

"... Ich sah, wie das Wrackteil sich überschlug, über die Straße Richtung Tower und in die Zuschauer raste und dann in ein Kühlaggregat ... Das abgestürzte Flugzeug zog eine etwa 150 Meter lange Feuerwalze hinter sich her. Viele Zuschauer, die vorne standen, kamen in dem Feuer sofort ums Leben und waren total verbrannt. Mir schien es, als wäre ich in einem Traum. Um von meinem Standort bis zur Stelle zu gelangen, wo der Rest des Flugzeuges oder der Rumpf liegen blieb, kam mir die Zeit unendlich lang vor, da nicht nur Verletzte auf der Straße lagen, sondern auch Tote und es war nicht möglich denen oder den Wrackteilen auszuweichen, da ja alles übersät war mit Trümmern ..."

Ein Feuerwehrmann

"... I saw the fire and the wreckage tumbling over, tearing across the road towards the tower and the spectators and then into a cold storage truck. The crashed plane dragged a trail of fire about 500 feet long behind it. Many of the spectators standing at the front were killed immediately by the fire, totally incinerated. I seemed to be in a dream. The time I took to get from my station to the place where the rest of the plane or the fuselage was lying seemed interminably long, as there were not only injured people lying on the road but dead people, too, and it wasn't possible to drive round them or the wreckage, everything was covered with debris ..."

A Fireman

"... Wir waren überhaupt nicht auf eine Katastrophe vorbereitet ... In der Ambulanz waren ständig mindestens 100 Angehörige, die rein und raus liefen und laufend fragten und drängelten. Diese Hektik, ein einziges Telefon, ich sprach wie eine Schallplatte. Sogar aus Washington kamen Gespräche, von der Washington Post. Der Doktor hatte ja auch keine Zeit dafür. Wir mussten in Minuten, nicht in Stunden, alles auf die Beine stellen. Ich kam nachts heim und hab nur so gezittert ... Drei Tage lang haben wir aus der Inneren Abteilung und der Chirurgie nicht geschlafen und konnten kaum etwas essen ... Ein Patient rief ununterbrochen, wie aufgezogen: 'Wie in Vietnam, wie in Vietnam.' Er war wirklich da gewesen, ein amerikanischer Soldat, der Deutsch sprach. Er kannte die rollenden Feuerbälle, die alles mitnehmen. Eine Frau sagte ständig nur: 'Meine Kinder, meine Kinder.' Viele geisterten fassungslos im Haus umher ..."

Eine Krankenschwester

"... We were in no way prepared for a disaster. There were constantly at least 100 relatives in the outpatient department, running in and out and asking questions all the time and pushing and jostling. This hectic pace, a single telephone, I was speaking like a recording. There were even calls from Washington, from the Washington Post. The doctor had no time for them. We had to get everything prepared in minutes, not hours. I got home at night and was just trembling ... In the internal ward and in surgery we had no sleep for three days and could hardly eat anything. One patient kept crying out 'Like in Vietnam, like in Vietnam' uninterruptedly, as if he had been wound up. He had really been there, an American soldier who spoke German. He knew about the rolling balls of fire that consume everything. One woman only kept on saying, 'My children, my children.' Many wandered around the hospital, stunned ..."

A Nurse

28.08.88
15:44 Ramstein
28.08.08

Der 20. Jahrestag einer Katastrophe

The 20th Anniversary of a Tragedy

Anstatt eines Vorwortes

Instead of a Preface

Ramstein kann ich nicht vergessen.
Aber ich lernte damit zu leben. Wenn jemand sagt,
"es sind nun doch schon so viele Jahre vergangen, warum
immer noch darüber reden müssen? Warum immer noch
daran denken?" Dann sage ich, dass auch nach so vielen Jahren
meine Lieben nicht wieder lebendig werden und dass mir auch
nach so vielen Jahren immer noch keine gesunde
Haut nachgewachsen ist.

Roland Fuchs | Ein Opfer

I cannot forget Ramstein.
But I learnt to live with it. When someone says,
"but it's so many years ago now, why do you still have to talk
about it? Why do you still think about it?" I say that my dear
ones will not come alive again even after so many years
and that even after so many years, my skin still
has not grown back.

Roland Fuchs | A victim

28.08.88
15:44 Ramstein
28.08.08



"... Dann eskalierte es, als sie kleine Kinder ausgeladen hatten, drei, vier und fünf Jahre, die gejammert und geschrien haben. Eine Kollegin, die sehr resolut war, nahm es in die Hand. Ich versorgte zwei Kinder von zwei und drei Jahren, genau das Alter meiner Töchter. Da wurde mir auf einmal schlecht, ich konnte nichts mehr tun. Es waren eine körperliche Übelkeit und Zittern. Ich konnte in keine Vene mehr stechen, konnte nichts mehr beitragen. Dieses Kindergeschrei – die waren lebensgefährlich verletzt. Sie mussten weiterverlegt werden in Verbrennungskliniken. Gegen acht Uhr abends, nach vier Stunden, als nicht mehr so viele kamen, ging es mir erst richtig schlecht. Ich bat den Oberarzt, dass ich den Nachtdienst nicht bis Montagmorgen weiterführen musste. Ich durfte gehen ... Nachher sind einige für die hervorragende Organisation belobigt worden – na ja! Die Katastrophe war ja in die Krankenhäuser verlegt worden ..."

Ein Assistenzarzt im Krankenhaus

"... Then it escalated when they had unloaded little children, three, four and five years old, wailing and screaming. A female colleague, who was very purposeful, took over. I was taking care of two children, two and three years old, exactly the same age as my daughters. Suddenly I felt ill, I couldn't do anything more. It was a physical nausea and trembling. I couldn't find a vein any more for an injection, couldn't do any more to help. This crying of children – they were critically injured. They were moved to hospitals specializing in the treatment of burns. Towards eight in the evening, after four hours, when not so many were being brought in, I felt really bad. I asked the senior consultant for permission not to have to carry on with night duty to Monday morning. – I was allowed to go ... Afterwards, some people were praised for the excellent organisation – yes, well. The disaster had been removed to the hospitals ..."

An Assistant Doctor in the Hospital

"... Einer der Tech Sergeants meiner Staffel hielt ein zehn bis zwölf Jahre altes deutsches Mädchen. Sie hatte Verbrennungen, aber ich konnte nicht sagen, wie schwer sie waren. Sie schaute mich die ganze Zeit an und fragte: "Werde ich sterben? Werde ich sterben?" Und ich konnte ihr weder das eine noch das andere antworten, also schaute ich sie ebenfalls nur an und sagte: "Du bist in Ordnung. Du wirst wieder." Und die ganze Zeit schrie sie nach ihrer Mutter. Und ich kann das Gesicht einfach nicht aus meinem Kopf bekommen ..."

Ein US-Soldat

"... One of the tech sergeants from my squadron was holding a 10- to 12-year old German girl. She was burned, but I couldn't tell how bad. She just kept looking at me asking: "Am I going to die? Am I going to die?" And I couldn't tell her one way or the other, so I just kept looking at her and saying: "You're all right. You'll be fine." And she kept screaming for her mom. And I just can't get that face out of my mind ..."

A US Soldier

FLUGTAGE IN RAMSTEIN

Der Flugtag auf der Air Base Ramstein war ein Riesenspektakel. Bereits am frühen Morgen rollten die Autokolonnen über die Autobahn in Richtung Flugplatz. Schon einige Tage zuvor hielten Flugbegeisterte Ausschau am Himmel nach den eintreffenden Kunstflugstaffeln und angekündigten Flugzeugen.

Mitte der 1950er Jahre hatte man in Ramstein mit dieser Veranstaltung begonnen. In den 1970er und 1980er Jahren stiegen dann die Besucherzahlen in die Hunderttausende.

Gleichzeitig geriet die Veranstaltung in den 1980er Jahren in die Kritik vor allem von Friedensaktivisten, der politischen Opposition und der evangelischen Kirche. So forderten etwa 1983 25 Pfälzer Pfarrer in einem offenen Brief einen Verzicht auf die Flugtage mit dem Hinweis auf die Gefahren und der Meinung, dass "Massenvernichtungswaffen kein Spielzeug" seien.

Im Vorfeld des Flugtages 1988 kam es erneut zu heftigen Kontroversen zwischen Gegnern und Befürwortern. So forderte der Präsident der Evangelischen Kirche der Pfalz, Werner Schramm, in einem Schreiben an alle Pfarrämter dazu auf, dem Flugtag fernzubleiben. Der damalige Oppositionsführer im Mainzer Landtag und spätere Bundesverteidigungsminister Rudolf Scharping (SPD) rief zu einem "Anti-Flugtag" auf.

Im Gegenzug rief der Regierungspräsident von Rheinhessen-Pfalz, Dr. Paul Schädler (CDU), die Bevölkerung zum Besuch des Flugtages auf – als Demonstration deutsch-amerikanischer Freundschaft und für das nordatlantische Bündnis NATO.

Bei der Landesregierung in Mainz nahm man die Proteste "zur Kenntnis", sah man sich doch durch die hohen Besucherzahlen in der Entscheidung "für einen Flugtag" bestätigt.

So kamen die Menschen aus der ganzen Bundesrepublik und den benachbarten Staaten nach Ramstein, um die waghalsigen Vorführungen der Piloten zu sehen und die ausgestellten Maschinen und Geräte zu bestaunen. Soloflüge der Kampffjets oder Formationsflüge verschiedener Staffeln gehörten zum Repertoire der Veranstaltung. Vorführungen von Fallschirmjägern, die in großer Höhe aus dem Bauch eines Transportflugzeuges sprangen und vor den Augen der Besucher landeten, waren ebenfalls Höhepunkte der Flugtage.

Für die Besucher kamen weitere Attraktionen hinzu: riesige Grillstationen, auf denen Steaks oder Hamburger brutzelten, aber ganz besonders – das "Ami-Eis". Erdbeere, Vanille und Schokolade, schön nebeneinander gereiht im handlichen Päckchen, billig zu erwerben. Die Einheimischen nutzten den Vorteil der kurzen Entfernung. Meist kaufte man gleich am Morgen einige Zehnerpack und schaffte die begehrte Ware mit dem Fahrrad oder zu Fuß nach Hause, wo sie dann für einige Tage oder Wochen ausreichte.

Der Flugtag war stets ein großes Volksfest, das über viele Jahre wie selbstverständlich zum Flugplatz dazu gehörte – jedenfalls bis zum 28. August 1988.

AIR SHOWS IN RAMSTEIN

The air show at the Ramstein Air Base was a gigantic spectacle. Even in the early morning, lines of cars drove along the autobahn towards the Air Base. Days before, flying enthusiasts kept a watch on the sky for the arriving aerobatics teams and other planes which had been announced.

This event had begun in Ramstein in the mid-1950s. In the Seventies and Eighties, the numbers of visitors rose to hundreds of thousands.

At the same time, the event became the target of criticism in the Eighties, primarily from peace activists, the political opposition and the Protestant Church. So, for example, in 1983, when, in an open letter, 25 pastors from the Palatinate called for an abstention from the air show, pointing out the dangers and expressing the opinion that "weapons of mass destruction are no toys".

In the run-up to the air show of 1988, fierce controversy once more broke out between opponents and supporters. The president of the Protestant Church of the Palatinate, Werner Schramm, in a letter to all priest's offices, required parishioners to stay away from the show. The then leader of the opposition in the State Parliament in Mainz and later Federal Minister of Defense, Rudolf Scharping (SPD), called for an "anti-air-show".

On the other side, the president of Rheinhessen Pfalz, Dr. Paul Schädler (CDU), called upon the population to visit the air show – as a demonstration of German-American friendship and on behalf of the North Atlantic Alliance, NATO.

The State Government in Mainz "took note" of the protests, but considered their decision "in favor of an air show" confirmed by the large number of visitors.

Thus people from all over the Federal Republic and neighbouring countries came to Ramstein to see the daredevil performances of the pilots and to marvel at the machines and equipment on display. Solo flights of fighter planes or formation flights by various squadrons were part of the repertoire of the event. Demonstrations by paratroopers jumping from transporters at a great height and landing before the eyes of the visitors were also highlights of the air show.

There were also further attractions for the visitors; huge barbecue stations with sizzling steaks and hamburgers, but particularly special – "Ami-Eis". Strawberry, vanilla and chocolate ice cream, finely arranged in rows of handy packs, inexpensive to buy. The local people took advantage of the closeness to home. Mostly they bought packs of ten first thing in the morning and got the coveted wares home by bike or on foot, where the ice cream lasted them for some days or weeks.

The air show was always a great public festival, which for many years was almost an obvious part of the Air Base – at any rate until August 28th, 1988.



DIE FLUGTAGKATASTROPHE

Um die 350.000 Menschen aus Deutschland, den USA, Frankreich, Holland und England waren an diesem schönen Sommertag zu den Flugvorführungen auf die Air Base Ramstein gekommen. Die letzte Vorführung und der Höhepunkt der Darbietungen war die italienische Flugstaffel Frece Tricolori.

Bei ihrer zweiten Flugfigur, "Dem durchstoßenen Herz", geschah dann das Unfassbare: Die Maschine des Solopiloten kollidierte mit dem Führungsflugzeug der von links heranfliegenden Fünferformation, schlug ca. 50 m vor der Zuschauerabspernung auf und explodierte auf der Rollbahn. Die Wrackteile und ein Feuerball aus Kerosin rasten in die dort versammelte Menschenmenge. Erst ein geparktes Kühlauto bremste das Wrack. Die durch die Kollision ins Trudeln geratene zweite Maschine stieß mit ihrer linken Flügelmaschine zusammen und stürzte dann auf den einzigen Rettungshubschrauber vor Ort. Dabei wurden Pilot und Copilot getötet und der Sanitäter schwer verletzt. Der italienische Pilot, der versucht hatte, sich durch den Schleudersitz zu retten, starb durch den Aufprall auf der Rollbahn, weil sein Fallschirm sich nicht mehr öffnen konnte. Der dritte Jet wurde durch den Zusammenstoß in Stücke gerissen. Die Wrackteile verteilten sich über die Rollbahn. Das alles passierte um 15.44 Uhr innerhalb von ca. 7 Sekunden.

Die Zuschauer hatten keine Zeit sich vor herumfliegenden Trümmerteilen, Stacheldraht und dem Feuerball in Sicherheit zu bringen. 31 Menschen, inklusive der drei Piloten, wurden sofort getötet.

Nun brach ein Chaos aus, wie es bei einer Katastrophe dieses Ausmaßes sicher erst einmal nicht zu verhindern ist. So war die einzige zur Unglücksstelle führende Straße von panisch fliehenden Zuschauern sofort blockiert. Erst massiver Polizeieinsatz konnte die Zufahrt sichern.

Der Innenausschuss des rheinland-pfälzischen Landestages analysierte später die nun folgenden Ereignisse und kam u. a. zu dem Schluss, dass die Rettungsmaßnahmen zwar rasch einsetzten aber in der Folge durch das Fehlen eines „Leitenden Notarztes“ unkoordiniert abliefen. Weiterhin wurden diese z. B. durch die unterschiedlichen Rettungskonzepte des amerikanischen Militärs (sofortiger Abtransport und Behandlung im Krankenhaus) und der deutschen Sanitätsdienste (Erstversorgung und dann Abtransport), aber auch durch Inkompatibilität von Infusionskanülen und -flaschen erschwert. Außerdem wurde festgestellt, dass die aus ganz Rheinland-Pfalz und dem Rhein-Main-Gebiet heraneilenden Rettungsfahrzeuge und die zivilen und militärischen Rettungshubschrauber hätten effektiver eingesetzt werden können, wenn die Rettungsleitstelle in Kaiserslautern über das tatsächliche Ausmaß der Katastrophe besser informiert gewesen wäre.

Die ca. 450 Schwerverletzten des Unglücks wurden in den folgenden Stunden, Monaten und Jahren in bis zu 46 Krankenhäuser behandelt. Bis zum 21. November 1988, dem Stichtag, bis zu dem offiziell die Opfer der Katastrophe erfasst wurden, hatte sich die Zahl der Toten auf insgesamt 70 Menschen erhöht. Von amerikanischer Seite wurden keine offiziellen Zahlen über Todesopfer bekannt gegeben.

THE AIR SHOW DISASTER

Around 350,000 people from Germany, the USA, France, Holland and England had come to the Air Show at the Ramstein Air Base on this beautiful summer's day. The last display and the climax of the performances was by the Italian squadron Frece Tricolori.

In their second figure, "The Pierced Heart", the inconceivable then occurred: the solo pilot's plane collided with the leading plane of the formation of five flying in from the left, hit the ground about 50 metres in front of the spectators' barrier and exploded on the runway. Pieces of wreckage and a ball of kerosene fire tore into the crowds of people standing there. It was a parked cold storage truck which finally stopped the wreck. The second plane, which had gone into a spin through the collision, crashed into the plane to its left and then onto the only rescue helicopter on the spot, killing its pilot and co-pilot and badly injuring a medical orderly. The Italian pilot, who had tried to save himself by using the ejector seat, was killed when he hit the runway, as his parachute did not have time to open. The third jet was ripped to pieces in the collision. The wreckage was strewn over the runway. All this happened at 3.44 pm, inside of about seven seconds.

The spectators had no time to save themselves from flying wreckage, barb wire and the ball of fire. 31 people, including the three pilots, were killed instantaneously.

Now chaos broke out, as is probably unavoidable as a first reaction to a disaster of these dimensions. In this way, the only road leading to the site of the accident was immediately blocked by spectators fleeing in panic. It was only after massive police intervention that access could be secured.

The interior committee of the Rhineland-Palatinate State Parliament later analysed the results which now followed and came to the conclusion among other things that the rescue measures, although starting rapidly, were consequently uncoordinated because there was no "Directing Emergency Doctor". Further, these measures were made more difficult by the difference between the rescue procedure of the American military (immediate transport to and treatment in hospital) and that of the German medical services (first aid and then transport), but also by the incompatibility of infusion cannula and bottles. It was also established that rescue vehicles rushing to the scene from all over the Rhineland-Palatinate and the Rhine-Main area, and the civil and military rescue helicopters could have been deployed more effectively if the rescue headquarters in Kaiserslautern had been better informed about the actual extent of the disaster.

The approximately 450 persons severely injured in the accident were treated in up to 46 hospitals during the following hours, months and years. By November 21st 1988, the qualifying date by which the victims of the disaster were officially recorded, the number of dead had risen to a total of 70. No official number of dead was published by the Americans.

"...Wir gingen zu acht auf den Flugplatz, es hätte ein schöner Tag werden sollen. Wir saßen alle im Schatten eines roten AVIS LKW, als jemand sagte: "Nun fliegen sie die Figur eines Herzens." Ich stand auf und ging um das Führerhaus des LKW herum, um etwas sehen zu können ...

Dann hörte ich einen seltsamen Knall und der Himmel über mir war mit Trümmern übersät. Ich wusste, dass irgendetwas passiert sein musste ... Um nach meiner Freundin und den anderen zu schauen, ging ich schnell wieder um das Führerhaus des LKW herum, wo ich nur noch das brennende Wrack des Solofliegers auf mich zu hüpfen sah. Ich ließ vor Schreck die Kamera ... fallen und schrie "Nur schnell weg!" und rannte selbst auch los. Es war sinnlos. Eine unvorstellbare Hitze ergriff mich und ich dachte, dass ich jetzt sterben werde. Vor mir schoss eine Tragfläche oder zumindest ein großes Teil davon vorbei und rasierte alles nieder. Ein Mann wurde wie von einem Katapult abgefeuert weg geschleudert, andere verschwanden in einer Wand aus Feuer. Ein unheimlicher Druck presste mir glühend heiße Luft in meine Lungen und dann war plötzlich keine Luft mehr zu atmen da ... Ich sah an mir herab, um nachzusehen, ob ich auch so fürchterlich verbrannt oder zerfetzt war. Ich war es nicht.

Nun roch ich zum ersten Mal bewusst den Gestank in der Luft, es war eine Mischung aus verbranntem Fleisch, Kerosin, frischem Blut und Metall, - unvergesslich!

Sofort fing ich an meine Freundin zu suchen, konnte sie aber nicht finden. Furchtbare Schreie kamen von überall, ich sah Leute, die völlig schwarz verkohlt oder schneeweiß wie mit Asche gepudert umherirrten. Überall lagen Menschen oder abgerissene Gliedmaßen herum. Die 'Gestalten', die auf der Erde lagen, waren zum Teil so verschmolzen, dass ich noch nicht mal in der Lage war zu sagen, ob es Mann oder Frau war. Da ich meine Freundin nicht finden konnte, fing ich an nach Teilen von ihr zu suchen. Leder hielt der Hitze ganz gut stand, so suchte ich rein mechanisch, an herumliegenden Beinen nach den Lederschuhen, die sie trug, fand aber nichts.

... Soldaten kamen und warfen Schwerstverletzte auf Pritschenwagen und transportierten sie ab. Hubschrauber landeten und flogen Verletzte aus, sofern sie es durften.

Am 31.08.1988 wurde uns dann offiziell der Tod meiner Freundin mitgeteilt, sie wurde anhand des Zahnschemas identifiziert. Noch zwei weitere Frauen aus unserer Gruppe waren ebenfalls tot, die anderen alle verletzt. Die Kamera und andere Gegenstände wie die Armbanduhr, die meine Freundin trug, haben wir bei der Polizei abholen können ..."

Thomas Wenzel



"... Eight of us went to the Air Base, it was meant to have been a nice day out. We were all sitting in the shade of a red AVIS truck when someone said, "now they're flying in the shape of a heart". I stood up and went around the driver's cab of the truck to have a better look ...

Then I heard a strange bang and the sky above me was strewn with wreckage. I knew that something must have happened ... To see where my girlfriend and the others were, I went quickly back around the truck, where I only saw the burning wreck of the solo plane tumbling towards me. I dropped my camera in fright and shouted, "get away, quick!" and ran off myself. It was useless. An unimaginable heat hit me and I thought I was going to die. A wing, or at least a large section of one, shot past me and mowed everything down. A man was flung to one side as if by a catapult, others disappeared in a wall of fire. A tremendous pressure pushed red-hot air into my lungs and suddenly there was no more air left to breathe ... I looked down at myself to see if I was as terribly burned or lacerated, too. I wasn't.

Now for the first time I smelled the stench in the air, a mixture of burned flesh, kerosene, fresh blood and metal - unforgettable!

At once I began to look for my girlfriend but couldn't find her. Terrible screams were coming from everywhere, I saw people wandering about completely blackened or powdered snow-white with ash. People and torn-off limbs lay everywhere. The 'figures' lying on the ground were partly so melted down that I wasn't even able to tell if it had been a man or a woman. As I was unable to find my girlfriend, I started to look for parts of her - leather resisted the heat quite well, so I began to look at the legs lying around, quite mechanically, for the leather shoes she had been wearing, but found nothing.

... Soldiers came and threw badly-injured people onto pickup trucks and transported them away. Helicopters landed and flew out the injured, as far as they were allowed to.

On August 31st 1988, we were then officially notified of the death of my girlfriend, she was identified by the dental diagram. Two other women from our group were also dead, the others all injured. We were able to fetch the camera and other objects like the wristwatch my girlfriend was wearing, from the police ..."

Thomas Wenzel



28.08.88
15:44 Ramstein
28.08.08



"... Unser Sohn Mario war zusammen mit seinem Patenonkel Franz-Josef schon am frühen Morgen zum Flugtag nach Ramstein gefahren, weil er von Flugzeugen begeistert und von Kunstflug fasziniert war und selbst Pilot werden wollte – und gerade von den Frece Tricolori war er ein großer Fan ... Weil Mario auch die besondere Flugfigur "Das durchstoßene Herz" noch unbedingt sehen und fotografieren wollte, hatten sich beide für kurz nach Ende der Veranstaltung am Auto verabredet ... Mario kam nie ... bis zum Auto!

Unser Bruder und Schwager suchte nach ihm und wartete Stunden auf ihn. Er meldete ihn dann dort schweren Herzens als vermisst und kam erst gegen 21 Uhr abends völlig aufgelöst ohne ihn nach Hause ... Die Ungewissheit über das Schicksal von Mario (bis zum 02.09.1988) setzte uns einem permanenten Wechselbad der Gefühle aus ... Tag und Nacht hielten wir Kontakt zu der Vermisstenstelle und Kliniken im In- und Ausland, welche damals Verletzte aufgenommen hatten.

Dienstags teilte die Identifizierungs-Kommission der Polizei meinem Mann auf Anfrage mit, Mario sei nicht unter den Toten. Wir hofften dann, dass Mario eventuell einer der Schwerstverletzten sei, die bis dahin in entsprechenden Kliniken noch nicht identifiziert werden konnten. Donnerstags besorgte mein Mann, auf Anfrage der Polizei, das Zahnschema von ihm und brachte es nach Ramstein. Darauf hieß es erneut, er sei nicht unter den Toten.

Freitags, also am 6. Tag nach der Katastrophe, wurden wir dann nach Ramstein bestellt zwecks Identifizierung, denn nach Aussage des Kriminalbeamten handelte es sich bei einer der gefundenen Leichen wahrscheinlich um Mario. Mein Mann fuhr mit zwei seiner Brüder nach Ramstein, während ich zu Hause mit meiner Schwägerin auf seine telefonische Nachricht wartete. Dort wurde er in eine Halle geführt, wo alle Gegenstände aufbewahrt wurden, die von Toten und Überlebenden gefunden worden waren ... Dann zeigten Kriminalbeamte ihm einen Schlüsselbund – es war der Haustürschlüssel von Mario, der in seiner Hosentasche gefunden worden war und den er sofort erkannte. Dieser Schlüsselbund war praktisch der letzte Mosaikstein zur Identifizierung von Mario. Die Polizeibeamten kamen dann per Hubschrauber zu uns nach Hause geflogen, um ihn dort vor Ort auszuprobieren. Mein Mann hatte mir aber vorab die Todesnachricht unseres Sohnes per Telefon mitgeteilt. Wir durften ihn nicht mehr sehen.

Die Mitteilung der Todesursache erfolgte aber leider erst ein Jahr danach. Demnach wurde er von umherfliegenden Flugzeugteilen sehr schwer getroffen. Von insgesamt sieben verschiedenen Verletzungen hätte jede einzelne zum Tode geführt. Er war einer der 31 Opfer, die sofort auf dem Flugplatz starben. Nun ließ uns das dort Erfahrene glauben, dass Mario in dem Sarg war, den wir beerdigt hatten ..."

Marliese Witt

"... Our son Mario had driven with his godfather Franz-Josef to Ramstein in the early morning to see the air show because he was enthusiastic about planes and fascinated by aerobatics and because he wanted to become a pilot himself – and he was a great fan of the Frece Tricolori especially ... Because Mario absolutely wanted to see the particular figure of "The Pierced Heart" and to photograph it, they both arranged to meet at the car shortly after the end of the show ... Mario never made it ... to the car!

Our brother and brother-in-law searched for him and waited for him for hours. Then, with a heavy heart, he reported him missing and did not get home until towards 9 pm, without him and totally distraught ... The uncertainty (until September 2nd 1988) about Mario's fate exposed us to a permanent succession of emotions ... Day and night we kept in contact with the missing persons authority and the hospitals at home and abroad which had received the injured at that time.

On the following Tuesday, the police identification commission replied to my husband's questioning that Mario was not among the dead. We then hoped that Mario might possibly be one of the seriously injured who had not been able to be identified in the hospitals concerned. On Thursday, my husband, on the inquiry of the police, obtained a dental diagram of Mario's and took it to Ramstein. Again, it was said that he was not among the dead.

On the Friday, the sixth day after the disaster, we were then asked to come to Ramstein for the purposes of identification, as, according to the CID officer, one of the bodies found was probably Mario's. My husband drove to Ramstein with two of his brothers while I waited at home by the telephone with my sister-in-law. In Ramstein, my husband was led into a hall where all the objects found on the dead and on survivors were being kept ...Then detectives showed him a key ring – it was Mario's front door key which had been found in his trouser pocket and which my husband recognized at once. This key was practically the last piece in the puzzle needed to identify Mario. The police officers then came to our house by helicopter to try the key out at the house. My husband had already given me the news of our son's death on the telephone. We weren't allowed to see him.

Unfortunately, the notification of the cause of death did not come until the next year. According to this, he was badly hit by flying debris from the aircraft. Of the total of seven different injuries, any one could have caused his death. He was one of the 31 victims who were killed immediately on the airfield. What we learned led us to believe that it was really Mario in the casket that we had buried ..."

Marliese Witt



28.08.88
15:44 Ramstein
28.08.08



"... zu dem Zeitpunkt, als die italienische Flugstaffel angesagt wurde, beschlossen wir, schon unser Auto aufzusuchen ... Wir hatten unsere kleine Nadine in die Mitte genommen und hielten sie jeder an einer Hand ... als die Italiener ihr "Durchstoßenes Herz" flogen, drehte ich mich gerade um. Zu Carmen sagte ich noch: "Schau mal".

Carmen hatte nicht mehr die Zeit, sich ganz umzudrehen. Ich sah Feuer und Trümmerteile. Aber erst, als eines der Flugzeuge direkt auf uns zuflog, begriff ich die Gefahr ... Ich schrie noch: "Renn!", aber Carmen schaute mich nur mit großen Augen an, so, als wollte sie sagen, es reicht ja doch nicht mehr. Sie brachte nur noch ein abgehacktes "Au" über die Lippen, dabei wurde sie von einem großen Trümmerteil am Kopf getroffen, der unnatürlich nach vorne abknickte. Das war das Letzte, was ich von ihr sah ... Im gleichen Augenblick wurde ich ebenfalls von einem Teil getroffen und durch die Druckwelle einige Meter nach hinten weggeschleudert.

Ich fiel mit dem Gesicht zu Boden. Während des Sturzes spürte ich, dass mein ganzer Körper nass gespritzt wurde. Es war Kerosin, das sich sogleich entzündete. Ich lag brennend am Boden

Als ich es geschafft hatte aufzustehen, sah ich mich um. Es lagen viele Tote und Verletzte herum. Viele waren schwarz verkohlt, andere brannten noch. Was ich sah und hörte, war unbeschreiblich grausam. Beim Aufstehen merkte ich auch, dass etwas Nasses von meinen Armen, meinem Rücken und meinem Gesicht hing. Ich dachte, es wäre irgendein Kleidungsstück oder ein Fetzen von einem Tuch, das mir vielleicht jemand übergeworfen hätte, um die Flammen zu löschen. Ich zog daran, um es von mir zu werfen. Aber es war meine Haut, die, je mehr ich daran zog, immer länger wurde. Außerdem fügte ich mir auf diese Art höllische Schmerzen zu.

Ich versuchte sofort auszumachen, wo wir zuletzt gestanden hatten. Nadine fand ich gleich. Sie lag am Boden auf dem Bauch. Ihre langen blonden Haare waren teils weggebrannt. Ihr Gesicht, ihre Hände und Arme waren verbrannt. Ich hörte sie schreien. Ihre Kleider brannten noch teilweise. Es war unfassbar. Ich wälzte sie auf dem Boden, versuchte, die Flammen mit meinen Händen zu ersticken, und rief immer wieder um Hilfe. Aber viele standen herum, waren zu schockiert um zu helfen. Wieder andere liefen verwirrt in der Gegend umher ..."

Roland Fuchs

(Anmerkungen: Roland Fuchs verlor seine Frau bei dem Unglück. Seine Tochter erlag ihren schweren Verbrennungen am 9. September 1988. Er selbst überlebte schwer verletzt.)

"... at the time the Italian squadron was announced, we had already decided to go back to our car ... We had our little Nadine between us, each holding one hand ... as the Italians flew their "Pierced Heart", I happened to turn round. I said to Carmen, "Look!"

Carmen had no time to turn right around. I saw fire and pieces of wreckage. But not until one of the planes flew directly at us did I realize the danger ... I just shouted, "Run!", but Carmen only looked at me wide-eyed as if to say there's no longer time. She only uttered an abrupt "Ow" as her head was hit by a large piece of wreckage and fell forward at an unnatural angle. That was the last I saw of her ... At the same moment, I was also hit by a piece and hurled backwards for some feet by the shock wave.

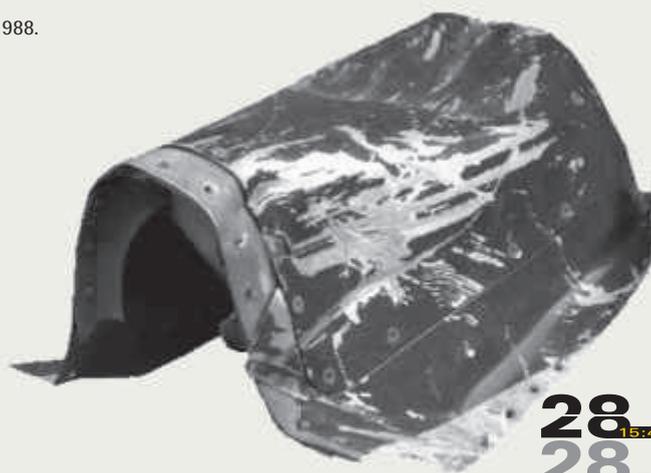
I fell with my face to the ground. While falling, I felt my whole body being sprayed with wetness. It was kerosene, which caught fire at once. I lay on the ground, burning ...

When I managed to stand up, I looked around. There were many dead and injured lying about. Many were charred black, others were still burning. What I saw and heard was indescribably horrible. Getting up, I also noticed that something wet was hanging from my arms, my back and my face. I thought it was a piece of clothing or the rags of a blanket that someone had perhaps thrown over me to put out the flames. But it was my skin, which got longer, the more I pulled at it. Besides, in this way I caused myself terrible pain.

I tried at once to make out where we had been standing last. I found Nadine at once. She was lying flat on her face on the ground. Her long blonde hair was partly burned away. Her face, hands and arms were burned. I heard her screaming. Her clothes were still burning in places. It was unbelievable. I rolled her on the ground, trying to put out the flames with my hands and calling for help again and again. But many people were just standing around, too shocked to help. Others were wandering around in confusion ..."

Roland Fuchs

(Note: Roland Fuchs lost his wife in the disaster. His daughter died from her severe injuries on September 9th 1988. He himself survived, badly injured.)



28.08.88
28.08.08



"... Helmut G. besuchte am 28. August 1988 mit seiner Familie den Flugtag. Neben dem verkohlten und zerfetzten T-Shirt des Vaters bleiben quälende Erinnerungen:

Wo zuvor eine grüne Wiese war, findet er nur noch den verbrannten Schuh seiner Frau Cornelia. Von ihr immer noch keine Spur. Dabei sind jetzt bereits Stunden vergangen, seit die gewaltige Druckwelle ihn zu Boden geschleudert und von seiner Frau getrennt hat. Sein 14 Monate alter Sohn ist ihm dabei aus dem Arm gefallen. Er selbst konnte sich gerade noch über den kleinen Körper rollen, um ihn vor der Hitze und den herannahenden Flammen zu schützen. Als er sich aber nach seiner Frau umschaute, erkennt er nur den verkohlten Kinderwagen des Sohnes. Er riecht das Kerosin und hört seine 16-jährige Tochter schreien: "Papa, meine Haare brennen!"

Wenige Sekunden vorher hatte er noch die Ankündigung der Flugfigur "Das durchstoßene Herz" gehört. Sie sei "ein Zeichen für die Liebe, die die Piloten mit ihren Düsenjets über die Welt bringen". Doch das Zeichen der Liebe wird Symbol für einen Altraum.

Cornelia G. bleibt drei Stunden vermisst. Ihr Ehemann stolpert mit Schürfwunden zwischen Leichen, Brandopfern, die vor Schmerz stöhnen, weinenden Angehörigen und dem Zelt des Roten Kreuzes umher und sucht sie. Seine Tochter wartet mit dem kleinen Bruder im Arm, der weder weint noch spricht, sondern wie versteinert wirkt. Schweren Herzens verlässt der Familienvater mit seinen Kindern die Absturzstelle in Richtung Parkplatz. Nach einigen hundert Metern schreit seine Tochter: "Da! Mama!" Sie läuft los und fällt der Mutter in die Arme. Cornelia G. stand vor dem Familienwagen und hat gewartet. Bis heute weiß sie nicht, wie lange sie da stand, wie sie dorthin kam und was vorher geschah. Als die Familie ins Auto steigt, ist für sie nichts mehr normal. "Wir hätten glücklich sein müssen, dass wir alle überlebt haben. Doch wir konnten nicht.", sagt Helmut G.

Seinem kleinen Sohn hat das Unglück buchstäblich die Sprache verschlagen. Über Jahre kamen keine Worte mehr aus seinem Mund. Tochter M. packte das Abitur nicht. Alpträume brachten sie um den Schlaf. Cornelia G. verspürte noch Jahre innere Unruhe und Nervosität. Helmut G. musste seinen Beruf als Elektriker aufgeben. Er begann plötzlich, Fehler zu machen, litt unter Magenschmerzen. Die Familie brachte all das lange Zeit nicht in Verbindung mit dem Unglück. Sie hatten vereinbart, nicht mehr über Ramstein zu sprechen ..."



"... Helmut G. visited the air show on August 28th 1988 with his family. Together with the father's charred and shredded T-shirt, there remain tormenting memories.

Where before there was a green lawn, he finds only the burnt shoe of his wife Cornelia. Still no trace of her, even though hours have passed since the tremendous shock wave hurled him to the ground and separated him from his wife. His 14-month-old son fell from his arms at the same time. He was only just able to throw himself on the little body to protect him from the heat and the approaching flames. When he looks round for his wife, he sees only his son's burnt-out baby carriage. He smells the kerosene and hears his 16-year-old daughter screaming. "Papa, my hair's on fire!"

Only a few seconds before, he had heard the announcement of the aerobatic number "The Pierced Heart". This was to be "a symbol of the love which the pilots show to the world with their jets." But the symbol of love becomes a symbol of nightmare.

Cornelia G. remains missing for three hours. Her husband stumbles with abrasions back and forth between bodies, fire victims groaning in pain, weeping relatives and the Red Cross tent, looking for her. His daughter waits with her little brother in her arms, who neither cries nor speaks but seems merely turned to stone. With a heavy heart, the father of the family leaves the scene of the crash and turns towards the car park. After a few hundred yards, his daughter cries "There! Mama!" She runs to her mother's arms. Cornelia G. was standing by the family car, waiting. Even today, she does not know how long she stood there, how she got there or what happened before. When the family get into the car, nothing is normal for them any more. "We should have been happy that we all survived. But we couldn't be," says Helmut G.

The disaster left his little son literally speechless. He never said a single word for years. Daughter M. did not pass her final school examination. Nightmares robbed her of her sleep. Cornelia G. felt inner unrest and nervousness for years afterwards. Helmut G. had to give up his occupation as an electrician. He suddenly began to make mistakes, suffered from stomach pains. For a long time, the family didn't connect all this with the disaster. They had agreed not to speak of Ramstein any more ..."

28.08.88
15:44
28.08.08
Ramstein

AUFBEREITUNG UND KONSEQUENZEN

Einen Tag nach der Flugtagkatastrophe wurden Kunstflugvorführungen in Deutschland verboten. Seit 1991 sind sie, unter strikten Sicherheitsauflagen wie Mindestflughöhe und –abstand zum Publikum, wieder erlaubt. Weder Flugmanöver in Richtung der Zuschauer, noch Begegnungsmanöver sind zugelassen. Militärische Flugstaffeln auf Jets sind grundsätzlich nur auf der Internationalen Luft- und Raumfahrttausstellung Berlin erlaubt.

Die italienische Flugstaffel Frece Tricolori blieb trotz aller Diskussionen, auch in Italien, bestehen. In der Folge wurden Flugfiguren gestrichen und entschärft und ein Mindestabstand zum Publikum ist Auflage.

Der Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages beschäftigte sich mit der Katastrophe. In Rheinland-Pfalz bildete der Landtag einen Innenausschuss, der seinen Bericht im Januar 1989 vorlegte. Auch in den Vereinigten Staaten wurde eine Untersuchung durch das Pentagon veranlasst.

Die Auswertungen der Katastrophe und die Erfahrungen in der Nachsorge führten zu bundesweiten Konsequenzen: so erkannte man die Notwendigkeit zur Schaffung verschiedener Hilfsorganisationen wie Notfallseelsorge, Kriseninterventionsdienste, welche nach einem Unglück sich einer verbesserten Akut- und Nachsorge annehmen, sowie das Einsetzen eines Leitenden Notarztes vor Ort. Des Weiteren wurden gemeinsame Katastrophenübungen von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten eingeführt. Außerdem wurden die in Deutschland bis 1988 oft verwendeten Infusionskanülen mit Rekord-Konus durch solche mit international genormten Luer-Konus ausgetauscht.

Letztendlich wurde die Verantwortung für diesen schrecklichen Unfall trotz Ausschüssen und Untersuchungen nicht wirklich geklärt. Es gab auch keine klare Entschädigungsregelung. Zwar wurden Ersatzzahlungen in Millionenhöhe geleistet. Sie beschränkten sich aber generell auf die entstandenen Sachschäden, auf medizinische Heilungskosten und die zugefügten physischen Schmerzen. In Einzelfällen wurden nach gerichtlichen Auseinandersetzungen Schadensersatz für erlittene Ängste (etwa Ungewissheit über den Verbleib verletzter oder getöteter Angehöriger) zwischen 3.000 DM und 5.000 DM gewährt.

Für viele der Betroffenen waren aber mit dem Ausheilen der körperlichen Wunden die Folgen der Katastrophe noch lange nicht behoben. Sie leiden bis heute unter Spätschäden. Eine Sammelklage von 80 Ramstein Opfern und Hinterbliebenen auf eine entsprechende Entschädigung wurde 2003 zu deren Enttäuschung und auch Verbitterung abgelehnt.

PROCESSING AND CONSEQUENCES

One day after the Air Show Disaster, aerobatic demonstrations were prohibited in Germany. They have been allowed again since 1991, with strict safety injunctions such as minimum flying height and distance from the public. Neither aerial maneuvers in the direction of the spectators nor such involving head-on flight are allowed. Military squadrons of jets are on principle only allowed at the International Air and Space Flight Exhibition in Berlin.

The Italian squadron Frece Tricolori continued to exist in spite of all discussion, also in Italy. As a consequence, aerobatic figures were cancelled or toned down and a minimum distance from the public is mandatory.

The Defense Committee of the German Federal Parliament concerned themselves with the disaster. In the Rhineland-Palatinate, the State Parliament formed an interior committee, who presented their report in January 1989. In the United States, too, an investigation was ordered by the Pentagon.

The processing of the disaster and the experiences of after-care led to consequences throughout the Federal Republic. Thus the necessity was recognized of creating various aid organisations such as emergency spiritual welfare groups, crisis intervention services to adopt improved immediate care and after-care and the deployment of a Directing Emergency Doctor at the site of the disaster. Further, joint disaster exercises by police, fire department and rescue services were introduced. In addition, the infusion cannula with Rekord lock, often used in Germany up till 1988, were replaced by those with the internationally-normed Luer lock.

In the end, the responsibility for this terrible accident was never really settled in spite of committees and investigations. There was also no clear regulation of compensation. There were compensatory payments to the amount of millions, but these were generally limited to property damage, medical treatment costs and for physical pain. In single cases, compensation sums of between 3,000 and 5,000 DM were paid after litigation for anguish suffered, for example concerning the whereabouts of relatives injured or killed.

For many of those concerned, however, the consequences of the disaster were by no means eliminated with the healing of physical injuries. They still suffer from after-effects today. A collective legal action by 80 Ramstein victims and surviving dependents for suitable compensation was dismissed in 2003 to the great disappointment and also embitterment of the plaintiffs.

KATASTROPHEN-NACHSORGE

Die Katastrophe hinterließ schwerwiegende Folgen für Zuschauer, Hinterbliebene und Helfer. 1000 Menschen mussten in Krankenhäusern behandelt werden, viele mit schweren Verbrennungen. Hunderte mussten mit dem Verlust ihrer Eltern, Kinder oder Partner fertig werden, in vielen Fällen ohne ihre Toten noch einmal sehen zu können. Wochen und Monate später setzten dann bei vielen schwere psychische Beeinträchtigungen ein: Schlafstörungen, Konzentrationsstörungen, Schreckhaftigkeit, Wutausbrüche, Schweißausbrüche, Zittern, Angst, Übelkeit, Unruhe, Flashbacks, häufig auch Schuldgefühle und Misstrauen. Ohne Hilfestellung führte dies häufig zu chronischen Störungen wie anhaltenden Panikattacken, Interesselosigkeit, Alkohol- und Drogenmissbrauch oder schweren Depressionen. Ohne Hilfe war es auch vielen trauernden Hinterbliebenen nicht möglich, mit ihrem Verlust fertig zu werden.

Um den traumatisierten Zuschauern, Helfern und den trauernden Hinterbliebenen zu helfen, wurde auf Initiative von Sybille und Dr. Hartmut Jatzko sowie Heiner Seidlitz von der Telefonseelsorge in Kaiserslautern 1989 die psychosoziale Nachsorgegruppe der Flugtagkatastrophe von Ramstein gegründet. Ca. 200 Personen fanden seitdem dort Hilfe. Manche stießen erst viele Jahre nach der Katastrophe dazu. Auch heute noch gibt es Neuzugänge. Durch gegenseitige Unterstützung und gemeinsame Interessen entstanden neue Freundschaften und Bindungen.

Die Gruppe macht und machte auch auf die Spätschäden, die durch die Katastrophe entstanden sind, aufmerksam: Schwerbehinderungen, Trauer der oft mehrfach Hinterbliebenen, quälende posttraumatische Belastungsstörungen auch der Helfer mit "eingebrennten Bildern", sozialer Abstieg mit weiteren Schicksalsschlägen, nach denen diese Betroffenen ihren Lebensfaden nicht mehr fanden.

Die Nachsorgegruppe der Flugtagskatastrophe leistete Pionierfunktion. Durch sie wurden viele Neuerungen in der Notfallmedizin und der Katastrophen-Nachsorge angeregt, wie die Funktion des Leitenden Notarztes, die Errichtung von Krisenstäben für Opfer und Helfer, die Notfallseelsorge.

Eine solche Nachsorge ist immer noch nicht überall selbstverständlich. Wir müssen davon ausgehen, dass weltweit nur sehr wenige Menschen nach einem Katastrophenerleben eine ähnliche, organisierte Nachsorge in Anspruch nehmen können. Viele leiden daher oft lebenslang an den Folgen von Krieg, Folter oder Naturkatastrophen.

DISASTER AFTER-CARE

The disaster had serious consequences for spectators, surviving dependents and helpers. 1000 people had to be treated in hospitals, many with serious burns. Hundreds had to come to terms with the loss of their parents, children or partner, in many cases, without being able to see their dead once again. Weeks and months later began for many of them severe psychological impairments: sleeping and concentration disorders, nervousness, outbursts of rage, sweating, trembling, fear, nausea, agitation, flashbacks, frequently also feelings of guilt and mistrust. Without help, these often lead to chronic disorders such as persistent attacks of panic, indifference, alcohol or drug abuse or severe depression. Without help it was also not possible for many bereaved survivors to come to terms with their loss.

In order to help the traumatised spectators, helpers and the bereaved survivors, the psychological after-care group of the Ramstein Air Show Disaster was founded in Kaiserslautern in 1989 on the initiative of Sybille and Dr. Hartmut Jatzko, together with Heiner Seidlitz of the Samaritans. Around 200 persons have found help there since. Some came only many years after the disaster. There are still people coming for the first time today. New friendships and connections have arisen through mutual support and common interests.

The group drew and still draws attention to late damage caused by the disaster: severe handicaps, the grief of those who often have lost many loved ones, tormenting post-traumatic strain disturbances with "burnt-in images", also among the helpers, social decline with further misfortunes, after which those concerned lost the thread of their lives.

The after-care group of the Air Show disaster has done pioneering work. Through them, many innovations in emergency medicine and disaster after-care have been instigated, such as the function of the Directing Emergency Doctor, the establishment of crisis committees for victims and helpers, the emergency Samaritan service.

After-care such as this is not always a matter of course. We must assume that, world-wide, only very few people have the advantage of a similar organized after-care after such a disaster. Thus many often suffer all their lives from the consequences of war, torture or natural disasters.



Impressum | Imprint

Herausgeber | Published by
Dokumentations- und Ausstellungszentrum
zur Geschichte der US-Amerikaner in
Rheinland-Pfalz (docu center ramstein)
Verbandsgemeinde Ramstein-Miesenbach
Am Neuen Markt 6
66877 Ramstein-Miesenbach

August 2008/2. Auflage | 2. reprint 2011

Gesamtleitung | Direction
Dipl. Geogr. Michael Geib

Redaktionelle Mitarbeit | Editorial Staff
Dr. Claudia Gross, Heiner Seidlitz,
Sybille Jatzko, Dr. Hartmut Jatzko

Übersetzung | Translation
Dr. Adrian Hannah

Visualizing | Artdirection
ART von ROTH.de

Quellen
Seite 5 (Zitat Assistenzarzt): Jatzko,
Hartmut: Katastrophen-Nachsorge am
Beispiel der Aufarbeitung der
Flugtagkatastrophe von Ramstein 1988,
2. überarbeitet und erweiterte Auflage,
Wien 2001, Seite 80/81
Seite 5 (Zitat US-Soldat):
The Stars and Stripes, Tuesday, August 30, 1988
Seite 12: Manuskript Thomas Wenzel
Seite 16: Manuskript Marliese Witt
Seite 20: Auszüge aus www.ramstein-1988.de
Seite 24: Saarbrücker Zeitung,
Nr. 195, 23/24. 8. 2003
Rückseite: (Zitat Feuerwehrmann)
Auszüge aus www.ramstein-airbase-katastrophe.de
Rückseite: (Zitat Krankenschwester)
Jatzko, Hartmut, 2001, Seite 79/80

Reference
Page 5 (Quote Assistant Doctor): Jatzko,
Hartmut: Katastrophen-Nachsorge am
Beispiel der Aufarbeitung der
Flugtagkatastrophe von Ramstein 1988,
2. überarbeitet und erweiterte Auflage,
Wien 2001, p. 80/81
Page 5 (Quote US Soldier):
The Stars and Stripes, Tuesday, August 30, 1988
Page 13: Manuscript Thomas Wenzel
Page 17: Manuscript Marliese Witt
Page 21: Extracts from www.ramstein-1988.de
Page 25: Saarbrücker Zeitung,
Nr. 195, 23/24. 8. 2003
Back cover (Quote Fireman):
Extracts from www.ramstein-airbase-katastrophe.de
Back cover (Quote Nurse):
Jatzko, Hartmut, 2001, p. 79/80

Fotos | Photos
Hans Paqué | 8, 9
Stadtarchiv Kaiserslautern,
Bestand Waltraud Leppla | 4, 8, 9
Harold Koerner | 8, 9
Helmut Stein | 8, 9
Privat | 18, 19, 30
Arnaud Beinat | 14, 15, 22, 23
Norbert Roth | 12, 13, 17, 21, 25

Weitere Infos | Additional Info
www.ppis.de
www.ramstein-airbase-katastrophe.de
www.ramstein-1988.de
www.jatzko.de
www.flugtag88.com
www.muehlenbiker.de



Rheinland-Pfalz
MINISTERIUM FÜR BILDUNG,
WISSENSCHAFT, JUGEND
UND KULTUR

28.08.88
15:44
28.08.08
Ramstein

dc-r
docu center ramstein

T +49.6371.838005
info@dc-ramstein.de
www.dc-ramstein.de