

Bernhard Stapel,
Rengert Elburg

Mehrere
Epochen

Reken-Großreken – mittelsteinzeitliche Spuren als Kollateralschaden

Kreis Borken, Regierungsbezirk Münster

In den letzten Wochen des Zweiten Weltkrieges, am 21. März 1945, wurde über Reken-Großreken ein US-amerikanisches Kampfflugzeug von der Flugabwehr abgeschossen. An Bord des Bombers befand sich eine dreiköpfige Besatzung. Zwei Soldaten wurden an der Absturzstelle tot aufgefunden und zunächst in Reken beerdigt. Nach dem Krieg, im Jahre 1947, exhumierte sie das amerikanische Militär und bestattete sie nach der Identifizierung auf einem US-Soldatenfriedhof. Das Schicksal des dritten Besatzungsmitglieds konnte nicht geklärt werden.

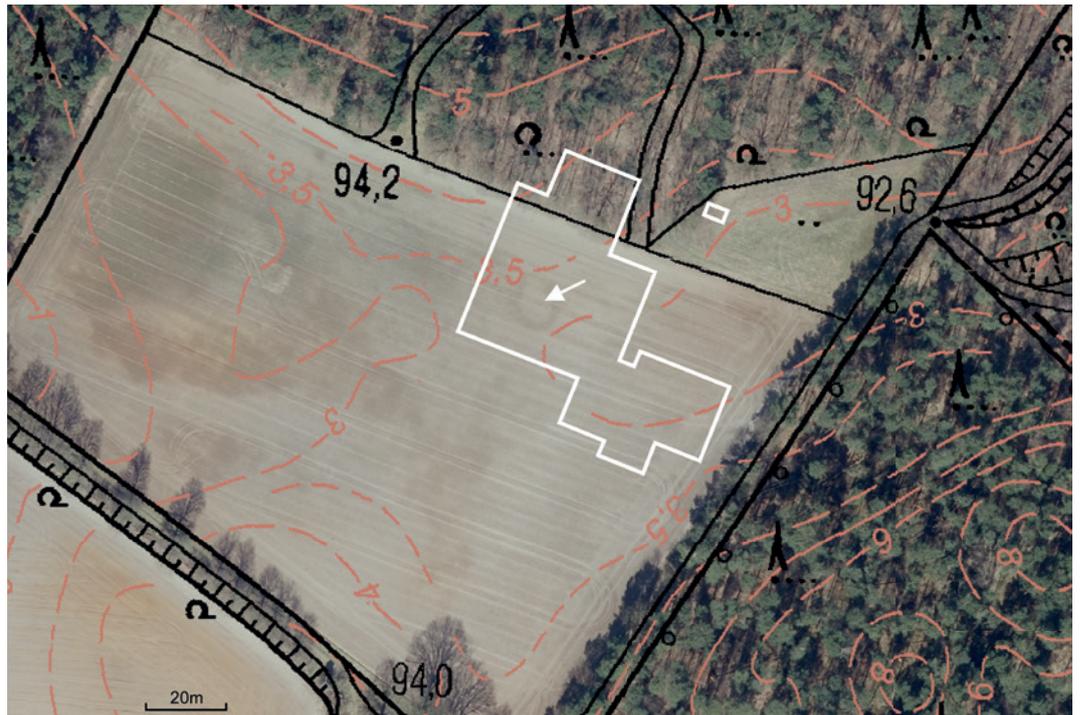
Traditionell wird in den USA besonders großer Wert auf das Andenken der gefallenen Soldaten gelegt. Das US-Verteidigungsministerium unterhält daher eine Behörde, die weltweit nach den sterblichen Überresten von vermissten amerikanischen Soldaten sucht, die Defense POW/MIA Accounting Agency (DPAA). Suche und Bergung sind durch verschiedene internationale Verträge legitimiert. Die DPAA agiert europaweit in Absprache mit den archäologischen Fachämtern. So hat sich in den letzten Jahren im Münsterland eine

vertrauensvolle Zusammenarbeit eingestellt, die bisweilen durch die Entdeckung älterer Relikte weitere Früchte trägt.

In Zusammenarbeit mit Hobby-Historikern konnte zunächst die Absturzstelle eingegrenzt und 2014 durch eine Prospektionsgrabung genau lokalisiert werden. Systematische Nachforschungen erfolgten in zwei Kampagnen in den Jahren 2018 und 2019. Ein DPAA-Team, bestehend aus 25 US-Militärangehörigen unter der Leitung der Archäologin Kristen Baker, untersuchte dabei die Aufschlagstelle des Flugzeugs und dessen unmittelbares Umfeld. Bedingt durch die Wucht des Aufpralls und die inzwischen vergangene Zeit wurden überwiegend kleinteilige Flugzeugreste gefunden, die allerdings noch eine Identifikation der Maschine ermöglichten. Jedoch sind weitere Laboranalysen in den USA notwendig, um das Schicksal des seit mehr als 70 Jahren vermissten Besatzungsmitgliedes endgültig zu klären.

Schon während der Felduntersuchung zeigten zahlreiche Feuersteinartefakte an, dass durch die Suche nach dem Flugzeugwrack ei-

Abb. 1 Topografische Lage der Untersuchungsflächen. Der Pfeil verweist auf die Absturzstelle des Flugzeuges (Grundlage: Defense POW/MIA Accounting Agency/K. Baker; Grafik: LWL-Archäologie für Westfalen/U. Brieke).



ne bislang unbekannte steinzeitliche Fundstelle erfasst wurde. Insgesamt wurden in Reken-Großreken ca. 2500 m² in 4 m × 4 m großen Quadranten ausgegraben (Abb. 1). Das Sediment des 30 cm starken Pflughorizonts wurde konsequent gesiebt (Abb. 2). Die Maschenweite der Siebe betrug ca. 6 mm. Alle Objekte, die nicht für die Suche nach dem Kriegstoten relevant waren, wurden nach Abschluss der Arbeiten der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Münster, übergeben.

Die Fundverteilung bei steinzeitlichen Bodendenkmälern steht in Westfalen selten so großflächig im Mittelpunkt des Interesses, weshalb sie hier genauer betrachtet wurde. Natürlich ist eine Rasterweite von 4 m gegenüber Untersuchungen anderer Plätze dieser Zeitstellung vergleichsweise grob. Auf der anderen Seite muss konstatiert werden, dass die Fundschicht durch jahrhundertlangen Ackerbau und vor allem den Flugzeugabsturz sehr stark gestört war. Es wurde nicht erwartet, dass Strukturen wie Feuerstellen oder Schlagplätze noch rekonstruierbar sind. Nicht zuletzt wegen der Rastergröße waren Auswertungen nur auf sehr grobem Maßstab möglich.



Auf der Grabungsfläche waren die Silexartefakte eher ungleichmäßig verteilt (Abb. 3). Ausgehend vom Einschlagkrater des Flugzeugs ist im Zentralteil eine mindestens 25 m lange Fundverdichtungszone erkennbar. Die Anzahl der Objekte steigt in Richtung des südlichen und östlichen Grabungsrandes wieder an, sodass knapp außerhalb des Untersuchungsareals zwei weitere Konzentrationen zu ver-

Abb. 2 DPAA at work. Die Sach- und Personalausstattung für die Bergung wünscht man sich – manchmal – auch für Steinzeitgrabungen in Westfalen (Foto: Defense POW/MIA Accounting Agency).

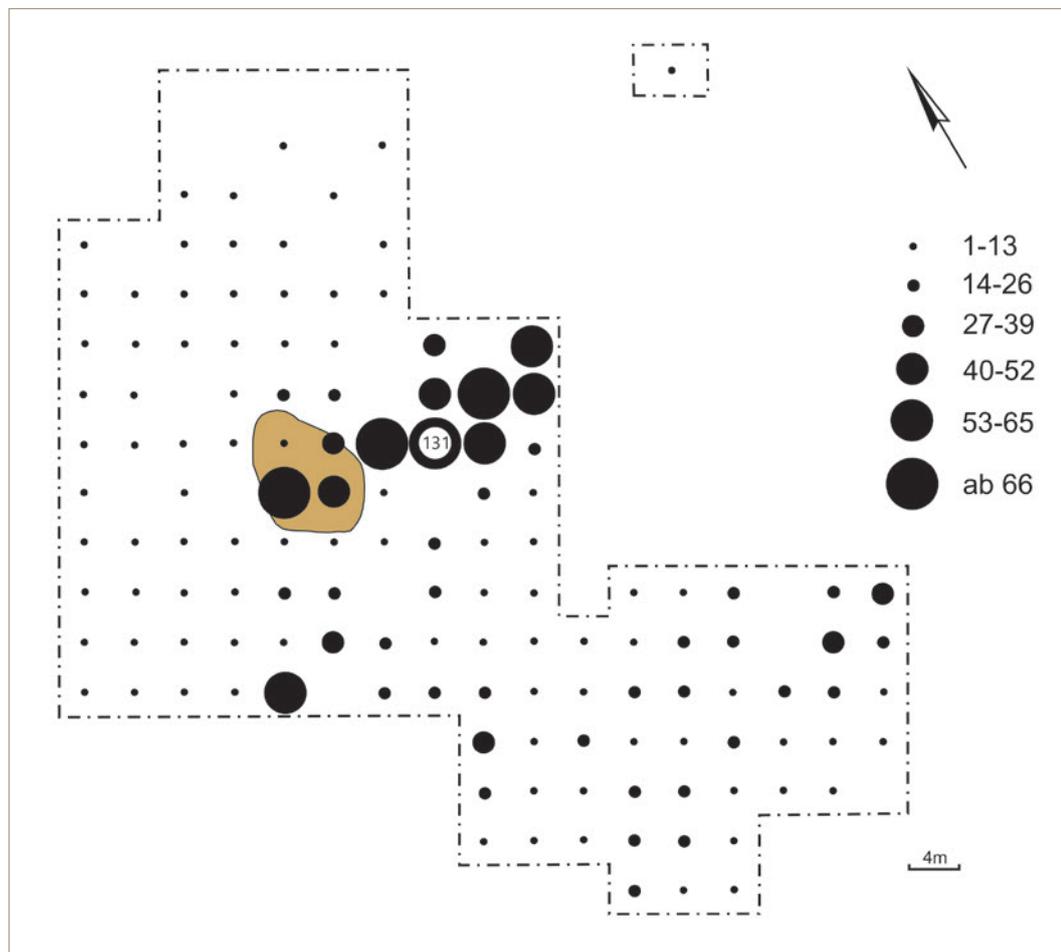


Abb. 3 Fundverteilung der Silexartefakte. Der Flugzeugaufschlagkrater ist beige markiert (Grundlage: Defense POW/MIA Accounting Agency/K. Baker; Grafik: LWL-Archäologie für Westfalen/B. Stapel, U. Brieke).

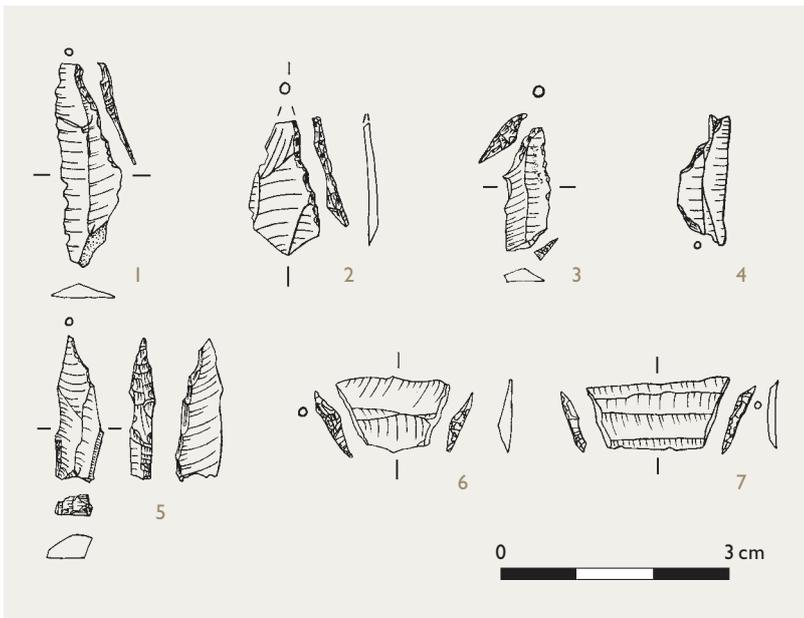


Abb. 4 Mikrolithen: 1–3: einfache Spitzen; 4: langgezogenes Viereck; 5: Dreieckspitze; 6–7: Trapeze (Grafik: LWL-Archäologie für Westfalen/L. Kaiser, M. Kloss).

muten sind. Ein ähnliches Bild mit mehreren Teilbereichen ist gelegentlich bei der Begehung von Fundstellen mit Einzelobjektmessung feststellbar. Genauso ist in Reken-Großreken prinzipiell eine Interpretation als Sekundärfundstelle nicht auszuschließen. In diesem Fall wäre für die Verfüllung des Einschlagkraters ortsfremdes Material mit Artefakten verwendet worden, was allerdings eine höhere Funddichte in diesem Bereich zur Folge hätte. Die Untersuchung der eigentlichen Aufschlagstelle ergab außerdem Hinweise darauf, dass nach Ende des Zweiten Weltkrieges lokal anstehendes Sediment in die Hohlform eingebracht wurde.

Bei der Bergung in Reken-Großreken wurden ca. 2000 Artefakte aus lokalem Geschiebefeuerstein gefunden. Kerne, Grundformen mit Kortex sowie Präparationsabschläge zeigen an, dass hier Silexknollen verarbeitet worden sind. Trotz des Siebens sind Absplisse (Artefakte kleiner als 10 mm) deutlich unterrepräsentiert. Wahrscheinlich wurden sie von den mit Feuersteinartefakten unerfahrenen DPAA-Mitarbeitern nicht als solche erkannt. Dies erklärt zudem die relativ geringe Anzahl von Kerbresten. Für die zeitliche Einordnung sind deshalb 23 Mikrolithen entscheidend, unter denen sich sowohl frühmesolithische Typen wie ein Segment oder ein langgezogenes Viereck als auch eindeutig spätmesolithische Formen wie Trapeze finden (Abb. 4). Aus diesem Grund können mehrere voneinander unabhängige Nutzungsphasen während des gesamten Mesolithikums (9650–4900 v. Chr.) angenommen werden. Sonstige Geräteklas-

sen wie retuschierte Klingen oder Abschläge sind eher selten. Infolgedessen dürfte es sich um kurzfristige Aufenthalte, insbesondere zur Reparatur von Jagdwaffen, gehandelt haben.

Darüber hinaus sind eine Pfeilschneide sowie eine gestielte und geflügelte Pfeilspitze zu erwähnen, die eine Nutzung des Platzes während der Trichterbecherkultur (3400–2850 v. Chr.) und des Endneolithikums (2400–2100 v. Chr.) nahelegen.

Ungewöhnlich ist die Geländesituation der neu entdeckten mittelsteinzeitlichen Fundstelle: Sie liegt auf einem flachen Hang vor einer Geländekuppe. Vor allem fehlen nach den heutigen Karten Quellen oder Wasserläufe in der näheren Umgebung, die eine Versorgung mit Trinkwasser sicherstellen. Nach den bisherigen Erfahrungen wäre ein derartiger Rastplatz eher gut 1 km weiter nördlich am südlichen Rand des Schwarzen Venns zu erwarten gewesen.

Die überraschende Entdeckung macht deutlich, dass weiterhin bei der Bergung von Kriegstoten in Zusammenhang mit abgestürzten Flugzeugen auf professionellen archäologischen Bergungsteams bestanden werden sollte. Auch solche Bodeneingriffe können prähistorische Fundschichten beeinträchtigen.

Summary

A search for a missing US serviceman at the site of a Second World War plane crash led to the surprising discovery of a number of Mesolithic camp sites. The flint artefacts recovered attested to multiple temporary occupations throughout the Mesolithic period (9650–4900 BC).

Samenvatting

Tijdens de speurtocht naar een vermiste Amerikaanse militair ter hoogte van een crashlocatie uit de Tweede Wereldoorlog zijn verrassenderwijs sporen van mesolithische kampementen ontdekt. De verzamelde vuurstenen artefacten duiden op meerdere kortstondige bezoeken gedurende het gehele mesolithicum (9650–4900 v. Chr.).

Literatur

Bernhard Stapel, Steinzeitliche Fundplätze an der geplanten Bundesstraße B 67 n. Archäologie in Westfalen-Lippe 2010, 2011, 28–32.