



## **Der große „CHEMTRAIL“-Schwindel**

**Im Jahr 1918, nur 15 Jahre** nach den ersten Flügen der Gebrüder Wright, beschrieben amerikanische Soldaten in Frankreich Wolken, die sich manchmal am Schweif eines Flugzeugs bildeten. Captain Ward S. Welles zum Beispiel schrieb aus dem Bois de Hess hinter dem amerikanischen Kriegsdenkmal Montfaucon in Frankreich (*Scientific American, June 7, 1919, p. 601*):

*Nach zwei oder drei Tagen Regen brach ein wunderbar klarer und schöner Tag an, nicht eine einzige Wolke am Himmel ... Da richtete sich unsere Aufmerksamkeit auf das plötzliche Erscheinen mehrerer seltsamer Wolken am Himmel - lange, anmutige, sich schlängelnde weiße Bänder. Sie verjüngten sich bis zu einem Punkt an einem Ende... Bei genauem Hinsehen bemerkten wir in einiger Entfernung vor jedem Wolkenpunkt den winzigen Fleck eines Jagdfliegers. Anscheinend war das Aufwühlen der Luft alles, was nötig war, um die fein ausbalancierten meteorologischen Bedingungen zu stören und diese seltsame Wolkenformation auszulösen.*

Der deutsche Geophysiker, Meteorologe und Astronom Alfred Wegener, der als erster die Theorie der Kontinentalverschiebung aufstellte, beobachtete ebenfalls anhaltende Kondensstreifen. Im

Januar 1920 beschrieb er eine 50 Kilometer lange Wolke, die sich am Schweif dreier Flugzeuge, die über München flogen bildete und gab die physische Erklärung dazu.

*Am 9. Mai und 11. Mai 1919 bemerkte der deutsche Pilot Zeno Diemer, der in einer Höhe von ca. 9000 Metern bei einer Außentemperatur von etwa -50 ° C flog, die Bildung eines Wolkenstroms, der sich etwa 65 Kilometer hinter seinem Flugzeug herzog. Jedes Mal breitete sich dieser Strom allmählich aus und bildete eine etwa 1000 Meter dicke Wolkenschicht. (Luftfahrt, Mai 1919, S. 17; Nature, May 3, 1930, p. 693).*

In dem Maße wie sich die Technologie entwickelte und Flugzeuge in immer größeren und kälteren Höhenlagen flogen, nahmen auch anhaltende Kondensstreifen zu. Bei Beginn des Zweiten Weltkriegs hinterließen Flugzeuge, die in über 10.000 Meter Höhe flogen wie Verkehrsflugzeuge heute oft lange, sich verdichtende Wolken. Im Februar 1942 veröffentlichte der französische Luftfahrtpionier und berühmte Schriftsteller Antoine de Saint-Exupéry sein Werk *Pilote de guerre*, eine Erinnerung an seine Teilnahme bei Kampfeinsätzen in großer Höhe in den Jahren 1939 und 1940 gegen das nationalsozialistische Deutschland. Er beschreibt darin die Herausforderungen seiner Aufklärungsmissionen, unter anderem die Kälte, die die Kontrollen seines Flugzeugs zum Gefrieren bringen konnte, und die Angst, weil er wusste, dass sein Flugzeug einen weißen Streifen am Himmel hinterließ, der feindlichen Jägern und Geschützen seine Position verriet. Saint-Exupéry schrieb:

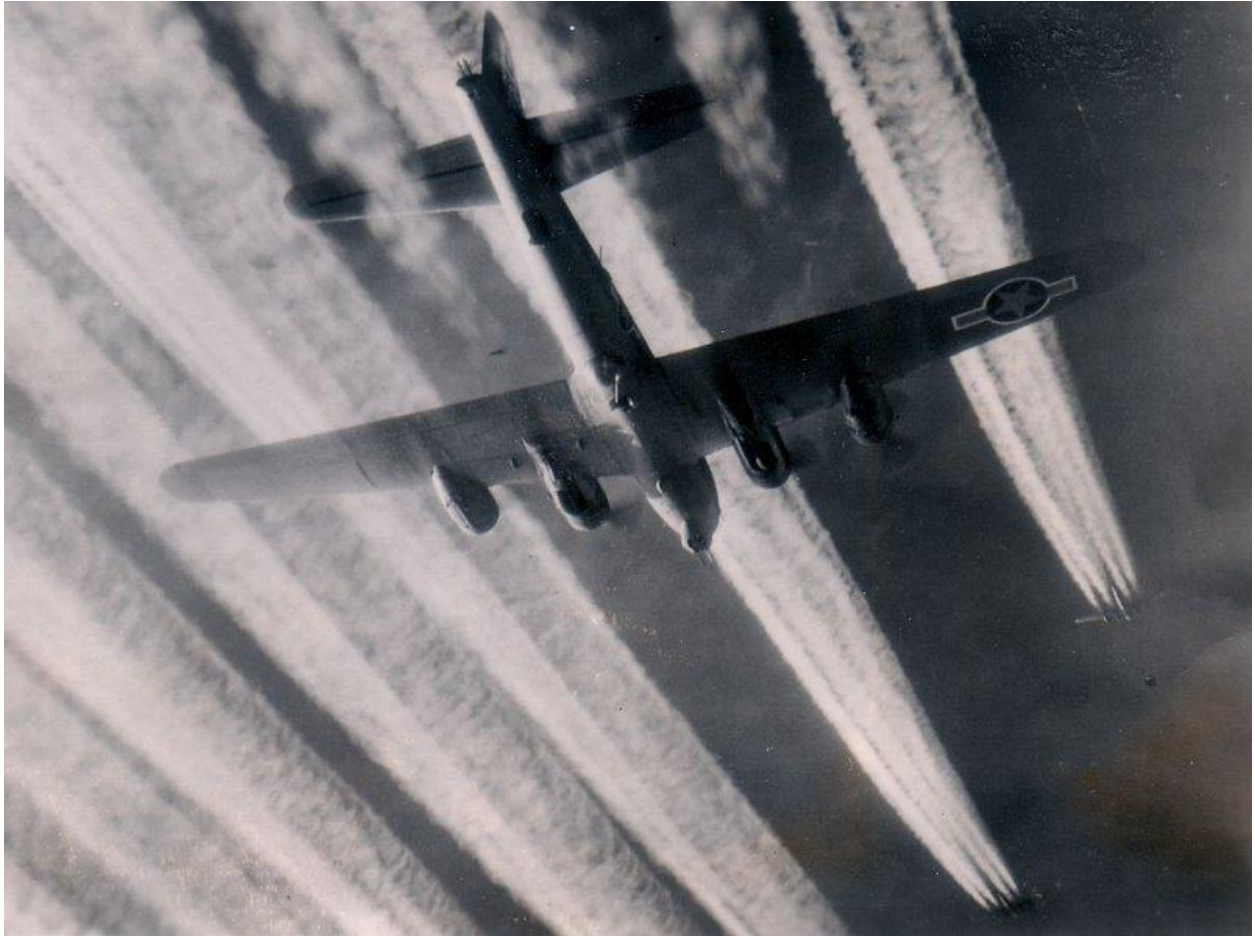
*Der Deutsche am Boden erkennt uns an dem perlweißen Schal, der jedem Flugzeug in großer Flughöhe wie ein Brautschleier folgt. Die durch unseren meteoritischen Flug erzeugte Störung kristallisiert den wässrigen Dampf in der Atmosphäre. Wir spulen hinter uns Federwolken aus Eiszapfen ab. Wenn die atmosphärischen Bedingungen günstig für Wolkenbildung sind, verdichten sich unsere Ausströmungen immer mehr und verwandeln sich in eine Abendwolke über der Landschaft.*

Das war für jede Nation ein Problem. Hauptmann M. V. Longbottom der britischen Luftwaffe verfasste nach Rücksprache mit einem französischen Meteorologen den Bericht "Condensation Trails at High Altitudes" – „Kondensstreifen in großer Höhe“ – in dem er erklärte,

dass sich Kondensstreifen bei niedrigen Temperaturen und hoher Luftfeuchtigkeit bilden. Unter diesen Bedingungen, so schrieb er, "verursachen die sich schnell ausdehnenden Gase aus den Abgasen des Flugzeugs plötzliche Kondensationen, die sich am Schweif [des Flugzeugs] bilden". Dies bedeutete auch, dass es gewisse Schichten in der Atmosphäre geben könnte, die die Kondensstreifenbildung unterstützen würden, andere hingegen nicht. Und in der Tat bestätigte dies die Erfahrung der Kampfpiloten: Wenn sich hinter ihnen schwere Kondensstreifen bildeten, konnten sie sie manchmal stoppen, indem sie 500 oder 1000 Meter tiefer flogen.

Zwischen 1928 und 1931 leitete Amerikas oberster Flieger, General Henry H. Arnold ein Projekt mit dem Ziel, einen Weg zu finden, die Flugzeuge feindlichen Geschützen gegenüber besser zu schützen, indem ihre Kondensstreifen aufgelöst würden. Und im September 1942 veröffentlichte das *National Advisory Committee for Aeronautics* einen Bericht über Kondensstreifen, in dem erklärt wurde, wie und warum sie sich bilden und dass ihre Dauer von Temperatur und Feuchtigkeit in einer bestimmten Höhe abhängen. Nicht nur die Flüge in größeren Höhenlagen, auch der Einsatz von Düsenjägern während des Zweiten Weltkriegs machte anhaltende Kondensstreifen am Himmel alltäglich. Nachdem in den sechziger Jahren der wirtschaftliche Flugverkehr aufkam, wurden sie ebenfalls in Friedenszeiten zu etwas Gewöhnlichem.

Donald R. Baucom veröffentlichte eine zweiteilige Geschichte der Kondensstreifen bis 1945: "Wakes of War: Contrails and the Rise of Air Power, 1918-1945", *Air Power History*, [Sommer 2007, S. 16-31](#) und [Herbst 2007, S. 4-21](#). Hier ist ein Foto aus dem Zweiten Weltkrieg, in dem sich die Abgaswolken hinter Kampfflugzeugen vermischen und den Himmel bedecken:



Hier ist ein weiteres Foto aus dem 1957 erschienenen Buch *Air Force: A Pictorial History of American Airpower* von Martin Caidin, S. 100:



Silhouetted against the **contrails** streaming from hundreds of other bombers, two Fortresses ride in ghostly formation for Brussels factories, heavy machine guns ready for action against enemy.





Hier ein Foto von Ansel Adams, das 1953 entstand, mit dem Titel „Rails and Jet Trails“ - „Schienen und Jet Streifen“

Ein Produktionsfoto aus dem Film *Spartacus*, 1959 in Thousand Oaks, Kalifornien entstanden:



Eine Szene aus dem Film *Battle Hymn* von 1959 mit Rock Hudson

Tafel 113 aus dem Buch *Cloud Studies in Colour*, von Richard Scorer and Henry Wexler, 1967 erschienen:





Und Tafel 11.4.1 aus dem Buch *Clouds of the World: A Complete Colour Encyclopedia* von Richard Scorer, 1972 erschienen

Ich habe viele solcher Bilder aus der Vergangenheit. Aber die lebendigsten sind diejenigen, die mir aus meinem ersten Jahr am College im Gedächtnis geblieben sind. Zu der Zeit explodierte der Flugverkehr am Himmel über dem Bundesstaat New York. Es war im Jahr 1968, als ich hoch oben im Glockenturm mit Blick auf Ithaca saß. Die Melodien, die ich auf dem Cornell-Glockenspiel spielte, erklangen über den Campus und den Hügel hinunter bis in die Stadt. Nach meinem Morgenkonzert nahm ich meine Bücher, stieg die 162 Stufen hinunter und weiter bis in die Triphammer Gorge, um zu lernen. Wie ich so auf meinem Felsen lag und die Frische der morgendlichen Brise im ungebrochenen Blau des Himmels einsog, sah ich weit über mir ein Düsenflugzeug auf dem Weg zu einem unbekanntem Ziel, das einen breiter werdenden Streifen von Wasserdampf hinter sich ließ - und dann ein weiterer Streifen, der den ersten durchkreuzte und dann noch einer und noch einer. Am frühen Nachmittag war mein wunderschöner sonniger Himmel verschwunden. Keine Spur von Blau war mehr zu sehen.

Ich versuchte, allen Bekannten zu erzählen, was geschah, aber niemand war daran interessiert. Schließlich zog ich weg in den weniger feuchten Westen, wo der Himmel noch blau war und die wachsenden Ströme von Flugreisenden relativ wenig Spuren hinterließen. Das änderte sich in den 90er Jahren. Selbst im trockenen Westen gibt es eine Grenze dafür, wie viel Wasser man in die großen Höhenlagen pumpen kann, ohne dass sich Wolken bilden. Aber eine halbe Nation von Menschen, die daran gewöhnt waren, dass der Flugverkehr unsichtbar war, wussten nicht, was sie sahen.

### **Entstehung des Schwindels**

Ein paar Schwindler aus Lancaster, Ohio, nutzten diese Tatsache aus. Larry Wayne Harris war Oberstleutnant in der weiß-rassistischen Organisation *Aryan Nations* und Mitglied der rassistischen, antisemitischen Sekte *Christian Identity*. Er wurde 1997 wegen des Besitzes von Beulenpestbakterien verhaftet und wegen Finanzbetrug verurteilt, weil er sich als Forschungsmikrobiologe ausgegeben hatte, um sie zu erhalten. 1998 wurde er wegen des Besitzes von Anthrax

verhaftet und verurteilt, nachdem er sich für einen CIA-Agenten ausgegeben hatte. Er und sein Nachbar Richard Lew Finke haben die "Chemtrails" erfunden. Aber es war eine landesweite Radiosendung nötig, um sie so bekannt und populär zu machen, dass es für den Durchschnittsbürger so gut wie unmöglich wurde, die Wahrheit zu erkennen, Fakten von Fiktion zu unterscheiden.

Im Jahr 1996 hatte Harris seine Dienste angeboten, um Bodenproben zu analysieren, von denen er behauptete, dass sie durch den Ausfall von Zusätzen in Kerosin kontaminiert seien.

Er erzählte seinen Kunden, dass ihre Proben Ethylendibromid (EDB) enthielten und dass es im Rahmen einer Entvölkerungsagenda dem Kerosin zugefügt werde. Obwohl EDB ein landwirtschaftliches Pestizid ist, das jahrelang im Boden verbleibt. Er sagte, es befinde sich in landwirtschaftlichen Böden, weil es vom Himmel gefallen sei. Im folgenden Jahr bauten er und Finke diese Fabel noch weiter aus: Sie gründeten eine Beratungsfirma, die angeblich Boden-, Wasser- und Kerosinproben analysierte, und Finke verschickte eine E-Mail-Ankündigung über "Völkermord" durch "Linien am Himmel".

Im Jahr 1998 verbreitete sich diese E-Mail immer weiter und wurde ausgeschmückt. EDB wurde von einigen in Aluminium, Barium und Strontium umgewandelt. Auch diese wurden in Boden- und Grundwasserproben gefunden und sollten ebenfalls vom Himmel gefallen sein. Obwohl auch Aluminium und Barium in landwirtschaftlichen Pestiziden enthalten sind, und obwohl Strontium in Gips und anderen Mineralien enthalten und im Grundwasser allgegenwärtig ist.

Im Januar 1999 schmückte der kanadische Journalist Will Thomas, der immer noch an der EDB-Geschichte festhielt, diese noch weiter aus: Er veröffentlichte zwei Artikel, in denen er spekulierte, dass vergiftete Kondensstreifen von nicht gekennzeichneten Militärjets "gesprüht" würden, mit HAARP in Verbindung ständen und zur Wetteränderung verwendet würden. Am 25. Januar 1999 sprach Thomas im *Coast to Coast* Konspirations-Radio und verbreitete eine Version der Fabel an Millionen von Menschen. Am 10. Februar 1999, während er immer noch über EDB sprach, schickte er eine E-Mail raus, in der er die Menschen aufforderte, „SOFORT IN DECKUNG ZU GEHEN" und „DRINNEN ZU BLEIBEN, wenn sich Kondensstreifen über ihrem Kopf bilden würden“. Er behauptete, dass "die Notaufnahmen von Küste zu Küste mit Fällen akuter Atemwegsprobleme überfüllt" seien, dass die

*New York Times* berichte, dass "dies nicht die Grippe" sei, dass die *BBC* in England 6000 Todesfälle in zwei Wochen durch Atemversagen melde und dass "ein *BBC*-Foto von einem Kühllastwagen voller Leichen" existiere. Allerdings gab es die von ihm beschriebene Epidemie gar nicht, und weder die *BBC* noch die *New York Times* berichteten über so etwas.

Aber Thomas fuhr fort, diese Berichte im *Coast to Coast* Radio auszubauen. Im März 1999 prägte er das Wort "Chemtrails". Er stellte die Behauptung auf, dass sich "Kondensstreifen" im Gegensatz zu "Chemtrails" schnell auflösen würden, nachdem Wegener doch 80 Jahre zuvor erklärt hatte, dass es von Temperatur, Druck und Feuchtigkeit abhängt, ob sie sich schnell auflösen oder nicht. Der Glaube an die Epidemie, die Thomas frei erfunden hatte, verbreitete sich auf der ganzen Welt und ist seitdem unmöglich auszurotten. Vielmehr wurde er von diversen Personen mit fragwürdigen Motiven weiterverbreitet und verschönert, allesamt Nicht-Wissenschaftler, die in unterschiedlichem Maße davon leben: Computerberater Clifford Carnicom; Filmmacher Michael John Murphy; TV-Wetteransager Scott Stevens; Solaranlagenbauer Dane Wigington; und Autorin Elana Freeland.

In jüngerer Zeit haben diejenigen, die die Fabel verbreiten, sie in einem Versuch, nicht wie Verschwörungstheoretiker zu klingen noch mehr ausgeschmückt und behauptet, dass die Linien am Himmel gesprüht würden, um den Klimawandel zu bekämpfen, und sie verwenden den Begriff "Geoengineering" anstelle von "Chemtrails", um glaubwürdiger zu klingen. Wigingtons Website zum Beispiel heißt jetzt [geoengineeringwatch.org](http://geoengineeringwatch.org). Aber dieser neu erfundene Zweck gesellt sich *zusätzlich* zu dem der Entvölkerung, Wetterkontrolle und "Ionisierung" der Atmosphäre zur Verstärkung der weltweiten Kommunikation. Und es hat nichts mit echten Vorschlägen zur Lösung des Klimawandels zu tun, die auf [geoengineeringmonitor.org](http://geoengineeringmonitor.org), [nogeoingegneria.com](http://nogeoingegneria.com) und anderen Websites zu finden sind, die nur wahrhafte Informationen berichten.

Schon früh begann Thomas bewusst, echte Informationen über elektromagnetische Strahlung mit erfundenen Geschichten über "Chemtrails" zu kombinieren, und Freeland und andere haben dies weiter ausgeschmückt und verstärkt. Dies verwirrt die Öffentlichkeit,

diskreditiert diejenigen unter uns, die eine wichtige Botschaft zu bringen haben und leistet der Telekommunikationsindustrie gute Dienste. Der Grund, warum dies so wichtig ist und der Grund, warum ich einen Newsletter darüber verschicke ist, dass die "Chemtrails"-Fabel so erfolgreich verbreitet wurde, dass laut einer Umfrage von 2016 fast 40% der Amerikaner daran glauben und nur 34% sicher sind, dass sie falsch ist. Dies gilt auch für EMF-Aktivisten und die Menschen, die gegen 5G protestieren: Eine große Anzahl von ihnen glaubt an "Chemtrails" oder "Geoengineering", wie es jetzt fälschlicherweise genannt wird, und glaubt nicht an den Klimawandel. Das diskreditiert uns und erschwert es, bei den Medien und bei Umweltorganisationen an Boden zu gewinnen.

Ironischerweise wurde und wird EDB tatsächlich als Zusatz in Flugzeugtreibstoff verwendet, nur nicht in Militär- oder Verkehrsflugzeugen. Es wird als Antiklopfmittel in bleihaltigem Kraftstoff in der allgemeinen Luftfahrt von Flugzeugen mit Kolbenmotoren verwendet, die nicht hoch genug fliegen, um Kondensstreifen zu hinterlassen. Das ist der eigentliche Skandal: 38 Jahre nach dem Verbot von bleihaltigem Treibstoff in Autos in den Vereinigten Staaten spucken immer noch 175.000 kleine Flugzeuge Blei in die Luft, die wir atmen.

Arthur Firstenberg

Präsident, New Mexicans for Utility Safety

Präsident, Cellular Phone Task Force

Autor von *The Invisible Rainbow: A History of Electricity and Life*

Administrator, *International Appeal to Stop 5G on Earth and in Space*

Verwalter, ECHOEarth.org ( Keine Handys mehr hier auf der Erde)

P.O. Box 6216

Santa Fe, NM 87502

USA

+1 505-471-0129

info@cellphonetaskforce.org

31. Januar 2023