches liegen unter www.geocaching.com zum Download bereit. Unsere RadwegCaches sind als Wegpunktdateien auch auf der beiliegenden CD-ROM im Verzeichnis **DIE RADWEGCACHES** zu finden. Als Programm zum Überspielen kommt wieder G7ToWin zum Einsatz, dessen Anwendung wir ab Seite 14 ausführlich beschrieben haben. Ein Hinweis sei noch erlaubt, die Wegpunktdateien der Caches liegen bei www.geocaching.de und auch auf der CD-ROM im .loc Format vor. G7ToWin kommt aber auch damit bestens zurecht.

Das Aktivieren der Cache-Koordinaten

Um zum Cache zu navigieren, müssen dessen Koordinaten im GPS-Empfänger aktiviert werden. Auf der **Menüseite** ist dazu der



Punkt **WEGPUNKTE** auszuwählen. Unter **NÄCHSTE** werden die naheliegenden Wegpunkte angezeigt (Bild links). Wählen Sie nun den Wegpunkt unseres Caches aus und aktivieren Sie im Folgemenü mit dem Befehl **GoTo** die Navigation zum



Cache. Schon das nächste Menü zeigt dann die bekannte Navigationsseite mit der Kompassrose, dem Pfeil und der Entfernung zum Wegpunkt und somit den Weg zum Cache.

Das Procedere des GeoCaching (IV)

Der Weg zum Cache

Zum Cache gelangen wir nun, indem wir der angezeigten Pfeilrichtung folgen. Aber Vorsicht, es wird immer nur der direkte Weg zum Ziel angezeigt, auf etwaige Gräben oder undurchdringbares Gestrüpp wird keine Rücksicht genommen. Sie nähern sich nun auf mehr oder weniger direktem Weg dem Cache und kommen unmittelbar an die Stelle, wo er versteckt ist. Am Ziel haben Sie ein Gebiet von etwa 10x10 Meter wo nun intensiv gesucht werden muss. Meist stehen Hinweise in der Cachebeschreibung zum genauen Ort, wie zum Beispiel „*liegt nicht auf der Erde*“ oder „*in unmittelbarer Nähe des dicksten Baumes*“. Meist hilft es aber auch, sich einfach in die Lage des Versteckenden zu versetzen.



Wenn der Cache gefunden ist

Das wichtigste ist der Eintrag in das beiliegende Logbuch. Das Datum und die Uhrzeit des Fundes werden hier ebenso vermerkt wie der Name (Nickname) des Finders. Und über einen netten Satz oder Gruß freut sich bestimmt der nächste Finder. Wenn Sie etwas getauscht haben, sollte das auch eintragen werden.

Bitte verschließen Sie den Cache wieder gründlich und verstecken Sie ihn am selben Ort. Versuchen Sie bitte die Spuren der Suche zu verwischen.

Richtig komplett wird die Sache erst mit dem Eintrag im Internet unter www.geocaching.com, wo der Fund offiziell registriert (ge-loggt) wird. Hier ist es auch möglich, Bilder zu hinterlegen oder auf etwaige Beschädigungen oder das Verschwinden des Caches hinzuweisen.

Die Berlin-Usedom RadwegCache Serie

Entlang des Berlin-Usedom Radfernweges sind an landschaftlich besonders schönen oder historisch interessanten Orten mehrere GeoCaches, eine sogenannte CacheSerie, deponiert. Die Wahl der Stellen fiel dabei auf Orte, die nicht unbedingt augenfällig sind und in jedem Reiseführer beschrieben werden.

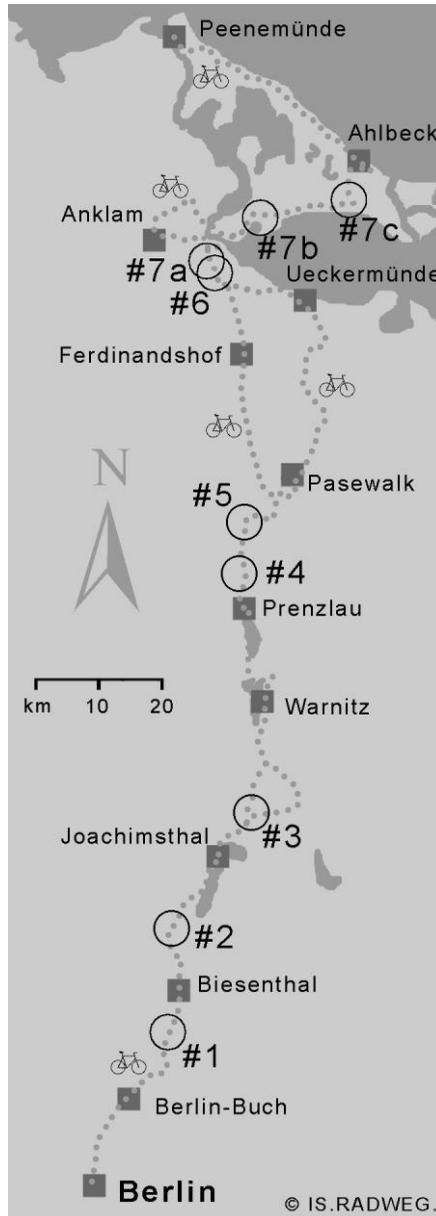
Alle Caches sind ausgesprochen radwanderfreundlich und befinden sich in unmittelbarer Radwegnähe. So muss beim Suchen das Rad mit dem Gepäck nicht unbeaufsichtigt gelassen oder sehr weit durch den Wald oder über Wiesen geschoben werden. Die Caches sind so angelegt, dass sich der Zeitaufwand zum Suchen in Grenzen hält. Die CacheSuche kann in beiden Richtungen, sowohl auf der Tour von Berlin nach Usedom als auch umgekehrt geschehen. Selbstverständlich sind die Berlin-Usedom RadwegCaches bei www.geocaching.com registriert und das Auffinden kann hier geloggt werden.

Hier die einzelnen Caches:

Berlin-Usedom RadwegCache #1	bei Lobetal
Berlin-Usedom RadwegCache #2	am Werbellinkanal
Berlin-Usedom RadwegCache #3	in Glambeck
Berlin-Usedom RadwegCache #4	bei Ellingen
Berlin-Usedom RadwegCache #5	bei Trebenow
Berlin-Usedom RadwegCache #6	bei Rosenhagen
Berlin-Usedom RadwegCache #7a	bei Kamp
Berlin-Usedom RadwegCache #7b	bei Usedom (Stadt)
Berlin-Usedom RadwegCache #7c	bei Garz

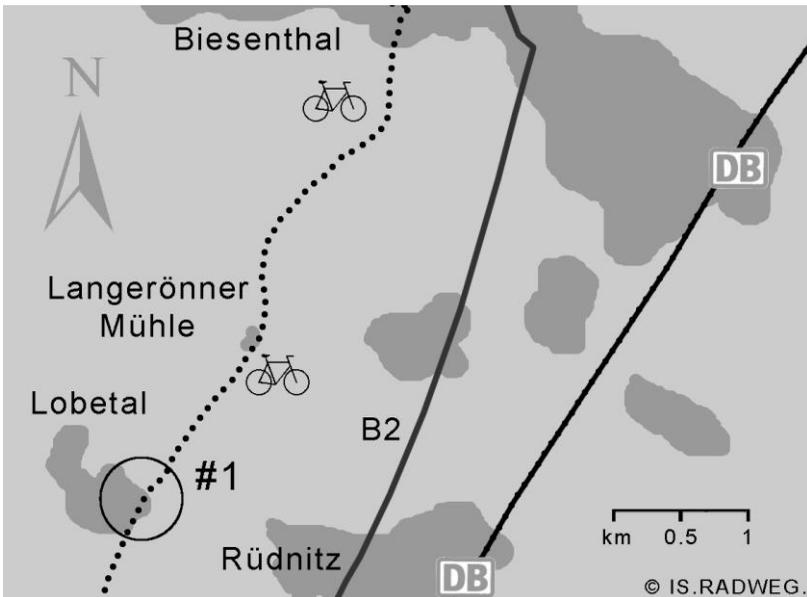
Nachfolgend sind die Berlin-Usedom RadwegCaches und die Besonderheiten der Orte, an denen sie liegen, näher beschrieben.

Die Berlin–Usedom RadwegCache Serie



Berlin–Usedom RadwegCache #1

Cachename (Keyword): **Berlin–Usedom RadwegCache #1**
Koordinaten (Coordinate): **N 53° 43.763 E 013° 35.485**
Wegpunkt (Waypoint Name): **GCN4NW Datei: gcn4nw.loc**
Cache Art: **MultiCache Regular Cache**



Bei den angegebenen Koordinaten in unmittelbarer Nähe des **Mechesees** steht eine Schautafel mit dem Ortsplan von **Lobetal**. Etwa 1.000 Meter entfernt, unmittelbar am **Berlin–Usedom Radfernweg**, ist der eigentliche Cache versteckt. Um den genauen Standort zu erfahren, bedarf es der Hausnummer (zweistellige Zahl) des alten Pfarrhauses (siehe Ortsplan):

Hausnummer des alten Pfarrhauses: $_ _ \times 10 + 53 = A$

N 52° 43.848

E 013° 36.A = E 013° 36. _ _ _

Der Cache ist eine **Dose**, die am Fuße eines Baumstumpfes liegt.

Berlin–Usedom RadwegCache #1

Es war der 1. November 1940, als gegen 21 Uhr im kleinen Ort **Lobetal** und den umliegenden Gemeinden die Luftschuttsirenen heulten. Die Bedrohung war nicht gegenwärtig, war in Vergangenheit doch immer das 25 Kilometer entfernte Berlin Ziel der Bombenflugzeuge. Aber an diesem Abend sollte es anders sein als bisher. Motorenlärm lässt die Einwohner erschreckend zu den Fenstern laufen. Der Ort ist in orangefarbenes Licht einer über den **Mechesee** niedergehenden Leuchtbombe getaucht und kurz darauf detonieren Bomben. Die Bewohner, von denen keiner zu Schaden kam, eilen am nächsten Morgen zum See und bekommen Gewissheit: die große, erst im Frühjahr völlig neu aufgebaute, hölzerne Badeanstalt am Nordufer des kleinen Sees steht nicht mehr.

Die wohl plausibelste Erklärung, warum gerade diese Badeanstalt zum Ziel wurde, ist die, dass ein britischer Pilot sich schlicht und einfach im See geirrt hatte. Nur sechs Kilometer Luftlinie entfernt, also etwa eine Flugminute, liegt bei Lanke der gleichgroße Bogensee mit der ebenfalls am Nordufer stehenden Sommerresidenz des Reichspropagandaministers Goebbels.

Es gibt eine zweite Erklärung, für die es aber ebenso wenig Beweise gibt. Zeitzeugen zufolge gehört sie aber eher in das Reich der Legenden. Demnach war das Pfarrhaus am anderen Ufer des Sees das Ziel eines deutschen Bombenflugzeuges. Im Pfarrhaus wohnte Pastor Paul Braune, der sich im Sommer 1940 mit einer Denkschrift gegen die Euthanasie an den Reichskanzler Adolf Hitler gewandt hat. Nahrung erhielt diese Theorie dadurch, dass er nur einen Tag vor dem Bombenabwurf aus mehrmonatiger GESTAPO-Haft entlassen wurde. Das Pfarrhaus ist übrigens das selbe, in dem 1990 der Leiter der Hoffnungstaler Anstalten, Pastor Uwe Holmer, sechs Wochen lang Erich Honecker beherbergt hat.

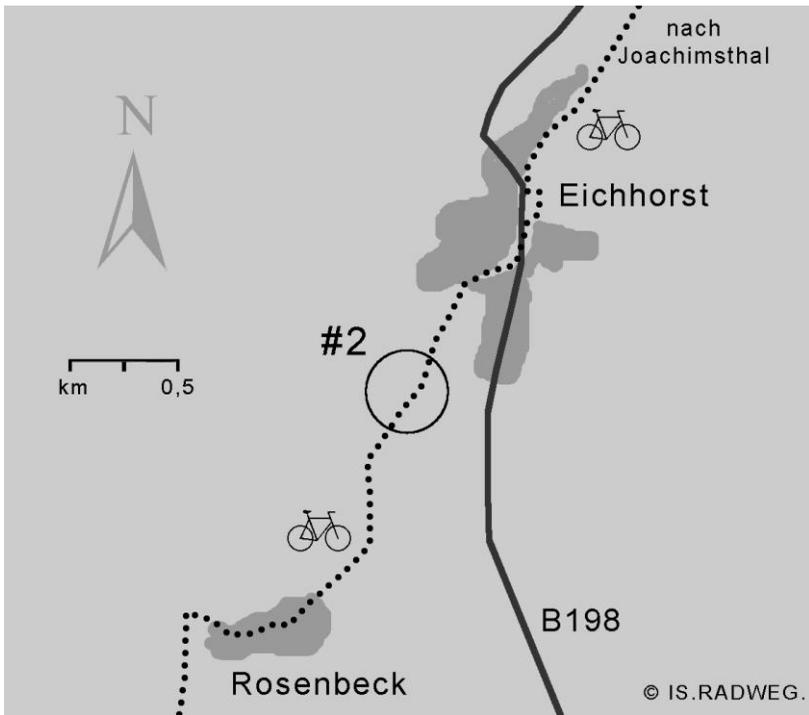
Der Mecheseesee liegt ungefähr 300 Meter vom Radfernweg entfernt. Der Cache führt Sie in den Ort Lobetal in die unmittelbare Nähe



des Sees und dann wieder zurück auf den nahegelegenen Berlin-
Usedom Radfernweg.

Berlin-Usedom RadwegCache #2

Cachename (Keyword): **Berlin-Usedom RadwegCache #2**
Koordinaten (Coordinate): **N 52° 53.063 E 013° 37.975**
Wegpunkt (Waypoint Name): **GCN52E** Datei: **gcn52e.loc**
Cache Art: **Regular Cache**



Der Cache ist etwas entfernt vom offiziellen Radfernweg direkt am schmalen Uferweg des Kanals zwischen Rosenbeck und Eichhorst versteckt.

Der Cache ist eine **Vorratsdose** und befindet sich etwa 15 Meter

entfernt vom Ufer in einem hohlen Baumstumpf, abgedeckt mit etwas Laub.

Berlin–Usedom RadwegCache #2

Der Bau des erste **Finowkanals** datiert zum Anfang des 17. Jahrhunderts. Allerdings wurden einige Abschnitte im 30jährigen Krieg zerstört und der Kanal verfiel wieder. Es war dann Anfang des 18. Jahrhunderts, Preußen hatte inzwischen Stettin und die zwischen Oder und Peene liegenden pommerschen Landesteile von Schweden erworben, als wieder der Wunsch nach einer Wasserstraße zwischen Berlin und Stettin laut wurde. 1743 verfügte Friedrich II. den Baubeginn und im Juni 1746 fuhren dann die ersten Kähne. Sie transportierten im wesentlichen Bau- und Brandholz aus Pommern über die Oder, den neuen Finowkanal und die Havel nach Berlin.

Das Verkehrsaufkommen nahm in den Folgejahren stetig zu und der Kanal musste ständig weiter ausgebaut und neue Schleusenanlagen errichtet werden. Zunehmend wurde im Havelgebiet das Wasser knapp, da mit jeder Schleusung das Wasser der Schleusenammer gen Oder verschwand. Nicht zuletzt durch die Entstehung von Industriebetrieben entlang des Kanals verschärfte sich der Wasserbedarf für den Kanal dramatisch. Um Abhilfe zu schaffen, wurde 1765 der **Werbellinkanal** gebaut, der den Werbellinsee über zwei Staustufen an den Finowkanal anschließt. An diesen beiden Staustufen, der Schleuse Rosenbeck und Eichhorst führt uns der Berlin–Usedom Radfernweg unmittelbar vorbei.

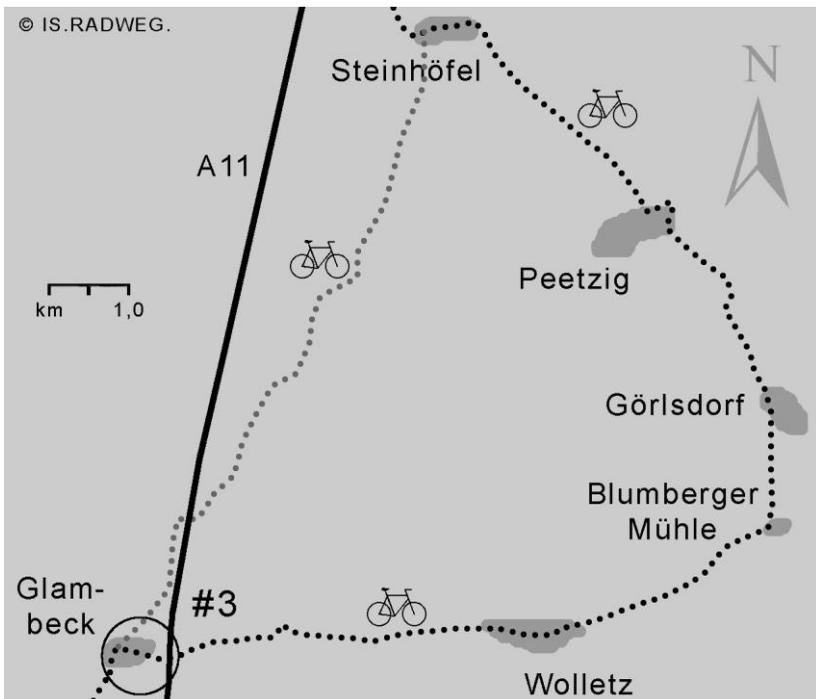
Der Finowkanal verlor erst 1914 seine Bedeutung, als infolge des weiteren Verkehrsanstieges der Oder–Havel-Kanal gebaut und in Betrieb genommen wurde. Heute ist der Kanal in schlechtem Zustand, viele Schleusen sind sanierungsbedürftig, das Kanalbett zum Teil versandet und die Ufer dicht bewachsen. Dank der Bedeutung für den Tourismus wird der Kanal in den nächsten Jahre saniert werden. Darauf deuten zumindest die zahlreichen Zeitungsartikel hin.



Dem Werbellinkanal haben wir diesen Cache gewidmet, der direkt am schmalen Uferweg des Kanals zu finden ist.

Berlin–Usedom RadwegCache #3

Cachename (Keyword): **Berlin–Usedom RadwegCache #3**
Koordinaten (Coordinate): **N 53° 01.318 E 013° 49.509**
Wegpunkt (Waypoint Name): **GCN7MD Datei: gcn7md.loc**
Cache Art: **RätselCache Small Cache**



Der eigentliche Cache ist ein Briefkasten mit einem Zahlenschloss dessen vier Zahlen (zwischen 0 bis 9) zu bestimmen sind: Nur die erste und vierte Zahl sind identisch.

Die dritte Zahl ist die Summe der ersten und vierten Zahl ins Quadrat.

Die Summe aller vier Zahlen ist gleich der Quersumme des Quadrates der Summe aller vier Zahlen.

Berlin–Usedom RadwegCache #3

Am Rande der Schorfheide gelegen, gilt der kleine Ort **Glambeck** als wahres Kleinod am Berlin–Usedom Radfernweg an der Grenze von Barnim und der Uckermark.

Im „**Radler-Point**“, der hiesigen Touristeninformation in der Kirchenklause, bekommen Sie nicht nur Informationen zum Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin und dem Radfernweg selbst sondern in den Sommermonaten (Donnerstag bis Sonntag) auch einen kleinen Imbiss und Getränke.

Aber auch sonst hat der Ort einiges zu bieten. Den erst jüngst rekonstruierten und unter Denkmalschutz stehenden **Taubenturm** im Zentrum des Ortes werden Sie nicht übersehen können. Diesen ließ der General-Intendant der Königlichen Hofmusik, Friedrich Wilhelm Graf von Redern, errichten, der 1862 das Anwesen erwarb. Aber auch die kleine rekonstruierte **Fachwerkkirche** gleich neben dem „Radler-Point“ ist einen Besuch wert. Hier, wie auch im Taubenturm, finden regelmäßige Ausstellungen und Konzerte statt, die unter Musikfreunden als Geheimtipp gelten.

Wir wollen aber auf einen weiteren interessanten Platz im Dorf hinweisen, den **Eiskeller im Glambecker Schlosspark**.

Vom eingeschossigen Herrenhaus aus dem 18. Jahrhundert blieben nach 1982 neben einigen Grundmauern nur der Taubenturm und der Schlosspark mit dem rekonstruierten Eiskeller übrig. Der Keller hat eine Grundfläche von etwa 9 m² und ist 7 Meter hoch. Die Seitenwände sind aus Feldsteinen und die Deckenwölbung aus gebrannten Steinen gemauert. Dick mit Erde bedeckt, stellt sich der Keller als schlichter Hügel im Park dar. Noch bis weit in das 20. Jahrhundert wurden hier Eisblöcke aus dem nahen See gelagert, die dann das ganze Jahr über der Gutswirtschaft zur Kühlung der Nahrungsmittel und insbesondere der reichen Jagdbeute dienten.



Erst 1952 wurde der Ort an das öffentliche Stromnetz angeschlossen und der Keller verlor seine Bedeutung. Heute dient der Keller als Winterquartier für Fledermäuse. Im Sommer, von April bis Oktober, kann er besichtigt werden.

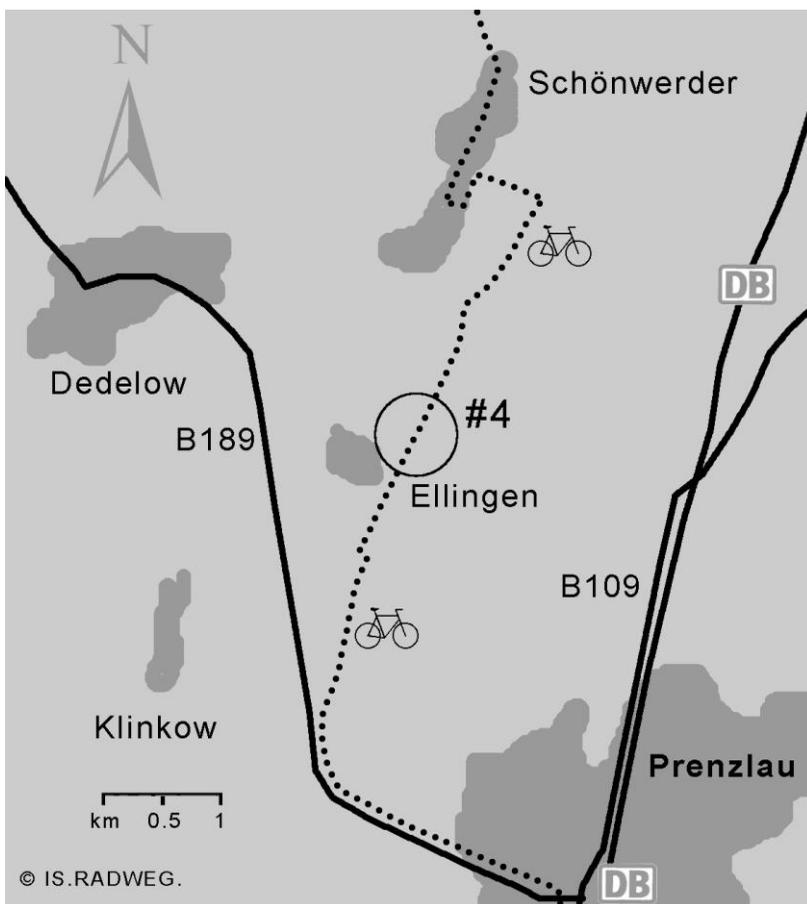
Berlin–Usedom RadwegCache #4

Cache name (Keyword): **Berlin–Usedom RadwegCache #4**

Koordinaten (Coordinate): **N 53° 20.927 E 013° 50.348**

Wegpunkt (Waypoint Name): **GCN6NB** Datei: **gcn6nb.loc**

Cache Art: **Regular Cache**



Die Vorratsdose liegt am Fuße eines Baumes an einem Wasserlauf.

Berlin-Usedom-RadwegCache #4

Die einen sprechen von einer schlichten Kapitulation, die anderen von einer verlorenen Schlacht. Was war nun wirklich los an jenem **28. Oktober 1806** einige Kilometer nördlich von Prenzlau zwischen Ellingen und Schönwerder?

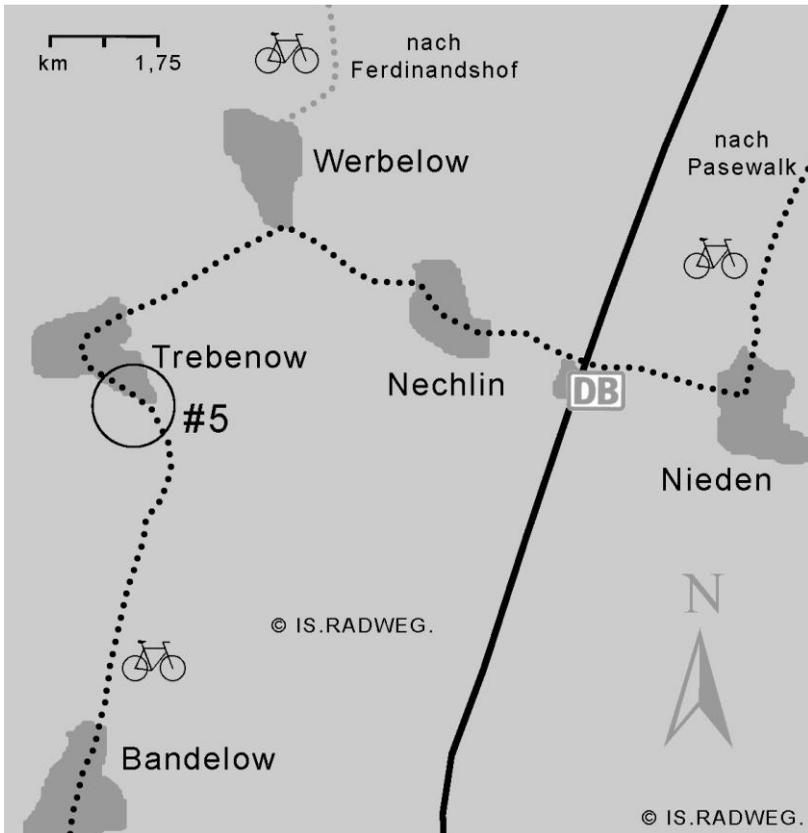
Alles begann bereits 1798 mit der französischen Revolution, Preußen und Österreich schlossen sich zusammen mit der Absicht, in

Frankreich die alten monarchischen Zustände wieder herzustellen. So recht sollte das Vorhaben aber nicht gelingen und ein Sieger oder Verlierer der zahlreichen Schlachten zwischen 1792 und 1795 war nicht auszumachen. 1806 verschärfte sich dann die Spannung zwischen Preußen und Frankreich. Preußen machte mobil und erklärte Frankreich am 9. Oktober 1806 den Krieg. Allerdings hatte das Militär in der ihr eigenen Arroganz in den letzten Jahren die Modernisierung verschlafen. Erhebliche Mängel in der Verwaltung, Führung und Ausrüstung der Truppen kamen zum Vorschein. Was blieb, war die Hoffnung auf einen schnellen Sieg über die Napoleonischen Truppen. Die Schlachten in Jena und Auerstedt am 14. Oktober 1806 verloren die Preußischen Truppen, die immer noch in der veralteten Lineartaktik gegen die jede Deckung ausnutzenden Franzosen kämpften. Feldmarschall Herzog von Braunschweig wurde tödlich verletzt. Im folgenden Befehlschaos flohen die Preußen panisch von den Schlachtfeldern. Eine Preußische Festung nach der anderen ergab sich und am 25. Oktober 1806 besetzten französische Truppen Berlin. Der nunmehrige Oberbefehlshaber **Fürst Niederlohe-Ingelfingen** zieht sich mit den Resten des Heeres (10.000 Mann) weiter zurück und ergab sich dann völlig demoralisiert am 28. Oktober kampfflos einer 1.500 Mann starken französischen Truppe, eben auf jenem Feld zwischen Ellingen und Schönwerder.

Der einstigen Absicht, die Errungenschaften der Französischen Revolution zu verteidigen, schloss sich nun Napoleons Kampf um die Weltherrschaft an.

Der Berlin–Usedom RadwegCache #5

Cachename (Keyword):	Berlin–Usedom RadwegCache #5
Koordinaten (Cordinate):	N 53° 26.289 E 013° 51.451
Wegpunkt (Waypoint Name):	GCN6NP Datei: gcn6np.loc
Cache Art:	MicroCache (Filmdose)



Es handelt sich um einen MicroCache (Filmdose). Nähere Angaben zum Ort (Additional Hints) sind bei www.geocaching.com zu finden.

Der Berlin–Usedom RadwegCache #5

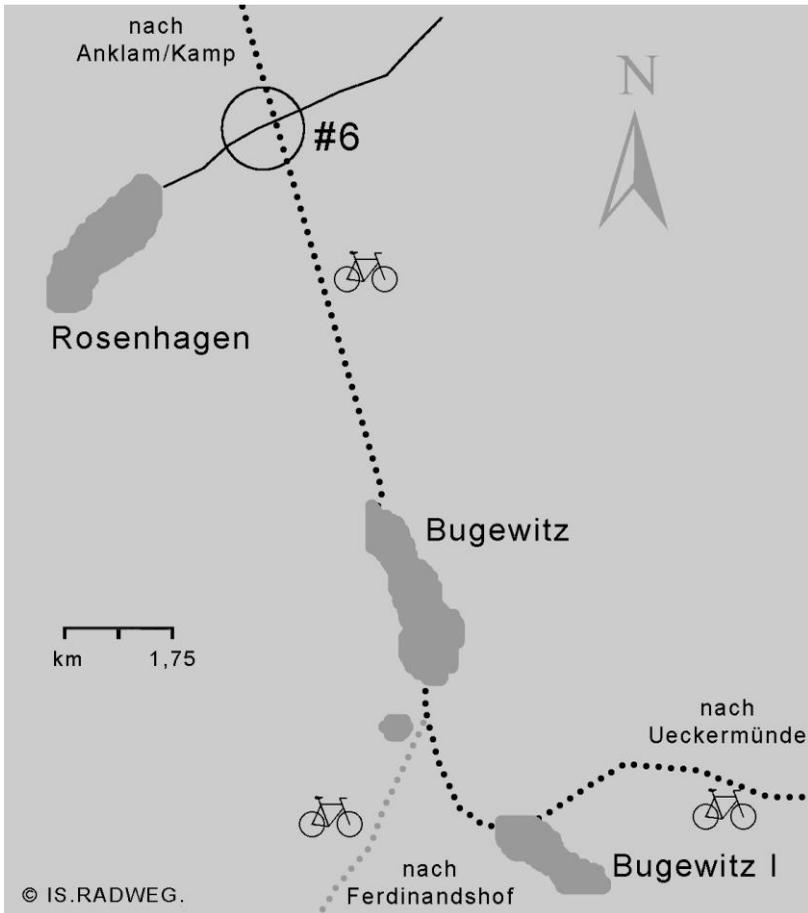
Trebenow, das kleine Dorf mit seinen etwa 150 Einwohnern, wurde 1321 das erste Mal urkundlich erwähnt. Das Objekt, welches, unsere Aufmerksamkeit erweckte, liegt am südlichen Ortsrand noch vor dem Köhntoptal, einer Sumpf- und Flusslandschaft mit etlichen Weiden, Erlen, Pappeln und auch einigen Kiefern. Wenn Sie aus Richtung Berlin gekommen sind, haben Sie die Niederung

mit dem kleinen Flüsschen Köhntop überquert und dann den zumindest für hiesige Verhältnisse nicht unerheblichen Berg erklommen. Spätestens wenn die Gebäude der Agrargenossenschaft in Sicht sind, sollten Sie den GPS-Empfänger für die Suche des Caches startklar machen.

In der Nähe des Caches befindet sich **das Großsteingrab von Trebenow**. Solche Bauwerke sind in Norddeutschland häufig zu finden. Sie dienten, so wird zumindest angenommen, als Grabstätten für ganze Sippen und wurden in der Jungsteinzeit vor ca. 4.000 bis 5.000 Jahren, wie hier in Trebenow, meist aus Granitfindlingen errichtet. In strikter Süd-Nordrichtung ausgerichtet, liegen im Abstand von 1,5 Metern zwei Seitensteine und ein weiterer Stein an der nördlichen Stirnseite. Die so gebildete Grabkammer bedeckt ein vierter riesiger Granitstein mit einer Länge von 3 Metern und einer Dicke von bis zu einem Meter. Das besondere an diesem Gab ist, dass im Deckstein zahlreiche Schälchen eingeschliffen sind und alle Steine noch in ihrer ursprünglichen Position liegen. Viele der Bauwerke sind im Rahmen der Christianisierung als heidnisch verbannt und zerstört worden. Auch diese Grabanlage ist irgendwann einmal ausgeraubt worden. Bei eine Nachgrabung im Jahre 1904 wurden zwei Pferdezähne, ein Stück verkohlter Röhrenknochen und zwei kleine grauschwarze Scherben ohne Verzierung gefunden. Beeindruckend ist die Größe der Findlinge. Jedem Betrachter stellt sich wohl die Frage, wie diese transportiert und übereinander gestapelt worden sind. Kein Wunder also, das solche Bauwerke im Volksmund auch Hünengräber (von Riesen erbaut) genannt werden.

Berlin–Usedom RadwegCache #6

Cachename (Keyword):	Berlin–Usedom RadwegCache #6
Koordinaten (Cordinate):	N 53° 48.648 E 013° 49.189
Wegpunkt (Waypoint Name):	GCN6PJ Datei: gcn6pj.loc
Cache Art:	MicroCache (Filmdose)



Es handelt sich hierbei um eine Filmdose. Nähere Angaben zum Ort (Additional Hints) sind bei www.geocaching.com zu finden.

Berlin–Usedom RadwegCache #6

Bis zu dieser Nacht vom 3. zum 4. November 1995 schien die Welt in Ordnung zu sein im **Anklamer Stadbruch**, dem Naturschutzgebiet nordöstlich von Bugewitz. Ein von der Stadt Anklam in den dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts errichteter Deich entlang des Haffs verhinderte die regelmäßige Überflutung. Das Gebiet trocknete langsam aus. Anfangs wurde Torf abgebaut, später auch

Landwirtschaft betrieben. Über die Jahre wuchs ein urwaldähnlicher dichter Wald. Ab Mitte der 80er Jahre wurde dann auch wieder kontrolliert bewässert, um die Flora und Fauna der Moorflächen zu erhalten.

An jenem 3. zum 4. November stieg das Wasser im Stettiner Haff ungewöhnlich hoch an und der Deich brach. 3.000 ha Land wurden wieder ihrer „natürlichen Vorflut“ zugeführt. In den Folgejahren veränderte sich das gewohnte Bild der Landschaft völlig. Fast 500 ha Wald starben ab und erst jetzt, nach über 10 Jahren, stabilisiert sich die einstige Moorlandschaft. Was da entstanden ist, ist ein Eldorado für Wasservögel und Naturschützer.

Wir fahren nördlich von Bugewitz auf dem neu errichteten Deich entlang dieses Gebietes und sind sichtlich beeindruckt von der Vegetation und den vielfältigen Wasservögeln. Unser Ziel ist der Aussichtsturm an der Weggablung der einstigen Verbindungsstraße zwischen Rosenhagen und Kamp. Etwa 200 Meter vor dem weithin sichtbaren Holzturm sollten Sie die Cachesuche beginnen. Wenn Sie mittels Fähre zur Insel wollen, können Sie den direkten Weg nach Kamp durch das Überflutungsgebiet versuchen. Bitte vergewissern Sie sich anhand der Beschilderung, ob das derzeit erlaubt ist. Der Weg führt über eine relativ schlechte Plattenstraße mit einigen tiefen Löchern und es kann sein, dass einige Stellen überflutet sind. Unser Tipp: im Wasser gegenüber dem Turm ist eine Messlatte angebracht. Zeigt der Pegelstand weniger als 0, ist es nach unserer Erfahrung möglich, ohne nasse Füße nach Kamp zu kommen.

Berlin–Usedom RadwegCache #7a, 7b, 7c

Cachename (Keyword): **Berlin–Usedom RadwegCache #7a**
Koordinaten (Coordinate): **N 53° 49.114 E 013° 49.081**
Wegpunkt (Waypoint Name): **GCN7N4 Datei: gcn7n4.loc**
Cache Art: **MicroCache (Filmdose)**

Cachename (Keyword): **Berlin–Usedom RadwegCache #7b**
Koordinaten (Cordinate): **N 53° 52.835 E 013° 56.243**
Wegpunkt (Waypoint Name): **GCN7NN Datei: gcn7nn.loc**
Cache Art: **Regular Cache**

Cachename (Keyword): **Berlin–Usedom RadwegCache #7c**
Koordinaten (Cordinate): **N 53° 53.195 E 014° 10.055**
Wegpunkt (Waypoint Name): **GCN7P5 Datei: gcn7p5.loc**
Cache Art: **MicroCache (Filmdose)**



Die Caches 7a, 7b und 7c liegen alle am oder auf dem alten Bahndamm.

Berlin–Usedom RadwegCache #7a

Es ist in aller Munde, zumindest in der Haffregion: **Die alte Bahnverbindung zwischen Ducherow und Swinemünde** könnte als EU-Grenzprojekt wieder zum Leben erweckt werden. Der Bahndamm, oder besser das was von ihm übrig ist, einige Bahnhofsgelände und weithin sichtbar die Überreste der Eisenbahnhubbrücke Karnin existieren noch.

Die 38 Kilometer lange Strecke ging 1876 in Betrieb und verband den Ort Ducherow über Karnin, Usedom und Dargen mit Swinemünde und später Heringsdorf. Fahrgäste waren, zumindest in der Saison, hauptsächlich die Berliner Badegäste.

Die Brücke zwischen der Insel und dem Festland stellte eine besondere Herausforderung dar, musste sie doch gewährleisten, dass die seinerzeit noch zahlreichen Segelschiffe die Stelle passieren konnten. Anfangs fungierte hier eine Drehbrücke. Auf einem Mittelpfeiler gelagert, wurde das Gleisbett einfach per Handbetrieb um 90° gedreht und die Schiffe konnten sogar im Gegenverkehr passieren. 1933 wurde dann die Hubbrücke installiert. Das Gleisbett lagerte nach wie vor auf dem Mittelpfeiler. Gegengewichte, die kaum 2 Tonnen leichter waren, erlaubten es, das Gleisbett mit schwachen Motoren 28 Meter zu heben und wieder zu senken, was jeweils nur etwa drei Minuten dauerte. Die Züge konnten die Brücke beidseitig mit immerhin 100 km/h passieren. In der Saison sollen täglich 26 Züge zwischen Berlin und Swinemünde gefahren sein, mit einer Fahrtdauer von etwa 2,5 Stunden!

Ende April 1945 wurde die Brücke von deutschen Soldaten gesprengt und nach dem Krieg die gesamten Gleise demontiert.

In Karnin gibt es in der Nähe der Hubbrücke im ehemaligen Bahnhofsgebäude ein empfehlenswertes Ausstellungs- und Informationscenter.

Die Caches 7a, 7b und 7c sind entlang dieser Bahnstrecke zu finden. Der Cache 7a ist eine Filmdose, die auf dem Bahndamm in einem hohlen Baum unter einigen original Schottersteinen vom alten Bahndamm und Laub versteckt ist.

Berlin–Usedom RadwegCache #7b

Dieser Cache ist eine Vorratsdose die am Bahndamm der alten Bahnlinie am Fuße einer dreistämmigen Birke am Rande des Usedomer Stadtforstes verborgen liegt.

Zur **Entstehung des Namens Usedom** weiß eine Sage folgendes zu berichten: Zu Zeiten, da schon viele Einwohner auf der Insel

wohnten, jedoch diese immer noch keinen Namen hatten, fand man sich zusammen, um das Problem zu lösen. So recht gelingen wollte das nicht, so dass man sich entschloss, sich den Namen zu geben, den der erste der Runde aussprach. Alle standen still und stumm und warteten lange auf die Idee des anderen. Darüber ärgerte sich ein älterer Mann der plötzlich ausrief: **Oh so dumm!** um damit auszudrücken, wie dumm sie doch wären, dass keinem ein Name einfiel. Somit hießen die Bewohner der Insel fortan "Osodummer" und später die Usedomer.

Berlin–Usedom RadwegCache #7c

Wieder ein MicroCache an der ehemaligen Bahntrasse zwischen Ducherow und Swinemünde, jetzt aber schon fast an der polnischen Grenze in der Nähe des kleinen Ortes Garz. Er ist in einer Höhe von fast genau 2 Metern über dem Radweg zu finden.

In unmittelbarer Nähe von Garz liegt der **Insel-Flugplatz**. Spricht man vom Flugplatz Heringsdorf, ist eigentlich der Flugplatz bei Garz gemeint. Bereits zur Jahrhundertwende des 19. Jahrhunderts gab es hier bei Garz einen Exerzierplatz der Garnison Swinemünde. Später dann, nach dem ersten Weltkrieg, entstand an gleicher Stelle der Landflugplatz Swinemünde.

1936 wurden Hangar und Unterkünfte gebaut und der Flugplatz beheimatete eine Kunstflugstaffel. Kurz vor Kriegsende, nach Erweiterung der Rollbahn, starteten hier auch Bombenflugzeuge. Wie auch heute noch, wurde der Flugplatz nach dem Krieg überwiegend für zivile Zwecke genutzt. Allerdings sind nur selten Flugzeugstarts oder -landungen zu beobachten.



www.Berlin-Usedom-Radweginfo.de

www.Berlin-Wolin-Radweginfo.de

www.Barnimradler.de

Der Reiseführer Berlin–Usedom Radfernweg

Dieses Buch versteht sich als Ergänzung des

„Berlin–Usedom Radfernweg Reiseführer“

der Autoren Sabine Kostka und Detlef Kaden

ISBN: 3-9810029-3-8

Juni 2005, ebenfalls im Verlag IS.RADWEG.

Der Reiseführer beschreibt die genaue Streckenführung sowie viel Sehens- und Erlebenswertes entlang der Strecke. Mit viel Liebe zum Detail werden Dinge aus der Geschichte und Natur vermittelt, die nur selten in den regionalen Touristenführern Erwähnung finden.

Nützliche Informationen für die Tourenplanung sind ebenso zu finden, wie wichtige Tipps für unterwegs.

Der Berlin–Usedom Radfernweg im Internet

IS.RADWEG. unterhält im Internet unter **<http://www.Berlin-Usedom-Radweginfo.de>** eine Site, die weiterführend den Berlin–Usedom Radfernweg beschreibt.

Ergänzend sind hier viele Bilder zu finden, die Eindrücke von der Landschaft und den Orten entlang der Strecke vermitteln.

Gastgeber wie Hotels und Pensionen haben die Möglichkeit hier ihre Dienste anzubieten.

Urheberrecht und Haftungsausschluss

Hinweise zum Urheberrecht:

Die Kursaufzeichnungen (Tracks) und Wegpunkte (Waypoints) der Radtouren und Bahnlinien sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt bei IS.RADWEG. Detlef Kaden.

Die Dateien sind ausschließlich für den privaten Gebrauch bestimmt.

Eine kommerzielle Nutzung (z.B. die kostenpflichtige oder kostenlose Weitergabe durch Tourenveranstalter, Fahrradverleihbetriebe, Tourismusorganisationen oder Händler von GPS-Geräten) sowie jegliche Veröffentlichung in elektronischer oder gedruckter Form (auch auszugsweise) bedürfen der vorherigen schriftlichen Zustimmung durch IS.RADWEG. Detlef Kaden.

Der Autor der Software G7ToWin, Mr. Ron Henderson, hat der Veröffentlichung auf der beiliegenden CD-ROM ausdrücklich zugestimmt. G7ToWin ist „Freeware“. Das Programm und dessen Nutzung ist kostenlos.

Alle im Buch und auf der CD-ROM aufgeführten Namen und Warenzeichen sind Eigentum des jeweiligen Rechteinhabers.

Hinweise zum Haftungsausschluss:

Die Kursaufzeichnungen, Wegpunkte und dieses Buch wurden mit größter Sorgfalt erstellt. Fehler können wir allerdings nicht komplett ausschließen.

Nutzen Sie unsere Informationen, geschieht dies auf eigene Gefahr. Sie sind selbst verantwortlich für die Einhaltung relevanter Bestimmungen, wie u.a. der Straßenverkehrsordnung. Sie entscheiden selbst, ob die von uns aufgezeigten Wege benutzt bzw. gefahren werden dürfen (Fußgängerzonen, Einbahnstraßen etc.) und können (schlechte Wegbeschaffenheit, Sperrungen, fehlende Brücken o.ä.).

Die CD zum Buch

Auf der CD-ROM zum Buch finden Sie:

Die **Versionsnummer** der CD-ROM.

Hinweise zum **Urheberrecht** und zum **Haftungsausschluss**.

Die **Software G7ToWin** (Freeware) zum Übertragen der Kursaufzeichnungen (Tracks) und Wegpunkte (Waypoints) von der CD-ROM auf GPS-Empfänger.

Die **Kursaufzeichnungen** (Tracks) und **Wegpunkte** (Waypoints) zu den beschriebenen Touren und den Bahnstrecken sowie die Koordinaten der GeoCaches jeweils in den Formaten:

- **.g7t** für das Programm G7ToWin von Ron Henderson
- **.OVL** (binär + ascii) für die Darstellung auf digitalen Karten wie „Top50“, Version 3 und 4, der Landesvermessungsämter oder „3D“ von MagicMaps
- **.TRK** für die Nutzer des Programms „Fugawi 3“ der Northport Systems Inc. (Kursaufzeichnungen)
- **.WPT** für die Nutzer des Programms „Fugawi 3“ der Northport Systems Inc. (Wegpunkte)
- **.LOC** Wegpunktdateien der Caches, zur Nutzung mittels dem Programm G7ToWin von Ron Henderson

Die beiliegende CD-ROM hat folgende Verzeichnisstruktur:

BERLIN-USEDOM-RADFERNWEG

—1 VERSION

—2 URHEBERRECHT

—3 HAFTUNGSAUSSCHLUSS

—4 SOFTWARE G7TOWIN

—5 DER RADFERNWEG (hier finden Sie die 5 Etappen)

—5A DIE ABKUERZUNGEN (hier finden Sie die 3 Abkürzungen)

—6 DIE WEGPUNKTE

—7 DIE BAHNEN (hier finden Sie die Bahnstrecken)

—8 DIE RADWEGCACHES (hier finden Sie Wegpunkte der Caches)

Weiterführende Informationen

Bücher:

Der Berlin–Usedom Radfernweg REISEFÜHRER

von Sabine Kostka und Detlef Kaden

IS.RADWEG., ISBN 3-9810029-3-8, Juni 2005

Auf Tour mit dem GPS-Empfänger

von Manfred Feller

KOMPASS Verlag, ISBN 3-85491-794-5, Juni 2004, 157 Seiten,
9,95 Euro

GeoCaching Handbuch

von Thomas Sadewasser

Verlag Th. Sadewasser, ISBN 3-8334-1540-1, 2004, 127 Seiten,
8,90 Euro

Internet (Stand Mai 2005):

Die Internetsite zum Berlin-Usedom Radfernweg

<http://www.Berlin-Usedom-Radweginfo.de>

Die Geocaching-Sites

<http://www.geocaching.com>

<http://www.navicache.com>

<http://www.geocaching.de>

Das Forum für Navigationsbegeisterte

<http://www.naviclub.de>

Detailinfos zu GPS-Technik und -Software, Tipps und Tricks

<http://kanadier.gps-info.de/a-gpsseite.htm>

Deutschsprachiges Forum zu diversen GPS-Themen

<http://www.gps-forum.de>

Über IS.RADWEG.

IS.RADWEG. Detlef Kaden versteht sich als Dienstleister für Wochenendradler, Radurlauber und Radwanderer sowie Tourismusanbieter in der Region zwischen Berlin und den Inseln Usedom und Wolin/Wollin.



In den Internetportalen

- **www.Berlin-Usedom-Radweginfo.de,**
- **[www.Berlin-Wolin-Radweginfo](http://www.Berlin-Wolin-Radweginfo.de),**
- **www.Berlin-Wolin-na-rowerze.pl und**
- **www.Barnimradler.de**

erhalten Radfahrer umfangreiche Informationen für ihre Touren. Gastgeber haben die Möglichkeit, ihre Dienste zu fairen Preisen zu publizieren.

Weitere Dienstleistungen von IS.RADWEG. sind:

Geführte Radwanderungen zwischen Berlin und Usedom/Wollin

Organisation von Radtouren inkl. Kartenmaterial, Übernachtungen, Gepäcktransport, auch auf polnischer Seite

Beratung zur GPS-Navigation, Erstellung und Publizierung von Kursaufzeichnungen von Rad- und Wanderwegen

Vermietung von GPS-Empfängern und Zubehör

Regional- und **Radwegmarketing** inkl. PR- u. Öffentlichkeitsarbeit

Diverse Beratungsleistungen u.a. zur Ausrichtung von Gastgewerben auf Radtourismus



IS.RADWEG.Informationsservice

Detlef Kaden

Elbestraße 64

D-16341 Panketal bei Berlin

d.kaden@berlin-usedom-radweginfo.de