

Ergänzung zum Buch
"Stress durch Strom und Strahlung"
von Wolfgang Maes

zum Thema

"Himmel über Neuss: Kondensstreifen oder Chemtrails?"
Maßloser Flugverkehr oder Wettermanipulation?

"Stress durch Strom und Strahlung" (6. Auflage 2013, 1111 Seiten, ISBN 978-3-923531-26-4)
als Buch oder eBook beim Verlag Institut für Baubiologie+Nachhaltigkeit IBN in Rosenheim:
www.baubiologie-shop.de/produkt/stress-durch-strom-und-strahlung - Telefon 08031/353920

Ergänzungen und Aktualisierungen zum Buch beim IBN und bei uns: www.maes.de

© **BAUBIOLOGIE MAES** Schorlemerstr. 87 41464 Neuss Telefon 02131/43741 mail@maes.de

Himmel über Neuss: Kondensstreifen oder Chemtrails

Das Foto zeigt den Himmel über Neuss am 31. März 2017 gegen 9 Uhr morgens, von meiner Terrasse in Blickrichtung Süden gemacht, ein kleiner Ausschnitt. Eine halbe Stunde später war der gesamte Himmel kühl-silbrig-grau, unangenehm, unnatürlich. Stunden später hellte er an einigen Stellen wieder auf, und es setzten sich zwischen dem düstren Grau und zahlreichen neuen Flugzeugspuren ein paar blaue Flecken durch. Solche Eindrücke, oft noch viel deutlicher und dramatischer, sind manchmal alle paar Tage, manchmal alle paar Wochen möglich. Das nicht nur über Neuss, überall. Offensichtlich ist, dass es hier nicht um die typischen Kondensstreifen geht, wie wir sie von früher kennen.



Kondensstreifen oder Chemtrails? Himmel über Neuss. (Foto: Wolfgang Maes)

Das Bild wurde mit kurzen Anmerkungen an meine Baubiologiekolleg(inn)en und die Mitglieder der baubiologischen Standardkommission, einige Freunde, Ärzte, Experten und Interessenten wie auch über den baubiologischen Internetverteiler von Dr. Dietrich Moldan verschickt. Meine Anregung: Wenn es um Feinstpartikel, Abgase, Metalle, Luftverschmutzung... bei baubiologischen Messungen geht, dann neben Hausstaub, Rauchen, Tonerstaub und Dieselruß bitte auch an den zunehmenden Flugzeugdreck denken.

Ich habe nach der Veröffentlichung des Fotos, welches den völlig verschmutzten Himmel über Neuss dank Flugverkehr zeigt, überraschend

viel Feedback von Kolleg(inn)en und anderen bekommen, bisher über 50 Reaktionen. Alle bestätigen besorgt solche Eindrücke, wie ich sie fotografiert habe, auch aus ihrem Umfeld von Nord bis Süd, in Stadt und Land, bei uns und im Ausland. Die zentrale Frage war dabei immer, ob diese auffälligen Schmutzspuren, -streifen und -muster am Himmel eine Folge der üblichen Kondensstreifen der Düsenflieger sind oder ob es sich um so genannte Chemtrails handeln könnte.

Unter "Kondensstreifen" versteht man eine kaum vermeidbare Nebenwirkung des üblichen zivilen, privaten, militärischen oder sonstigen Flugverkehrs, der Düsenflugzeugabgase. Solche Kondensstreifen entstehen bevorzugt in großen Höhen über 8000 Meter, wo es eiskalt (Temperaturen bis minus 40 °C) ist. Sie bilden sich quasi als künstliche Wolken an erster Stelle durch Wasserdampf, Eiskristalle, Ruß und andere Partikel, Kohlendioxid und sonstige Abgase und Schadstoffe.

Mit "Chemtrails" will man darauf aufmerksam machen, dass hier mit Spezialmaschinen gewollt fragwürdige Substanzen in die Atmosphäre gesprüht werden, mit der gezielte Wirkungen - beispielsweise eine Wettermanipulation - erreicht werden sollen. Chemtrail heißt übersetzt Chemiespur oder Chemie- bzw. Giftwolke. Auch Chemtrails sollen bevorzugt sehr hoch ausgebracht werden, weil die sich hier besser verbreiten und halten könnten.

Sicherlich wäre es interessant, zwischen dem, was wir landläufig unter Kondensstreifen und andererseits unter Chemtrails verstehen, differenzieren zu können, sollen die Chemtrailflieger doch (angeblich) so kritische Stoffe wie Aluminium, Barium, Arsen und andere Metalle und Partikel tonnenweise in die Luft blasen, um (angeblich) die Klimaerwärmung zu bremsen, indem sie die Sonnenstrahlen blockieren, um Funk zu reflektieren, das Wetter zu beeinflussen und Dürren oder Unwetter auszulösen, militärischen Zwecken zu dienen, Kriege zu führen, die Menschheit zu reduzieren... Es sollen auch normale Linienmaschinen (angeblich) diese zu Chemtrails führenden Metalle und Partikel ausstoßen, weil die extra in Mengen in den Flugzeugsprit hineingemixt oder auch aus hierfür eigenen Düsen herausgesprüht würden.

Ich habe diesbezüglich mehrfach das halbe Internet durchforstet, und bei vielen Beiträgen überkommt einen das Kopfschütteln und Grauen bei derart viel Spekulation, Halbwissen, Spökenkiekerelei, Angstmachelei und Verschwörungstheoretisiererei. Es gibt aber auch Beiträge, die mir solide erscheinen, mich in Sachen Chemtrails besorgen und meine Beobachtungen und Erkenntnisse wie auch die von anderen, die geschrieben haben, bestätigen.

Zweifellos wurden und werden Wettermanipulationen durchgeführt, sowohl in Friedenszeiten als auch im Krieg, beispielsweise damals in Vietnam. Die Amerikaner bliesen von Flugzeugen aus Mengen an Me-

tallpartikeln in die Wolken und initiierten so verheerende Regenfälle, das Land und alle Versorgungswege versanken im Schlamm. 'n-tv' berichtet im April 2011 in einer 45-Minuten-Sendung über die "Kriegswaffe Wetter". Die US Air Force bestätigt die Wettermanipulation zu Kriegszwecken: "Wer jetzt oder in Zukunft das Wetter kontrolliert, der kontrolliert die Welt."

Climate Engineering (CE) oder Geo Engineering (GE) heißt die neue Wissenschaft. Hier wird immer mehr geforscht und experimentiert, an Hochschulen gelehrt, Tagungen und internationale Kongresse veranstaltet, Forschungsaufträge vergeben. So auch an die Goethe-Universität: "Geo Engineering - das Einbringen von Aerosolen in die Stratosphäre per Flugzeug". Das Max-Planck-Institut lud Klimaexperten zum Thema "Climate Engineering mit Aerosol-Injektionen" im Frühjahr 2012 zu einer Tagung nach Mainz ein. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung gibt Ende 2011 eine 180-Seiten-Publikation "Gezielte Eingriffe in das Klima? - Eine Bestandsaufnahme zu Climate Engineering" heraus, auf dem Titelbild: Ein Flugzeug sprüht künstliche Wolkenschichten in den Himmel. China hat ein Wetteränderungsamt. Zahlreiche amerikanische Universitäten sind mit diesem Thema aktiv, so auch die Harvard University, sie publiziert im März 2017 ihr "Harvard's Solar Geoengineering Research Program".

Ein Kollege reagierte kritisch und hat die Vermutung, dass auf meinem Bild etwas außerhalb der üblichen Kondensstreifen laufen könnte, als unsinnig bezeichnet. Ich solle als vertrauenswürdiger Baubiologe dies nicht noch mit weiteren Spekulationen befeuern. Die Phänomene am Himmel ließen sich alle mit den Eigenschaften der modernen Flugzeug-Düsenstrahlwerke erklären, deren Ausstoß immer feiner zerstäubt würde, umso neuer die Motoren sind. Chemtrails seien eine Ablenkungsdebatte, die zwangsbeschäftige. Sie raube die verfügbare Zeit für effektives politisches Wirken und übertöne die lösbaren Probleme, wie den Irrsinn des massiv zunehmenden Flugverkehrs und die dort verwendeten hochgiftigen Kerosine.

Spekulation? Kritische Beobachtungen und Erfahrungen bei diesem Flugzeugschmutz provozieren eine Menge von dringenden Fragen, auf die es zurzeit noch keine endgültigen Antworten gibt. Der Himmel verdreckt. Das ist keine Vermutung, da braucht man nur nach oben schauen, zumindest an bestimmten Tagen. Ablenkung? Will man mit Chemtrails von Kondensstreifen oder mit Kondensstreifen von Chemtrails ablenken? Wie oft werden wir vom Wesentlichen abgelenkt und an der Nase herumgeführt, in der Politik, der Medizin, beim Journalismus, bei der Nanotechnologie, der Gentechnik, beim Elektrosmog und so weiter. Durch das neue Feindbild Dieselauto und seine Rußpartikel wurde jahrelang und nach wie vor erfolgreich davon abgelenkt, dass moderne und inzwischen hauptsächlich verkaufte Einspritzer-Benziner noch mehr gemeine Feinstpartikel ausstoßen als die bösen Diesel.

Dass der von mir gezeigte, beängstigend verschmutzte Himmel auch von üblichen Linienflug-Kondensstreifen verursacht sein könnte, das könnten vielleicht sogar meine eigenen Fotos "beweisen". Denn mein Kollege Norbert Honisch hat recherchiert und die Flugaktivitäten der zivilen und registrierten Luftfahrt über und im Umfeld von Neuss zusammengetragen und kartografiert, und zwar genau für die Zeit, in der ich die Bilder von den Flugzeughinterlassenschaften am Himmel gemacht habe. Er hat dabei extra jene niedriger fliegenden Maschinen unter 6000 Meter Flughöhe ausgeklammert, die bekanntermaßen keine sichtbaren Spuren hinterlassen, also beispielsweise bei uns die, die im nahen Düsseldorf nahezu im Minutentakt starten und landen.

Das Ergebnis ist überraschend und interessant. In seinem zusammengestellten Bild sieht man aus der Satellitenperspektive gut, dass in der Zeit der von mir gemachten Fotografien einiges in Sachen alltäglicher Flugbewegung los war. Südlich von Neuss knubbeln und kreuzen sich die Langstrecken-Düsenjets, die beispielsweise in großer Höhe von London nach Istanbul, Frankfurt in die USA oder Warschau nach Brüssel fliegen. Dabei entsteht von oben gesehen in etwa das Bild mit den versetzten Streifen und Vierecken, welches ich von unten fotografiert habe, das ungefähr in dem eingefangenen Blickwinkel von unserem Haus in Richtung Süden von Neuss. Ist das womöglich schon die Erklärung für die Erscheinungen am Himmel?



Registrierte, kartografierte Linienflüge über dem Süden von Neuss und weiterer Umgebung in über 6000 Meter Höhe (rote Linien) am 31. März 2017 zwischen 8 Uhr und 9 Uhr morgens. (Grafik: Norbert Honisch)

Dieser flächendeckende Dreck am Himmel könnte also durch "Kondensstreifen" üblicher Düsenjets erklärbar sein, je nach Maschinentyp, Klima, Wetterfront, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Feuchte, Licht... da oben, sieht man diese unten auf der Erde mal besser, mal schlechter, mal gar nicht, und sie halten sich am Firmament mal länger und mal kürzer, verbreiten sich mal schmaler mal breiter. Morgens nach Sonnenaufgang und abends vor Sonnenuntergang zeigen sich die Streifen im tief stehenden Licht besonders dramatisch.

Wichtig die Erkenntnis: Neben der maßlos Jahr um Jahr zunehmenden Flugdichte haben sich bei moderneren Maschinen die Düsentriebwerke verändert, sie sind einerseits zwar leistungsstärker, sparsamer und leiser geworden, geben aber andererseits auch mehr Feinstpartikel in die Luft ab als es ältere Jets tun. Ist das eine mögliche Erklärung?

Allein bei uns in Deutschland haben sich seit den 1990er Jahren die Flüge verfünffacht, es gibt über zwei Millionen Starts und Landungen pro Jahr. Allein in Frankfurt starten täglich über 650 Maschinen, in London sind es über 1500, in Paris gut 1000. Allein in Düsseldorf werden während der jetzigen Osterferien 2017 über eine Million Passagiere und über 5000 Flüge abgefertigt, so viel wie noch nie, es boomt, wahrlich: maßlos. Im vorigen Jahr sind 24 Millionen Fluggäste von und nach Düsseldorf geflogen, 220000 Maschinen gestartet und gelandet. Über 30000 Flugzeuge befinden sich über Europa, das täglich. Absoluter Rekord! Entsprechend kommt es zur Entwicklung einer deutlich größeren Anzahl an Kondensstreifen und Luftbelastungen als vorher. Könnte das eine weitere Erklärung sein?

Ich bekomme häufiger Berichte und Bilder von heftigen, angeblichen "Chemtrail"-Aktivitäten aus den verschiedensten Bundesländern, auch aus dem Ausland. So auch aus Kassel und naher Umgebung (Zierenberg, Baunatal). Nun habe ich mir die registrierten Flüge über Kassel und Umfeld mehrmals für eine Stunde in den entsprechenden Computerprogrammen (z.B. Flightradar24, Casperflights, Radar Virtuell, Fliegen DFS und andere) angeschaut und nach Norberts Vorbild kartografiert und war verblüfft: Dort knubbeln und kreuzen sich zwei- bis dreimal so viele zivile Düsenflugzeuge, zumeist Linienmaschinen, wie bei uns im Rheinland über Neuss, Düsseldorf und Köln. Es sind über Kassel pro Stunde um die 35, das in großen Höhen über 8000 bis 13000 Meter, das Land überfliegend von Stockholm nach Barcelona, Helsinki nach Madrid, London nach Prag, Istanbul nach Amsterdam oder Frankfurt nach Tokyo. Reicht das für einen derart verschmutzten Himmel?

Das gleiche habe ich mit anderen Gegenden gemacht, aus denen immer wieder so auffällig viele und zu Recht besorgniserregende Spuren am Himmel gemeldet werden, beispielsweise über dem Umfeld von Würzburg, über Berlin und Umgebung, über dem Allgäu, dem Schwarzwald, den einsamen Dolomiten, dem Lago Maggiore, über Villach, Me-

ran, Genf... Hier vergleichbare Bilder wie über Kassel und sonst wo, reichlich Höhenflüge über dem Land, 20, 30 und mehr pro Stunde, alle ein, zwei, drei Minuten eine neue Maschine im Zickzack von Nord nach Süd und von Ost nach West und umgekehrt.



*Kondensstreifen oder Chemtrails? Der Himmel über Kassel.
(Fotos: Barbara Poschmann)*

Trotzdem bleiben seitens der Leser dieser Zeilen und auch bei mir Fragen offen, die wohl noch nicht so schlüssig anmutend beantwortet werden können und an der alleinigen Erklärung, es ginge immer um Kondensstreifen, zweifeln lassen. Beispielsweise beobachten einige mit Ferngläsern und Teleobjektiven seit Jahren, so wie auch ich, dass manche dieser großen, zwei-, drei- oder vierstrahligen Düsenmaschinen, die den Himmel besonders gründlich verschmutzen, keine Linienmaschinen mit bunten und plakativen Aufschriften a la Lufthansa, Air Berlin oder Singapore Airlines sind, sondern graumäusige Jets ohne erkennbare Beschriftung.

Eine weitere Beobachtung, die häufiger angesprochen wird und meine bestätigt: Bei den als Linienmaschinen erkennbaren Jets zeigen die üblichen, gut bekannten Kondensstreifen etwas Abstand zum Düsentriebwerk, sie bilden sich nicht sofort, sondern mit einer Zündverzögerung, manchmal erst hinter dem Flieger. Bei den Chemtrail-verdächtigen Flugzeugen bildet sich der Streifen dagegen sofort, ohne Distanz, und er kommt häufig offenbar nicht aus den Triebwerken, sondern aus anderen Öffnungen. Die Notablassventile an den Tragflächen, die zum Beispiel vor Notlandungen Mengen an Kerosin freisetzen, um Gewicht zu reduzieren, kommen wohl kaum in Frage, so viele Notfälle kann es gar nicht geben.

Auffällig auch, dass die zivilen Flugzeuge mit ihrer Flugroute in den entsprechenden Computerprogrammen gemeldet und für jeden - nicht nur für die Flugüberwachung - minutiös nachvollziehbar sind. Die verdächtigen Dreckschleudern sind es aber häufiger nicht, sie fehlen in diesen Programmen. Und die fragwürdigen Flieger sieht man oft auf suspekten Luftwegen, die, wie auch ich bereits seit Jahren wahrnehme, nicht denen der üblichen Verkehrsmaschinen entsprechen. Außerdem kommen so viele Nachrichten, Fotos und Filme von einem kreuz und quer per Düsenmög verschmutzten Himmel aus Gegenden, wo üblicherweise wenig ziviler Flugverkehr ist.

Vergleichsuntersuchungen früher und heute, vor und nach fragwürdigen Aktivitäten am Himmel, zum Beispiel von Aluminium und Barium im Regenwasser, im Schnee, im Boden, in der Luft, im Blut von kranken Patienten... ergaben teilweise auffällige Ergebnisse, manchmal hohe Resultate, die auf Chemtrails hinweisen könnten, teilweise aber auch nicht. Es gibt noch zu wenige solcher Recherchen, um einen sicheren Beweis zu erbringen. Hohe Barium-Werte im Regenwasser wurden in Kassel gefunden, auch in Gengenbach im Schwarzwald. Chemtrails? Sonst was? Zufall? In Gengenbach könnte es das 30 Kilometer entfernte Baryt-Abbaugelände sein. Das Umweltbundesamt meint, Silvesterböller könnten Barium freigesetzt haben, auch wenn die Proben Monate später genommen wurden. Könnte, könnte...

Es gibt mindestens so viele Fragen, die andere und mich an den "Chemtrails" zweifeln lassen. Die Beruhigung seitens der Regierung und ihrer Behörden, es gäbe sie nicht, beruhigt mich nicht. Nur ein paar Beispiele: Wer sollte ein Interesse an solchen Aktionen haben? Wer finanziert die Flugzeuge, die Einsätze, die Massen teurer Feinstäube aus Aluminium, Barium und Co.? Es gibt so viele Meldungen über so viele Maschinen, die ihr Unwesen gleichzeitig am Himmel treiben, an der Nordsee wie in Bayern, über Düsseldorf wie über Kassel, im In- und Ausland..., dann müsste es hunderte großkalibrige Düsenflugzeuge nur für diesen Zweck der Ausbringung von Giftstoffen geben, kaum vorstellbar. Dem Kerosin-Sprit von zivilen Fliegern derart viel fremde Substanzen wie Metalle und Partikel in Mengen zusetzen, dürfte nicht gehen, das schädige oder zerstöre die Triebwerke und mache ihre Nutzung unmöglich, meinen Experten, meine ich auch.

Es werden Bilder vom Innern großer Spezial-Düsenmaschinen gezeigt, die statt der üblichen Passagiersitze vollgespickt sind mit Tanks, Leitungen, Technik und Computern, was zum Beweis für die Ausbringung der Chemtrails erklärt wird. Ich weiß nicht, was dran ist, weiß nur, dass ich mühselig recherchiert habe und feststellte, dass es bei den mir bisher vorliegenden Bildern um Lösch- und Tankflugzeuge geht.

Als Reaktion der Leser kamen weitere Fragen, Anregungen und Erklärungsversuche. Einer sieht Zusammenhänge mit Sonneneruptionen und

Magnetstürmen, die würden für derart deutliche Ausbreitungen der Kondensstreifen sorgen. Ein Schweizer Kollege erinnert an die erheblichen Mengen an ultrafeinen Mikropartikeln, es seien - hinter einem Düsenflugzeug gemessen - über 500000 pro Kubikzentimeter Abgasluft. Andere sehen eine Verbindung zu den leistungsstarken HAARP-Funkanlagen, deren elektromagnetische Strahlen von dem metallischen Chemtraildunst reflektiert und gezielt auf Landstriche oder Menschen gelenkt werden könnten, um dort Schaden anzurichten, vom Klima-chaos bis zur Bewusstseinskontrolle. Die US Air Force will Wettermanipulation bis 2025 in trockenen Tüchern haben, wie soll das gehen, wenn sie dies nicht vorher testen? Agrarkonzerne wie Monsanto werden kritisch beäugt, haben sie doch ein Patent für Aluminium-resistentes Saatgut angemeldet, warum? Monsanto traut man alles zu, haben die doch schon während des Vietnam-Krieges das hochtoxische Entlaubungsmittel Agent Orange für die US-Luftwaffe hergestellt, die damit in 6000 Einsätzen ganze Landstriche vergiftete. Bill Gates spricht sich für Geoengineering aus, man munkelt, dass er es mitfinanziert. Wieder andere vermuten Energien, von denen Wilhelm Reich sprach, von seinen Orgonit- und Cloudbustern. Weshalb nur will jemand der Erde, seinen Geschöpfen und sich selbst bewusst schaden? Nur weil es mal wieder um Geld, um Macht geht? Entstörgeräte werden auch schon vorgestellt, beispielsweise Natur-Harmonie-Stationen, die versprechen, den grauen Himmel wieder blau werden zu lassen und Chemtrails neutralisieren zu können.

Die meisten, die reagiert haben, unterfüttern ihre Erkenntnisse und Vermutungen mit vielen interessanten Internetadressen, beispielsweise von Wissenschaftlern, Ärzten, Piloten und Experten, die vor den Behörden im kalifornischen County of Shasta glaubwürdig vom Wahnsinn der Chemtrails berichten und vor den ungeheuren Schäden am Menschen und der ganzen Natur warnen. Oder die Wissenschaftler der Harvard Universität, die sich aktuell kritisch zu Wort melden. Oder seitens der bereits bestehenden unermüdlichen Bürgerinitiativen und Aktivisten. Nicht nur kritische Medien bringen erstes Licht ins Dunkle. Fernsehen, Radio, Stern, Spiegel, Nachrichten, sogar die Wettervorhersage... berichten. Whistleblower melden sich, bringen sich in Gefahr mit wichtigen Informationen aus geheimen Schubladen. Da gibt es neben dem fragwürdigen Internetsumpf so viele unmissverständliche Statements von teilweise hochkarätigen Fachleuten, das kann man nicht einfach so wegwischen. Eine Vertiefungsarbeit über Wettermanipulation kommt von vier Schweizer Schülerinnen vom Gymnasium Münchenstein bei Basel im Oktober 2013, eine interessante Fleißarbeit.

Ob diese fiesen Streifen am Himmel nun "Chemtrails" heißen und bewusst zur Beeinflussung von Wetter oder Mensch oder was auch immer versprüht werden oder ob es um "Kondensstreifen" der üblichen oder militärischen oder sonstigen Luftfahrt geht, das ist noch mit Vorsicht zu interpretieren, da muss man genau hinschauen und sollte keine

zu voreiligen Rückschlüsse ziehen. Chemtrail hin, Kondensstreifen her, mich besorgt, dass wir den Himmel mit Jetsmog derart verdrecksen und verpesten. Und mich besorgt, dass das von offizieller und verantwortlicher Seite hier wie da derart verheimlicht, verharmlost, klein- und schöngeredet wird nach dem Motto: Wo ist das Problem, beim Ausatmen an kalten Wintertagen produzieren wir Menschen schließlich auch Kondensstreifen... So kann man Verschwörungstheorien nähren.

Solche modernen Kondensstreifen der immer weiter zunehmenden Linienflüge und nicht enden wollenden Ferienbomber sind für mich auch "Chemtrails". In üblichen Düsentriebwerksabgasen wurden an die 70 verschiedene toxische Substanzen sicher nachgewiesen, von Benzol, Toluol und Xylol über Styrol, Phenol und Ethanol bis hin zu Naphthalin, Stickoxiden und Kohlendioxid. Es geht um harte, giftige Chemie, um Mengen an Ruß und andere Feinstpartikel, auch um Metalle, die sich - dank mehr Flugaktivitäten, neuer Techniken und veränderter Umweltbedingungen - anders als in den Jahr(zehnt)en zuvor in der Atmosphäre breit machen. Ulrike Lohmann, Professorin für Atmosphärenphysik und Wolkenexpertin an der ETH Zürich, hat die Abgase von Düsenturbinen und den Flugzeugtreibstoff Kerosin aktuell untersucht. Sie fand unter anderem 16 verschiedene Metalle, besonders auch Aluminium und Barium, das im alltäglichen Fliegersprit.

Es ist schon besorgniserregend - Kondensstreifen oder Chemtrail - zu sehen, dass sich diese manchmal von einst ganz dünn im Laufe der Minuten und Stunden immer mehr verbreitern, mit weiteren Streifen verbinden, vernetzen, verschmelzen und den sonnig blauen Himmel für lange Zeit fies grau werden lassen. Normal ist das nicht, der Himmel bewölkt nicht, er wird von giftigen Flugzeugspuren verunstaltet.

Früher, da waren solche klassischen Kondensstreifen immer nur ganz schmal, zierlich, flüchtig, und nach wenigen Sekunden bis Minuten schnell wieder weg. Heute sieht das manchmal anders aus, nicht nur bei uns im Rheinland, auch anderswo, auch Übersee, besonders oft in den USA, es werden aus Minuten Stunden und aus ganz schmal ganz breit. Sie sammeln sich geradezu hartnäckig an, die angeblichen Kondensstreifen, und bilden flächendeckende Muster, parallel und kreuz und quer, manchmal von Horizont zu Horizont, dermaßen kühl silbrig-grau werdend und die Sonne versteckend.

Kann man uns wirklich derart für dumm verkaufen? Vom Flugzeughimmel rieselt der geballte und großzügig subventionierte Schmutz herunter. Von riesigen Kreuzfahrtschiffen und dem anderen Schiffsverkehr, die schwarze Schwerölwolken in die Atmosphäre blasen, wollen wir hier gar nicht reden. Auf Erden braucht jedes Auto Katalysatoren, Partikelfilter, grüne Plaketten, Grenzwerte, Auflagen, sonst hageln Strafen. Der Flug mit einem Jumbo und die Fahrt mit einem Luxusliner belasten die Umwelt mehr als zigtausende Autos.

Was wir alle zur ersten Verbesserung tun können ist: nicht fliegen. Auch wenn's noch so attraktiv und billig ist und die Taxifahrt zum oder die Parkgebühr am Flughafen inzwischen teurer sind als mancher Flug selbst. Fliegen in diesem gewaltigen Ausmaß, wie es sich heute zeigt, ist eine der größten Umweltsauereien unserer Zeit. Fünf Tonnen Kerosin braucht ein Ferienflieger nur für die ersten Minuten, um über die Wolken zu kommen, dann pro Flugstunde 10 bis 20 Tonnen. Was wir darüber hinaus in Sachen Chemtrails tun können: kritisch hinschauen, aufpassen, hinterfragen, kümmern, sensibilisieren, informieren.

Fliegen ist nicht nur ein Risiko für die Umwelt, auch für den Fluggast und das Personal. Die müssen dort oben stundenlang pulvertrockene Luft aushalten, die einem die Schleimhäute von Atemwegen und Augen abtrocknet und empfänglich macht für Schadstoffe und Keime. Häufig eine schlechte Klimatisierung, zu wenig Sauerstoff, zu viel Kohlendioxid. Lärm, Zeitverschiebung, Jetlag. Die Ausatemluft der vielen Fluggäste auf kleinstem Raum mit ihren Bakterien und anderen krankmachenden Erregern, die in der Kabine verquirlt werden.

Dann die Giftcocktails: Die warme Abgasluft der Düsentriebwerke wird zur Heizung des Innenraumes genutzt und zeigt mehr oder weniger ausgeprägte kritische Schadstoffe. Und auf Langstrecken in spezielle Länder das Aussprayen der gesamten Kabine mit Pestiziden. Oft werden mehrere Sprayflaschen von den Flugbegleitern über den Köpfen der Fluggäste leer gesprüht. Oder der Spraytrupp kommt, was Sie nicht sehen, vor dem Abflug mit Schutzanzügen und Gasmasken. Für Reisen in afrikanische, asiatische oder süd- und mittelamerikanische Länder ist das obligatorisch. Auf einigen wird zweimal gesprüht, zum Beispiel Australien und Neuseeland. Es kommen Permethrin, Phenothrin und andere neurotoxisch wirkende Pyrethroide zum Einsatz.

Dann die hohe Strahlenbelastung: In zehn Kilometern Höhe und mehr wirken hohe Dosen an radioaktiver Gamma- und Neutronenstrahlung auf den Menschen ein. Forscher der Universität Münster errechneten, dass Flugbedienstete fünfmal stärker radioaktiv bestrahlt werden als Arbeiter in Kernkraftwerken. Stewardessen erkranken doppelt so oft an Brustkrebs. Erbgutschäden verdoppeln sich. Kommt man dann nach 15 Stunden Flug gründlich radioaktiv bestrahlt endlich auf der anderen Seite der Welt an, da geht die Strahlerei am Flughafen weiter: Scanner, Röntgenstrahlung ohne Krankenschein.

Was wir Baubiologen tun könnten, um vielleicht etwas mehr Licht ins Dunkel zu bringen, denn wir haben die Möglichkeiten: die Schadstoffe und Partikel, die von Kondensstreifen, Chemtrail und Co. rausgeblasen werden, im Regen, im Schnee, in der Luft, im Garten, auf dem Balkon, in der Wohnung... untersuchen. Wir haben noch gar keine Erfahrung, um solide Rückschlüsse ziehen zu können, schon gar keine Beweise. Vielleicht ist das Problem größer als wir denken, auch zu Hause, viel-

leicht erklärt es die vielen zunehmenden Lungen- und sonst wie Krankheiten, die rar werdenden Insekten und Vögel, die Übersäuerung der Böden... Vielleicht ist es nicht so schlimm, wir werden sehen. Wenn man nicht sucht, kann man nicht finden.

Meine Meinung nach Jahren der kritischen Beobachtung: Einige der voreilig vermuteten Chemtrails könnten mit neuzeitigen und immer weiter zunehmenden (und ebenfalls toxischen) Kondensstreifen erklärt werden, vielleicht mehr als wir bisher dachten, aber nicht alle.



Kondensstreifen oder Chemtrails? Der Himmel über dem Nationalpark Crater Lake im US-Bundesstaat Oregon, aufgenommen bereits im Frühjahr 1980, vor 37 Jahren. (Foto: Wolfgang Maes)

Mehr zu diesen Themen im Buch "Stress durch Strom und Strahlung", über Chemtrails, Wettermanipulation und HAARP ab Seite 583, über Radioaktivität und Gifte beim Fliegen ab Seite 797, auch Seiten 555, 616, 669, 676, 1031.

© Wolfgang Maes, Neuss März/April 2017