



mehr wissen besser leben

Michael Kents Depesche für Zustandsverbesserer

13 Depesche 13/2006
15. Mai 2006
(Heft 221 insges.)
Euro 3,- · SFr 4,60

Wettermacher-Serie Chemtrails, Teil 2

Wie unterscheiden sich
Chemtrails von
herkömmlichen
Kondensstreifen?

Flugzeugtreibstoff JP-8:
hochgiftige Zusätze!

Berechtigte Zweifel an der
Chemtrail-Beweisführung?

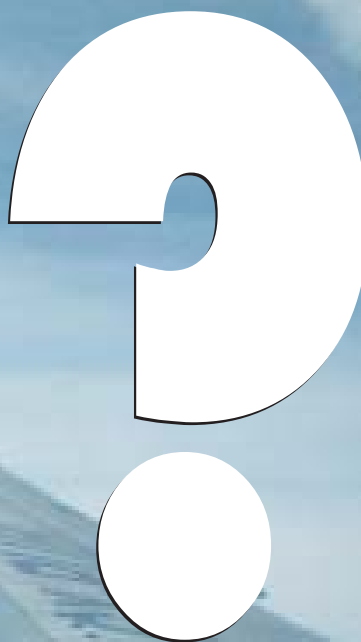
- Lassen sich alle beobachteten Phänomene auch ohne Chemtrails erklären?
- Sind *bleibende* Kondensstreifen *von jeher* „Schlechtwetterboten“?

Mitmachen:

- Wer schießt Bilder von „Kondensstreifen“, die eigentlich gar keine sein können?
- Archiv-Fotos gesucht! Kondensstreifen aus den 50er, 60er, 70er Jahren

CHEM- TRAILS

oder
herkömmliche
Kondensstreifen?
Teil-2





Sabine Hinz

Hallo lieber Leser! „Der Bund der Steuerzahler kämpft gegen die Erhöhung der Mehrwertsteuer auf 19 % ab 1.1.2007. Helfen Sie mit!“ so lautet der Text zur Unterschriftenliste auf der Webseite des Steuerzahlerbundes. Mach' mit! Das Formular findest Du unter:



Es ist fünf vor 19! Zeit zum Aufstehen!

- Die Erhöhung der Mehrwertsteuer führt für alle zu erhöhten Preisen.
- Unternehmen müssen geringere Kosten tragen, wenn sie die Mehrwertsteuer nicht weitergeben können. Damit werden Arbeitsplätze vernichtet.
- Das Wirtschaftswachstum wird durch eine höhere Mehrwertsteuer abgewürgt.
- Steuererhöhungen sind nicht zur Finanzierung der Sozialversicherungsrenten geeignet.
- Die öffentlichen Haushalte müssen durch Einsparungen und nicht durch immer höhere Steuern saniert werden.

Fax: 030-259396-25
Ich protestiere gegen die geplante Erhöhung der Mehrwertsteuer!

Name _____ Adresse _____ Unterschrift _____

http://www.steuerzahler.de/webcom/show_page.php/_c-1475/_nr-2/i.html, wenn Du keinen Internetzugang hast, aber ein Faxgerät, kann ich es Dir auch gerne zufaxen. Liebe Grüße, Sabine!

Vogelgrippe-DVD



Guten Morgen Sabine, vielen Dank, ich habe von Euch die DVD erhalten und gestern auch schon angeschaut - sie ist absolut genial geworden – **Hut ab!** Patricia

Sehr geehrtes Team der Kent-Depesche, voller Spannung habe ich sofort nach Erhalt die DVD zum Thema „Vogelgrippe“ angeschaut.

Ich bin total begeistert, wie gut und sachlich diese gelungen ist. Ein großes Lob für die Recherchen und ich werde für dieses **wertvolle Instrument** eine entsprechende Spende überweisen.

Vielen Dank für Ihr Engagement und Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüßen, M. O.

Liebe Sabine, lieber Michael!

Die **DVD-Doku** ist eine **Offenbarung** und ganz hervorragend gemacht – um den neudeutschen Begriff zu benutzen: einfach GENIAL!!!! Ich habe die DVD bis jetzt zehn mal kopiert und weitergegeben... und mache weiter.

Bisher habe ich fünf Geflügelvereine und einen Dachverband auf die Depesche und die DVD aufmerksam gemacht.

Es ist wohlthuend, nach dem manipulierten Mist und Quatsch endlich eine klare, sachlich und faktisch fundierte Berichterstattung und Dokumentation zu lesen und zu sehen. **Meine große Hochachtung für die mutigen Menschen, die frei und überzeugend ihre Überzeugung vertreten.** Es gibt, Gott sei dank, Menschen, die sich nicht verbiegen lassen ... wie die Depesche! Ganz toll!!!! Ich bin begeistert!!! Danke! Danke! Weiter so! Gruß R. R.

Vogelgrippe-DVD



Sehr geehrte Frau Hinz, ich danke Ihnen recht herzlich für die Zusendung der DVD „H5N1 antwortet nicht“. Meine Familie und ich sind von der **Professionalität** der Autoren und vom Inhalt der **DVD sehr angetan**. Mit freundlichen Grüßen, J. E.

Hallo Sabine, wir haben die DVDs heute bekommen und sind begeistert. *–Sееееее gut!!! –* Ich werde die anderen gezielt an Personen in Schlüsselpositionen weitergeben. Mit liebem Gruß von einem dankbaren Helmut

Tatendrang



Hallo lieber Michael, liebe Sabine, gerade hab ich mich durch die Geburtstagsdepesche gelesen und bin überrascht, glücklich, ein bisschen nachdenklich und hibbelig vor Tatendrang!

Mir ist bewusst geworden, wie sehr ich mein Leben nicht zuletzt durch die Depesche verändert habe (ich wähle bewusst diese Ausdrucksweise, denn mein Leben verändert sich nicht? **ICH verändere mein Leben**, vom Opfer zum Schöpfer). In meinem Innersten wusste ich schon immer, dass ich mit meinem Leben unzufrieden bin, aber ich war mir nie im Klaren, warum. Man hat ja „alles“, einen tollen Job, Klamotten und Partys. Bis mir schließlich eines Tages bewusst wurde, dass ich für eine Firma arbeite, die Menschen arbeitslos macht (d. h. nichts produziert, was mir deine Depesche heute deutlich gemacht hat), ich Tag für Tag nichts Sinnvolles mache und ich das nicht länger mit meinem Gewissen vereinbaren kann. **Mir wurde endlich klar, dass ich einen Beruf ausüben möchte, der Menschen hilft!**

Kurz gesagt, ich habe einen neuen Weg eingeschlagen: Ich habe mich zur Feng Shui Beraterin, Geo- und Elektrobiologin (z. B. Schlafplatz- und Grundstücksuntersuchungen) und Wellness Beraterin (Entsäuerung, Edelstein-Essenzen) ausbilden lassen und arbeite selbständig, und es geht mir soviel besser! Ich habe das Gefühl, endlich zu LEBEN! Die Freude in den Augen der Menschen, denen ich helfen konnte, ist unbezahlbar Was die Menschen brauchen, um ihr Leben und ihr Glück endlich selbst in die Hand zu nehmen, ist Mut und Vertrauen in sich, in das Leben und in die Menschen, und all das vermittelt ihr in euren Depeschen! Danke dafür!.... Der bisherige Tatendrang steigert sich vielfach!

Bitte macht weiter so, ermutigt weiterhin die Menschen, aktiv zu werden und sich vom Opfer zum Schöpfer (= Produzierenden) zu wandeln. Nur so ist Glück möglich!

Liebe Grüße, Stefanie

Mir kribbelt's in den Fingern



Lieber Michael, mit der aktuellen Depesche (7-9) hast du dich wieder einmal selbst übertroffen. Großes Kompliment. Vieles was du über die Herstellung eines echten Produktes geschrieben hast, finde ich wirklich bemerkenswert. Alles erscheint im neuen Licht, und ich kann nun endlich nachvollziehen, warum ich mich bei gewissen Tätigkeiten in meinem Beruf Krankenpfleger „unwohl“ fühle. Ich habe zur Aufgabe bekommen, eine Station im Haus dahingehend zu unterstützen, dass die Arbeit und Dokumentation leichter vonstatten geht – und weißt du, wie ich das machen werde? Den Mitarbeitern das Gefühl vermitteln, wie man ein **echtes Produkt** liefert, und was man dafür zurückbekommen kann. Ist nicht leicht, aber ich habe dazu schon konkrete Ideen. Ich denke mal, wenn sich die Mitarbeiter wohlfühlen, findet ein reger Austausch mit den alten Leuten statt, und diese werden nicht mehr abgefertigt, sondern fangen an sich ebenfalls wohl zu fühlen. Dies ist nur ein Aspekt des Ganzen.

Neulich habe ich meinen Kollegen gesagt, dass sie nur deshalb unzufrieden sind, weil sie kein echtes Produkt liefern, und dahingehend gelobt, dass sie das können...und ich werde sie dabei unterstützen.

Mannomann, Michael – Du und Deine Depesche – ein voller Erfolg. Mir kribbelt's jetzt schon in den Fingern und ich freue mich auf meine „neue“ Arbeit. Herzlichen Dank, M. B.

Es hat sich gelohnt



Hallo Sabine, hallo Michael, das Warten hat sich gelohnt – Dep. 7-9 ist für mich das Beste, was ich bisher gelesen habe, super analysiert, super formuliert – Danke. Gruß Werner

Frische Kräuter

Frische Kräuter für Salate und Suppen aus **Wildsammlung** der Schwarzwälder Natur (in 24 h frisch beim Kunden) und andere gesunde Produkte aus eigener Herstellung für Nahrung und zum Leben, z.B. Pesto, Grüne Pause-Müsliriegel, Natur-Marzipan, wildes Kräutersalz, Frucht- und Blütensäfte, Miswak-Zahnbürste, Veganer Suppenfond aus Kräutern u.v.m. Zusätzlich erhalten Sie hier: Mooncup - die einzige umweltschonende, saubere Lösung für die Monatshygiene der Frau Die gesamte Produktliste erhalten Sie bei: Jeannette Wenzel, Wagensteig 11, 79274 St. Märgen, Tel/Fax: 07669-939204, www.schwarzwaldkraeuter.de

INHALT

Sabines Seite /Zuschriften	02
Editorial/ Impressum	03
Kristina Peter	
Chemtrails – die Fortsetzung	04
• Wie erkennt man Chemtrails/Contraails	
• Was sind Kondensstreifen?	
• Unterschiede zw. Chem- und Contraails	
• Chemtrails-Identifizierung	
• Militär-Treibstoff JP-8	
• Welche Wolken sind noch natürlich?	
Depesche kennenlernen	16

IMPRESSUM

„mehr wissen - besser leben“ erscheint 9 mal pro Quartal (36 x jährlich) und kann als Postversandausgabe über den Verlag (ggf. plus zusätzlicher PDF-Version per Mail) wie auch als Einzelheft über den freien Buch- und Zeitschriftenhandel bezogen werden.

Chefredaktion: Michael Kent.

Redaktion: Kristina Peter, Michael Kent, Sabine Hinz
email: redaktion@kent-depesche.com
oder kristinasurvival@hotmail.com

Zuschriften/Gastbeiträge: Sabine Hinz
email: mail@kent-depesche.com

Termine/Veranstaltungen: Kirsten Lang
email: termine@kent-depesche.com

Kurzmeldungen/Lebensinseln: Martin Müller
email: marmue@gmx.net

(Gast-)autoren: Heilpraktiker Wilfried Bales, Harald Baumann, Daniela Amstutz (Neue Medizin), Guido Berlinger (Neue Technologie), Matthias Bormann, Jo Conrad, Wolfgang Eggert, HP Falkenberg, Harald Feierabend, E. Fissler (Arthrose Selbsthilfe), Heiner Gehring, Günter Hannich (Wirtschaft), Th. A. Hein, Bernd Hückstädt (Joytopia), Angelika Kögel-Schauz (Impfkritik), Michael Labiner (freier Autor), Marco Leonardo (Lebensschulen), Fritz Loindl, Martin Müller, Heilpraktikerin P. Nastoll, Dagmar Neubronner, Kristina Peter (Gesundheit, Ernährung, Lebensmittellügen), Dr. Probst, Carl-W. Röhrig, R. Rottenfuß (connection), Wolf Schneider (connection), Dr. J.G. Schnitzer, Barbara Simonsohn, Barbara Thielmann, Frank Thomas (Wasser), Hans Tolzin (Impfkritik) u.a.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht automatisch die Meinung des Verlages wieder!

Erstveröffentlichung 13/2006: 15.05.2006

Adresse: Sabine Hinz Verlag, Dreikönigstr. 11a
73230 Kirchheim, Tel. 07021/7379-0, Fax: -10

Internet: Verlag: <http://www.sabinehinz.de>
<http://www.kent-depesche.com>

Download von PDF-Depeschen:

www.kent-depesche.com/shop/

Druck: Eigendruck (Digitaldruck).

Regelmäßiger Bezug: Monatlich 3 Ausgaben, Euro 9,-
Jahresbezug: 36 Ausgaben, Euro 92,25. Der Bezug kann tel., per mail, brieflich oder per Fax eingestellt werden - bei monatl. Zahlungsweise zum Monatsende, bei jährl. zum Jahresende.

Inserate: In der Depesche werden keine bezahlten Anzeigen abgedruckt.

Copyright (c) 2006 by Sabine Hinz-Verlag, Kirchheim. Alle Rechte vorbehalten. Jedoch sind **nicht-gewerbliche** Weitergabe sowie Vervielfältigungen für Bezieher der regelmäßigen Postversandausgabe gestattet.

KENNELNERNEN

Für Interessenten besteht einmalig die Möglichkeit, die Depesche unverbindlich kennen zu lernen. Hierzu die Postanschrift mit Stichwort „Kennlernbezug“ an den Verlag senden und Sie erhalten die Depesche drei Monate lang (3 x 3, insgesamt 9 Ausgaben) für 10,- Euro. Es entsteht Ihnen daraus **keine** Aboverpflichtung!!



Sabine Hinz und Michael Kent

Der Wahrheit
auf der Spur

Michael Kent, 14.05.2006

Hallo lieber Freund und Zustandsverbesserer !

Das Interesse am Thema Chemtrails (mit Chemikalien künstlich angereicherte Kondensstreifen, siehe Teil-1 der Serie in Dep. 4) bzw. Wettermanipulation im Allgemeinen ist immens. Viele meinen, dass seit einigen Jahren „irgend etwas“ nicht mehr mit dem Wetter stimmt – die Indizien ermahnen uns allzu deutlich: Dürresommer, Flutsummer, Schneewinter, verschobene Jahreszeiten, nur noch seltenst echte blaue Himmel wie früher – von globalen Wetterkapriolen ganz zu schweigen!

Doch, was ist die Ursache? Sind es wirklich Chemtrails? Klar sehen wir gehäuft Streifen am Himmel, regelrechte Gittermuster, die stundenlang verharren, sich ausbreiten und bald darauf einst blauen in schalen, weißen Himmel verwandeln.

Seitdem „Chemtrails“ thematisiert werden, schauen wir in den Himmel und sehen die sich „unnatürlich“ ausbreitenden Streifen, sehen unterbrochene Streifen, pilzförmige Ausstülpungen usw. All diese Phänomene existieren – zweifelsfrei und völlig unbestritten! Jeder kann sie sehen, sofern er sein Haupt mit offenen Augen dem Himmel zuwendet. Doch – und nun die alles entscheidende Frage – sind diese Phänomene wirklich nur auf Chemtrails zurückzuführen oder gar ein gültiger Beweis für ihre Existenz?

Unvoreingenommenheit bedeutet, dass wir im Vorfeld keine Argumentationsseite begünstigen, sondern von neutraler Warte aus Informationen zusammentragen. Während es Experten gibt, die etliche Arbeit darin investierten zu beweisen, dass Chemtrails existieren und während es andererseits Experten gibt, die fleißigen Aufwand betreiben, um zu beweisen, dass es Chemtrails nicht gibt, gab es *bisher wohl niemanden*, der so viel Zeit und Energie in die Recherche beider Seiten investierte,

wie Kristina Peter – deren Leben im letzten halben Jahr von dieser Frage dominiert wurde. Fazit: Nach derzeitigem Stand der Dinge kann weder mit Sicherheit bestätigt noch mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass es Chemtrails gibt. Was aber bereits mit Sicherheit festgehalten werden kann, ist: Alle (!) Phänomene, die die Existenz von Chemtrails beweisen sollen, *lassen sich auch anderweitig plausibel erklären!* Lies dazu bitte auch den Kasten auf Seite-6 über die Entstehung „normaler“ Kondensstreifen.

Es ist einfach, an eine Sache zu glauben. Der Mensch liebt es, stabile Glaubenspfeiler zu besitzen! Oftmals sind solche Glaubenssätze aber ein Ersatz dafür, sich mit der Sache auseinanderzusetzen – was ungeliebte gedankliche Umschichtungsarbeiten erfordern würde. Wenn wir der Wahrheit aber auf den Grund gehen wollen, haben wir keine andere Chance, als mitzudenken und uns zu beteiligen – und so fordert Dich Kristina auch heute wieder zum Mitmachen auf – vielleicht finden wir ja gemeinsam noch die fehlenden Beweise?

Zwei wichtige Punkte aus Platzgründen hier nur in Stichworten (nächste Woche dann wieder Ausführlicheres):

Am Samstag, 20. Mai, findet in Leipzig im „Hotel zur Messe“ ab 17:00 Uhr ein großes Depeschenbeziebertreffen statt. Wer teilnehmen möchte, wende sich bitte an Ingolf: 03 43 45 - 203 52. Lotsen-Handy am Samstag: Sven Wagner 0178- 49 79 700. Als ein Vortragsreferent ist Matthias Bormann mit von der Partie.

Hans Tolzin hat eine Petition in Sachen Vogelgrippe, nämlich **gegen Stallpflicht**, online gestellt. Wer unterzeichnen möchte, hier der Link: www.impfkritik.de/vogelgrippe/petition/

Bis bald und alles Liebe,
Michael

Chemtrails

oder harmlose Kondensstreifen?

von Kristina Peter (Redaktion: Michel Kent)

Hier in Stuttgart-Zuffenhausen am 27. Januar 2006

... die Fortsetzung ...

Depesche 04/2006 bot einen Überblick über das sog. „Chemtrails⁽¹⁾-Programm“, jenes globale Klimaexperiment, bei dem mit Hilfe von Flugzeugen gefährliche chemische Substanzen (vor allem Aluminium und Bariumsalze) in die Atmosphäre gesprüht werden sollen, um angeblich den Treibhauseffekt und die damit einhergehende globale Klimakatastrophe aufzuhalten. Die Depesche erklärte einige wichtige US-Patente, die zur chemischen Manipulation des Wetters eingesetzt werden können, stellte Chemtrails-Insider „Deep Shield“⁽³⁾ und seine Aussage bezüglich der Chemtrailsinhaltsstoffe vor, zeigte Erfahrungsberichte mit Chemtrail-Fallout⁽⁴⁾ und gab zu bedenken, welche gesundheitlichen Auswirkungen derselbe nach sich ziehen könnte. Die dargelegten Informationen stammten von meinen Pro-Chemtrail-Informanten, z.B. Peter Platte, Ex-Luftwaffenoffizier und Chemtrail-spezialist, Gabriel Stetter, der Autor des ersten deutschsprachigen Chemtrailartikels⁽⁵⁾, der 2004 in der Zeitschrift „raum & zeit“ erschien sowie Gerhard Huber, der uns 2005 mit Hilfe

der Technologie von Wilhelm Reich Regen nach Spanien brachte (ausführlicher Bericht in der Fortsetzung der Serie). Aber genauso kam die „Kondensstreifen-Abteilung“ zu Wort, also diejenigen, die ganz anderer Meinung sind, nämlich, dass Kondensstreifen schon immer so aussahen wie sie aussehen z.B. Pilot Michael Hahn, Professor Dr. Schumann vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt und Andreas Brenninger, Privat-Pilot und Depeschenbezieher. Daneben befragte ich Nachbarn, Bekannte, Verwandte und Hobbywissenschaftler. Ich beobachtete den Himmel fast ohne Unterlass, schoss Fotos, notierte meine Beobachtungen, schickte die Fotos Experten in Sachen Kondensstreifen und solchen in Sachen Chemtrails. Ich sammelte weitere Informationen, schoss wieder Fotos und wieder ... Vor allem aber versuchte ich eine Gesetzmäßigkeit zu finden, nach der ich die Streifen am Himmel endlich klipp und klar in Chemtrails oder in Kondensstreifen würde einordnen können. Allzu schwierig dürfte das doch nicht sein, oder?

Wie erkennt man

Chemtrails⁽¹⁾?

Und wie Kondensstreifen?

(Beachten Sie bitte auch Seite 8)

Diese Frage – so nahm ich mir vor – wollte ich einwandfrei klären. Das war schließlich jener Punkt, wo ich mit eigenen Beobachtungen und dem entsprechenden Hintergrundwissen – so hoffte ich – zu aussagefähigen Schlussfolgerungen würde kommen können. Inzwischen war die Untersuchung von Kondensstreifen zu einem meiner zeitintensivsten Hobbys geworden...

• Höhe, Luftfeuchtigkeit und Temperatur

Flugzeuge hinterlassen nur in bestimmten Höhen Kondensstreifen. Manche Meteorologen sprechen von Mindesthöhen um die 6.000 Meter, andere geben 10.000 bis 13.000 Meter an. In diesen Höhen entstehen Kondensstreifen nur dann, wenn dort mindestens 70 Prozent Luftfeuchtigkeit und Temperaturen von weniger als minus 40 Grad Celsius herrschen.

In allen anderen Fällen sollten Flugzeuge nicht die kleinste (sichtbare) Spur hinterlassen!
(Ausnahme: Wing Tip Trails, Kasten unten).

• Lebensdauer

Kondensstreifen sollten sich *laut Chemtrailspezialisten* nach 10 bis 60 Sekunden wieder auflösen. In Ausnahmefällen (außergewöhnliche Kälte, hohe Luftfeuchtigkeit und absolute Windstille) können



Ich stellte bald fest, um mit völliger Sicherheit Kondensstreifen von Chemtrails unterscheiden zu können, ist offensichtlich ein Physikstudium nötig, ferner eines der Meteorologie, dann wäre eine Pilotenausbildung nicht unvorteilhaft und ein paar Semester Chemie würden auch nicht schaden. Zumindest aber sollte man über gewisse Grundkenntnisse in Sachen Flugzeugkunde und Triebwerktechnik verfügen. Andernfalls bleibt das Ganze ein Ratespiel!

Kondensstreifen auch länger sichtbar bleiben – niemals aber länger als 30 Minuten. Bleiben die Streifen also am Himmel stehen, verbreitern sie sich und führen schließlich, indem sich mehrere Streifen überlagern, zu einer mehr oder weniger geschlossenen, fahlen, künstlichen Wolkendecke, dann sollen das – nach Meinung der Chemtrailaktivisten – Chemtrails sein.

• Nicht direkt am Triebwerk

Kondensstreifen können – so die Chemtrailspezialisten – **nicht** direkt hinter dem Flugzeug entstehen, sondern erst in ca. 50 Metern Abstand von den Triebwerken, da die Temperatur der Abgase bei etwa 500 bis 600 Grad liegt, so

dass erst einmal gar nichts gefrieren kann. Mit einem einfachen Fernglas kann man leicht überprüfen, wo der Streifen seinen Ausgangspunkt hat. Quillt der Streifen direkt aus den Triebwerken wie Sprühschaum aus einer Dose, bleibt dieser Streifen dann am Himmel stehen und breitet sich im Laufe von ein bis mehreren Stunden aus, so handle es

(1) Chemtrails: zu engl. trail = Spur, Pfad; also Chemische Spur, im Sinne von Chemiestreifen statt normalen Kondensstreifen (= Contrail(2))

(2) Contrails: „Con“ ist die Abkürzung für condensation. Contrails sind also herkömmliche und auf natürlichem Wege entstandene Kondens-Streifen. Nähere Erklärung siehe Kasten Seite 6.

(3) „Deep Shield“: Pseudonym eines kanadischen Wissenschaftlers am Lawrence Livermore National Laboratory, der am Chemtrail-Projekt mitarbeitete und sich für ein Interview mit Umweltaktivist David Stewart zur Verfügung stellte. Das Original-Interview finden Sie hier:

<http://www.holmestead.ca/chemtrails/shieldproject.html>.

(4) Chemtrails-Fallout: zu engl. fallout = Niederschlag. Hier ist nicht unbedingt „wässriger Niederschlag“ in Form von Regen gemeint, sondern auch puderartiger Niederschlag oder eben solcher in Form von spinnenwebartigen Fäden, wie er in Depesche 04/2006 beschrieben wurde.

(5) Der Artikel ist auf der Webseite von G. Stetter www.chemtrails.ch abrufbar.

Wing Tip Trails bilden sich sehr viel tiefer und bei höheren Temperaturen als gewöhnliche Kondensstreifen, sogar bei über 0 Grad Celsius. Diese Streifen sind daran zu erkennen, dass sie an den *Enden der Tragflächen* (engl. „wing tips“) entstehen. Ihre Entstehung hat andere Ursachen als ein „natürlicher“ Kondensstreifen: Eine Tragfläche ist so geformt, dass auf ihrer Oberseite die Luft schneller strömt als auf der Unterseite. Nach einem physikalischen Gesetz entsteht dadurch auf der Oberseite ein Unterdruck. Die Druckdifferenz zwischen Unter- und Oberseite hebt die Tragfläche und somit das Flugzeug. An den Flügelenden will die Luft den Druckunterschied direkt ausgleichen. Es entsteht ein Wirbel, der „Wing Tip Vortex“ (Vortex, lat. = Wirbel). Durch die Geschwindigkeit des Flugzeugs wird der Wirbel spiralförmig nach hinten gezogen. Strömt die Luft entlang des Wing Tip Vortex, sinkt ihr Druck und damit auch ihre Temperatur. Damit steigt die relative Feuchte. Enthält die Luft genügend Wasserdampf, kondensiert er zu Wassertropfen. Diese bilden eine Wolkenspur, die bald wieder verdunstet.

Quelle: www.wetterklima.de



sich mit größter Wahrscheinlichkeit um einen Chemtrail – soweit die Angaben meiner Chemtrail-Informanten.

Ausnahmen in Kältereigionen

Entstehen Streifen bei Flugzeugen, die niedriger als 6.000 Meter fliegen, dann stimmt in den meisten Fällen etwas nicht – es sei denn, Sie beobachten solch einen Streifen in einer Gegend mit klirrender Kälte. Wenn auf dem Erdboden beispielsweise minus 25 Grad herrschen, dann können bereits in 4.000 Metern Höhe oder darunter Temperaturen herrschen, die das Entstehen von Kondensstreifen begünstigen (wenn die entsprechende Luftfeuchtigkeit vorhanden ist). Laut Professor Dr. Schumann vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt sinkt die Temperatur (in der Troposphäre⁽⁶⁾) um etwa 1 Grad pro 100 Meter Höhe. (Beisp.: Wenn wir auf der Erde plus 20 Grad haben, dann müssten in einer Höhe von 8.000 Metern minus 60 Grad herrschen.)

Die „Kondensstreifenabteilung“ sagt dazu (abgesehen von den Aussagen im Kasten rechts oben): „80 % der Kondensstreifen verschwinden meist nach Minuten wieder vom Himmel, scheinbar spurlos. Doch sie lösen sich nicht in Luft auf! Die **Triebwerkspartikel**, die auch zur Kondensstreifenentstehung nötig sind, *geistern weiter durch die Lüfte – und dienen erst später als Kondensationskeime für großflächige Eiswolken (Cirruswolken), wodurch die Wolkenbildung verändert und verstärkt werden kann – und zwar großräumig und noch nach Tagen!*“ (www.top-wetter.de)

Zur Verdeutlichung: Beide Parteien sind sich einig, dass der Luftverkehr für die an vielen Tagen unangenehme Wolkendecke in trübem Einheitsgrau verantwortlich ist. Doch während die Chemtrailaktivisten sagen, es handle sich um *absichtlich* versprühtes

Kondensstreifen

Kondensstreifen sind linienförmige, von Flugzeugen verursachte Cirrus- und Cirrostratuswolken*, die normalerweise erst in einer Höhe von 10 bis 13 km vorkommen können.

* **Cirruswolken** sind einzelne am Himmel schwebende Federwolken. **Cirrostratus** (lat. cirrus: Locke, Haarbüschel, Federbusch und stratus/sternere: ausdehnen, ausbreiten, mit einer Schicht bedecken), im deutschen Sprachraum auch als „Schleierwolken“ bezeichnet, sind feine, durchscheinende, strukturlose bis faserige Schleier aus Eiskristallen, die sich bilden, wenn große Warmluftmassen langsam emporsteigen, sich dabei abkühlen und die Feuchtigkeit kondensiert. Obwohl man die Wolken oft nicht bemerkt, *können sie doch die Sonneneinstrahlung und somit die Temperatur senken – wenn sie dichter sind, wird das auch schnell spürbar, wenn die Sonne nicht mehr mit voller Kraft scheint. Sie sind auch häufig Vorboten einer Wetterverschlechterung*, besonders dann, wenn sie sich verdichten und langsam „tiefer“ werden.

Entstehung von Kondensstreifen: Unter ganz bestimmten atmosphärischen Voraussetzungen (Temperatur mind. minus 40 Grad, Luftfeuchtigkeit mind. 70 %) wird der vom Flugzeugtriebwerk ausgestoßene Wasserdampf als Kondensstreifen sichtbar. Dabei kondensiert der Wasserdampf *an den Kondensationskernen der Flugzeugabgase* (z. B. Rußpartikel), was heißt, dass der gasförmige Wasserdampf sich in Form von Wassertröpfchen an den Rußpartikeln anlagert und dort – wegen der kalten Umgebungstemperatur – gefriert. Doch nicht nur der in den Flugzeugabgasen befindliche Wasserdampf wird so sichtbar, *sondern auch derjenige, der sich in der Atmosphäre befindet*, was vor allem bei langlebigen Kondensstreifen der Fall ist. In trockener Luft lösen sich Kondensstreifen rasch wieder auf. (Max-Planck-Institut für Meteorologie)

Kondensstreifen entwickeln häufig nach unten gerichtete Quellformen („umgekehrte Pilze“). Im allgemeinen sind solche Kondensstreifen nur sehr kurzlebig und verschwinden wenige Sekunden hinter dem Flugzeug wieder. Wenn aber die Luft in diesen Höhen sehr feucht ist, können sie auch einige Stunden erhalten bleiben und sich ausbreiten. Sie bilden dann flockige oder faserige Wolken, die das Aussehen von Cirruswolken haben. Im Bereich von sog. Luftverkehrsstraßen, in denen sehr oft Flugzeuge in großen Höhen fliegen, konnte schon teilweise eine messbare Zunahme von hohen Wolken und damit verbunden, eine Verringerung der Sonneneinstrahlung festgestellt werden. (Deutscher Wetterdienst, Offenbach)



Wie im obigen Kasten vom Deutschen Wetterdienst erwähnt, entwickeln Kondensstreifen häufig „nach unten gerichtete Quellformen“. Chemtrail-Aktivisten sagen jedoch, dass diese Ausstülpungen durch das „Spinnen“ der Polymerketten entständen und deshalb Streifen mit diesem Erscheinungsbild auf jeden Fall Chemtrails seien. Polymere sind spinnwebartige Kunststofffasern, die als Trägersubstanz für die mit Chemtrails ausgebrachten Metallpartikel dienen sollen (siehe Depesche 04/2006).

Für Chemtrail-Aktivisten sind eigentlich nur solche Streifen „normale“ Kondensstreifen. Alles andere sei „mit Vorsicht zu genießen“.



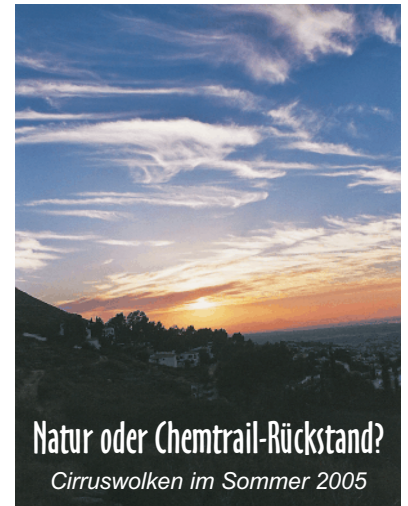
☞ Material, das sich zu Chemiewolken verändere, meinen die Kondensstreifenpezialisten, es handle sich um unter diesen Umständen (hohes Luftverkehrsaufkommen) plausible und nachvollziehbare Cirrostratusbewölkung.

Cirrostratus-Bewölkung

In meinem „antiken“ Wetterbuch von 1969 lautet die Definition: „**Cirrostratus**: eine dünne, weißliche Schicht, welche die Sonne nicht verdeckt, dem Himmel jedoch ein milchiges Aussehen verleiht. Um den Mond und die Sonne bilden sich durch diese Art der Bewölkung oft Haloefekte“*. Genau so (!) aber beschreiben Chemtrailaktivisten *das Verhalten bzw. die Folgen von Chemtrails*: ausbleichender Himmel, Haloefekte, schlierenhafte Dauerbewölkung. Offensichtlich gab es diese Wettererscheinung aber schon vor der extremen Zunahme des Luftverkehrs in den letzten Jahren und auch schon, bevor man von „Chemtrails“ sprach.

Neue Studien erforderlich!?

Professor Schumann vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt führte in den letzten Jahren verschiedenste Studien zum Thema „*Von Kondensstreifen zur Bildung veranlasste Cirrusbewölkung über Europa*“ durch. Freundlicherweise überließ er mir seine Forschungsergebnisse, die er u.a. in der „Meteorologischen Zeitschrift“ veröffentlicht hatte. Diese Studien schienen interessanterweise zwischen 1996 und 2000 deshalb notwendig, **weil man festgestellt hatte, dass Kondensstreifen sich manchmal nicht so verhielten, wie man das Berechnungen zufolge von ihnen erwarten würde. Ferner könne das wissenschaftliche Verständnis von der Wandlungsfähigkeit der Cirruswolken als „armselig“ bezeichnet werden.** Die Studien halten nun folgendes fest: In etwa 25 % aller Gebiete finden sich in der beflogenen Höhe die nötigen Voraussetzungen, damit sich Kondensstreifen zu *langlebigen* Cir-



Natur oder Chemtrail-Rückstand?

Cirruswolken im Sommer 2005

ruswolken entwickeln können. *Je nach Luftverkehrsdichte und Ausbreitungsgeschwindigkeit der Kondensstreifen könne bereits eine Stunde nach Luftverkehrsbeginn eine komplette Bewölkung erreicht sein.* Professor Schumanns Schlussfolgerung war u.a. die, dass man künftig die Lebenszeit von *Kondensstreifen-Cirren nicht mehr in Minuten (!), sondern in Stunden messen sollte*, was in vorherigen Studien nicht berücksichtigt worden sei!

Eine geschlossene Wolkendecke durch Cirrostratus-Bewölkung ist hier nicht mehr fern: Sie entsteht langsam aufgrund sich ausdehnender Kondensstreifen und dadurch verstärkter Cirrenbildung (Cirren = Eiswolken).



Warum schienen ausgerechnet zu jener Zeit zusätzliche Studien zu Kondensstreifen erforderlich, als man angeblich mit ersten Chemtrails-Experimenten begonnen hatte? Verhielten sich die Streifen denn plötzlich anders als zuvor? Man gibt des weiteren zu, dass man sowohl vom Verhalten der Kondensstreifen als auch von dem der Cirruswolken herzlich wenig wisse. Ferner war es vor 1996 offenbar üblich, die Lebenszeit von Kondensstreifen in Minuten zu messen. Das galt nach dieser Studie plötzlich als überholt! Jetzt misst man die Lebenszeit

(6) Troposphäre: Jene Schicht unserer Atmosphäre, die bis zu einer Höhe von etwa 13 km reicht. Nur in dieser Schicht spielt sich unser Wettergeschehen ab.

***Halo:** durch Reflexion, Beugung und Brechung der Lichtstrahlen an kleinsten Teilchen hervorgerufener Hof um eine Lichtquelle (zu lat. und griech. halos: Hof um die Sonne oder den Mond).

Der Unterschied zwischen „normalen“ Kondensstreifen und Chemtrails gemäß Auskunft der Chemtrail-Aktivisten

Kennzeichen „normaler“ Kondensstreifen (= Contrails)

- a)** Kondensstreifen erstrecken sich meist nur wenige Kilometer hinter dem Flugzeug und werden **innerhalb von 10 bis 60 Sekunden unsichtbar!** Sie bleiben nur bei seltenen Klimaverhältnissen länger stehen: Temperaturen (in der Flughöhe) deutlich unter minus 41 Grad, Luftfeuchtigkeit von mehr als 70 Prozent, keine direkte Sonneneinstrahlung und Windstille. Selbst, wenn alle diese Faktoren gegeben sind, können Kondensstreifen **nicht länger als 30 Minuten**, geschweige denn einige Stunden, sichtbar bleiben oder sich gar ausbreiten.
- b)** Kondensstreifen bilden sich **erst in einer Höhe von mind. 6.000 Metern** und nur bei Temperaturen unterhalb von minus 40°C sowie bei einer Luftfeuchtigkeit von 70 % oder mehr.
- c)** Kondensstreifen behalten bis zu ihrer raschen Auflösung eine **fest umgrenzte Wolkenspur** bei, **ohne sich auszudehnen**.

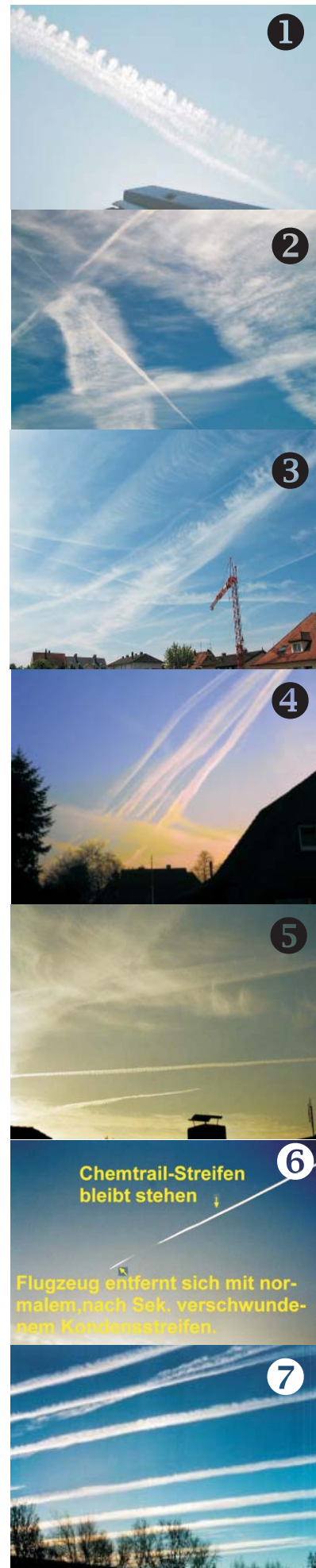
Kennzeichen von Chemtrails

- a)** Wenn Streifen in niedrigeren Höhen als 6.000 Metern entstehen, sind das (in unseren Klimazonen) Chemtrails. Die Flughöhen lassen sich leicht bestimmen, wenn (wenigstens vereinzelt) Wolken vorhanden sind und man deren Unter- bzw. Obergrenze kennt. Diese kann man bei der nächsten Wetterwarte oder einem Flugplatz erfragen.
- b)** Chemtrails bleiben bis zu **einigen Stunden (je nach Wind- und anderen klimatischen Verhältnissen) deutlich sichtbar** am Himmel, ohne sich aufzulösen – egal in welcher Höhe sie entstanden/gesprüht wurden.
- c)** Sie haben **keine scharf umrissene Form** wie Kondensstreifen. Die Streifen scheinen mit lockeren Flocken gefüllt, die sich im Laufe der Zeit immer weiter ausdehnen. **Bild 1**
- d)** Wenn Flugzeuge Streifen hinterlassen, die gelegentlich unterbrochen sind, dann kann man davon ausgehen, dass hier Chemtrails mit Unterbrechungen gesprüht werden. **Bild 6**
- e)** Meistens werden Chemtrails in bestimmten Mustern ausgebracht. Man sieht also selten nur einen Chemtrail allein. Innerhalb kurzer Zeit (1 bis 2 Stunden) erscheinen mehrere Chemtrails entweder streifenmusterartig nebeneinander oder gittermusterartig. **Bilder 2, 3, 4, 5 und 7**
- f)** Chemtrails können sich auch zu sog. Federwolken (=Cirruswolken, siehe Foto linke Seite oben rechts) „auswachsen“.
- g)** Oft gibt es spezielle Sprühtage mit intensiven Sprühaktionen.
- h)** Wenn Sie gar Kurvenflüge mit deutlichen „Hinterlassenschaften“ beobachten, dann kann es sich entweder um ein Militärflugzeug mit giftigem JP8-Treibstoff (siehe Seite 12) handeln, das gerade über Ihrem Kopf ein Manöver fliegt oder aber Sie haben es mit Chemtrails zu tun, die sich auf ein bestimmtes Gebiet begrenzen – beides ist nicht gerade angenehm, geschweige denn gesund.
- j) Chemtrail-„Fallout“** (= Niederschlag) kann gelegentlich beobachtet werden – und zwar in Form einer braunen, hauchdünnen Schmiereschicht, einer weißen Puderschicht (beides schlägt sich überall nieder) oder spinnenwebenartigen Fäden, die ganz langsam zu Boden schweben und erst im Gegenlicht zu erkennen sind (siehe Dep. 04/2006). Feinstaub ist (möglicherweise) auch Chemtrail-Fallout.
- k)** An Tagen mit starkem Wind (ab 45 km/h – entspricht Windstärke 6 – in den entsprechenden Höhen) werden Sie keine dauerhaften Streifen zu sehen bekommen, weil dann das mühevoll ausgebrachte Material ja sofort wieder davon geweht würde.

Kennzeichen von Chemtrails kombiniert mit Contrails

- a)** Fliegen mehrere Flugzeuge in derselben Höhe, sollten alle dieselben Streifen (oder alle keine Streifen) hinterlassen. Wenn sich jedoch der Streifen eines Flugzeuges schnell auflöst, der eines anderen aber gleichmäßig-flockig ausdehnt und nach Stunden immer noch zu sehen ist, dann ist kann es sich kaum ausschließlich auf zufällige mikroklimatische Unterschiede zurückführen lassen – wie die typische Erklärung offizieller Stellen und Wetterdienste für dieses „Phänomen“ lautet.
- b)** Wenn sich ein Streifen nur teilweise auflöst und sich der Reststreifen ausdehnt, dann hat sich der Kondensstreifen aufgelöst, der gleichzeitig gesprühte Chemtrail bleibt.
- c)** Chemtrails können auch **aus Düsen an den Heckflossen** stammen: Hier produzieren die Flugzeuge vier Streifen – zwei davon stammen aus den Triebwerken, sind echte Kondensstreifen und vergehen sofort wieder, die beiden anderen bleiben dauerhaft stehen.

Weitere Hinweise u.a. zu den unterschiedlichen Flugzeugtypen, die für Sprühaktionen besonders ausgerüstet sind, finden Sie auf: www.vitaswing.com/chemtrails/kennzeichen.htm, www.chemtrails-info.de



☞ von Kondensstreifen-Cirren in Stunden. Dies erschien mir nun doch etwas verdächtig...

Wenn wir einmal von der Existenz eines weltweiten Chemtrailprojektes ausgehen, scheint es schon merkwürdig, wenn sich die Kondensstreifen-Fachwelt so sehr abmüht, das Verhalten von Kondensstreifen zu erklären und wissenschaftlich zu rechtfertigen. Ich fragte mich, *für wen und warum* sollten sie sich derart bemühen? Steht tatsächlich *jeder Meteorologe, jeder Wetterdienst und jeder Luft- und Raumfahrtwissenschaftler weltweit* entweder auf der Lohnliste der Chemtraildrahtzieher oder wurde unter Androhung von Konsequenzen zum Schweigen genötigt? Zeit also, der Sache durch weitere, intensive Himmelsbeobachtung und Recherchen auf den Grund zu gehen ...

Versuche der Identifizierung

Mithilfe der im Kasten links zusammengestellten Regeln begann ich jeden Streifen zu analysieren, der sich mir am Himmel bot.

Fall 1

Am 6. Januar diesen Jahres zog eine mächtige Regenfront auf (Foto unten). Der Himmel war bedrohlich düster und wir rechneten jeden Augenblick mit einem Wolkenbruch. Dann erschienen hin-



Was ist das? Kurzfristig unterbrochener Sprühvorgang? Oder befindet sich an dieser Stelle eine Luftblase mit höherer Temperatur, so dass sich hier der Streifen eher aufgelöst bzw. gar nicht erst gebildet hat?

tereinander drei Flugzeuge und hinterließen drei unter der Wolkendecke sichtbare, dauerhafte Streifen, die zu allem Übel auch noch die chemtrailtypischen Ausstülpungen zeigten. Nach etwa einer Stunde hatte der Himmel eine fahle Einheitsfärbung angenommen und Regen bekamen wir keinen. Bei der nächstliegenden Wetterwarte holte ich die wichtigsten Daten ein: aktuelle Wolkenuntergrenze (4.000 ft [engl. Abkürzung für „feet“ = „Fuß“ = 1.200 Meter) sowie Temperatur in dieser Höhe 0° C und Luftfeuchtigkeit 70 %. „Ertappt“, jubelte ich. Auch Peter Platte war von den Fotos und den dazu passenden Daten begeistert: „Das ist eine wunderbare Beweisführung, die eindeutig belegt, wie Chemtrails ausgebracht werden.“

Ich konnte es kaum erwarten, den Chemtrail-Leugnern meine „Beweise“ unter die Nase zu halten. Professor Schumann (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) antwortete als erster: „Liebe Frau Peter, in der Höhe von

4000 Fuß bei einer Temperatur von 0° C mit einer Luftfeuchtigkeit von etwa 70 % können keine *klassischen Contrails*⁽²⁾ entstehen. Offenbar ist die untere Wolkenschicht sehr dünn oder an dieser Stelle durchbrochen. Daher sieht man den Kondensstreifen, obwohl er sich in sehr viel größerer Höhe mit sehr viel niedrigeren Temperaturen als 0° C gebildet hat.“ – Ob die Wolkenschicht ausgerechnet an jenen Stellen durchbrochen war, wo sich die drei (!) Streifen bildeten???

Pilot Michael Hahn war ähnlicher Meinung: „Die Wolken sind eindeutig sehr hoch (höher als 35.000 Fuß = 10.500 Meter). Kondensstreifen unter 4.000 Fuß sind unmöglich (eben!! – Anm. K. Peter), und ein Jet in 4.000 Fuß ist eine *imposante Erscheinung (!)*, auch hinter den Bergen, das wäre Ihnen sofort aufgefallen! Die Flugzeuge flogen definitiv in normaler Höhe.“

Fall 2

Ich beschloss, eindeutigeres Beweismaterial zu finden: Die Fotoserie auf der nächsten Seite vom 14. Januar zeigt zwei Flugzeuge, die meiner Einschätzung nach in derselben Höhe flogen und dennoch zwei völlig unterschiedliche Streifen produzierten. Pilot Michael Hahn erklärte mir jedoch, wenn zwei Flugzeuge in diesem kurzen Zeitabstand dieselbe Luftstraße benutzen, dann müssen (!) sie in unterschiedlichen Höhen fliegen. Das zweite Flugzeug flog also demnach in einer definitiv höheren Luftschicht, in der es offenbar kälter



Fall-1:
6. Jan. 2006, Denia/Spanien
Chemtrails unterhalb der Regenwolkendecke in einer Höhe von nur 1200 Metern??

und/oder feuchter war, so dass der Streifen sich nicht wie Streifen Nr. 1 sofort wieder auflöste.

Die Telefonate mit Privat-Pilot Andreas Brenninger sowie mit Prof. Schumann (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) brachten Folgendes zu Tage: „Der Luftraum ist immer dreidimensional zu betrachten. Unsere Atmosphäre besteht aus verschiedenen 'Luftblasen'. In jeder Luftblase herrscht eine andere Temperatur, eine andere Luftfeuchtigkeit, ein anderer Luftdruck usw. Daher kommt es vor, dass ein Flugzeug in einer „Blase“ mit wenig Luftfeuchtigkeit keine oder keine langlebigen Kondensstreifen erzeugt, ein anderer Flugzeug in einer um 1000 Meter höheren Schicht mit hoher Luftfeuchtigkeit, *vielen Kondensationskernen* (z.B. *Staubpartikel*) und tiefen Temperaturen dann dauerhafte und dicke Kondensstreifen erzeugt.“

Nach obiger Aussage ergab sich für mich gleich die nächste Frage: Wenn die Luftblasen-Theorie stimmte, dann müsste es ja völlig *alltäglich* sein, zu sehen, wie ein und dasselbe Flugzeug auf relativ kurzen Strecken immer mal wieder die Art und Form seines Kondensstreifens wechselt, weil es doch bestimmt nicht „zufällig“ seine ganze Strecke in ein und derselben Luftblase zurücklegen wird, sondern immer wieder in eine andere Luftblase mit dort vorherrschenden anderen Wetterbedingungen wechselt. Wir müssten also häufig Flugzeuge sehen,

(7) Der Fan (engl. für „Ventillator“) ist ein Teil des Jettriebwerks, das erste Schaufelrad des Verdichters. Bei den ersten Düsentriebwerken wurde die gesamte Luft, die hereinströmte, verdichtet, aufgeheizt und hinten unter hohem Druck herausgeblasen. Das war eine extrem laute (und durstige) Angelegenheit. Bei modernen Triebwerken werden bis zu 80 - 90 % des Schubs vom Fan erzeugt, nur noch 10 % der Luftmenge geht durch das Kerntriebwerk (lt. Pilot Michael Hahn).

(8) Äthylen-Dibromid: Zusatz im Treibstoff JP-8, ein äußerst aggressives Zellgift, das alle Stoffe durchdringen kann.

14. Januar 2006, Costa Blanca, Spanien

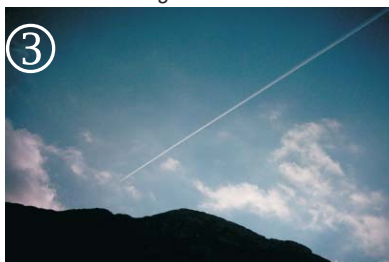
16.30 Uhr - Bild 1: Ein Flugzeug erscheint und hinterlässt einen normalen Kondensstreifen. Er löst sich sofort auf. Doch dann erscheint ein weiteres Flugzeug (siehe Bild 2) und...



16.31 Uhr - Bild 2: ...sein Streifen löst sich nicht auf. Fliegt es höher? Der verblassende Streifen des ersten Flugzeuges ist auf dem Original-Foto noch gut zu sehen (Pfeile links)



16.34 Uhr - Bild 3: Können die klimatischen Unterschiede in den verschiedenen Luftschichten so groß sein?



16.48 Uhr - Bild 4: Der Streifen wird dicker. Er hat Kanten, die dichter zu sein scheinen. Gefüllt ist er mit lockerer Masse.



17.05 Uhr - Bild 5
Die magischen 30 Minuten, in denen sich ein Kondensstreifen auflösen sollte, sind verstrichen. Dieser Streifen verschwindet nicht. Im Gegenteil: Um 17.21 Uhr, also 51 Minuten nach seinem Erscheinen, war fast der gesamte Himmel über uns mit diesem einzigen uferlos wachsenden Streifen bedeckt! Leider kann ich mich nicht an Kondensstreifen erinnern, die sich in alten Zeiten auf diese Weise veränderten. Sie?

die einige Zeit lang schnell lösliche Kondensstreifen bilden, dann wieder kurzzeitig einen dicken, stehenden, weil es vorübergehend in eine andere Luftblase geflogen ist usw. Laut Chemtrails-Spezialisten sollen unterbrochene Streifen (siehe Bild Seite 9 oben) der definitive Beweis für eine Sprühaktion sein. Die Unterbrechung des Streifens bedeute eine kurzfristige Unterbrechung des Sprühvorgangs.

Fall 3

Interessanterweise machte ich einen Tag, nachdem ich diesen Absatz geschrieben hatte, genau diese Beobachtung. Während einer zweistündigen Wanderung in den Bergen sah ich sieben Flug-

zeuge. Alle hinterließen Streifen, und einige davon änderten ständig ihr Erscheinungsbild:

Streifen Nr. 1 blieb stehen. Ich zückte mein Fernglas: Der Streifen kam direkt aus dem Triebwerk und zeigte die bereits erwähnten perlenkettenartigen Ausstülpungen – „kein Zweifel: ein Chemtrail“. Kurz bevor das entsprechende Flugzeug übers Meer flog, hörte dieser Streifen auf. Aha, dachte ich, jetzt hört es zu sprühen auf. Das Flugzeug entfernte sich mit einem normalen, sich binnen Sekunden auflösenden Streifen. *Merkwürdig:* Dieser Streifen kam immer noch direkt aus dem Triebwerk. Warum, wenn doch die Temperatur der

ausgestoßenen Abgase mehrere hundert Grad heiß ist?? Ein Chemtrail war es ja nun nicht mehr.

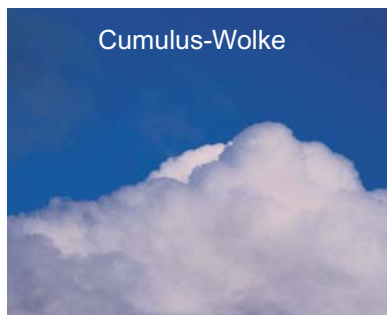
Flugzeugführer Michael Hahn erklärte mir später: „Allerhöchstens 25 Prozent der ‘Luft’, die aus dem Triebwerk kommt, wird auch wirklich ‘verbrannt’ und weist deshalb hohe Temperaturen auf, Mindestens 75 Prozent des Massestroms eines modernen Triebwerks aber wird nur vom Fan⁽⁷⁾ nach hinten geschaufelt, ist also etwa minus 65 ° C kalt, weshalb Kondensstreifen ohne weiteres auch direkt am Triebwerk entstehen können.“

Flugzeug Nr. 2 (in etwa die gleiche Flugstrecke wie Nr. 1) hatte einen ähnlichen Streifenverlauf, auch sein Streifen stoppte kurz vor dem Meer. Klar, alle haben dieselbe Anweisung: Nur über Land wird gesprüht. Oder flogen vielleicht einfach nur beide in derselben Luftblase? Befindet sich über dem Meer „zufällig“ eine Luftblase mit höheren Temperaturen oder weniger Staubpartikeln, so dass hier (zumindest an jenem Tag) kein Kondensstreifen längeren Bestand hat?

„Das ‘Wetter’ hört an keiner Küste abrupt auf, um dann in völlig andere Wetterbedingungen überzugehen. Die Flugzeuge haben über dem Meer zu sprühen aufgehört“, sagte Peter Platte. [In meinen Ohren eine seltsame Aussage, denn die Wetterbedingungen über dem Meer – Temperatur, Feuchtigkeit, Luftdruck, Windverhältnisse, Menge von Ruß- und Staubpartikeln in der Luft – unterscheiden sich nahezu immer und zwingend von denen über dem Festland, M. Kent].

Oft lösen sich von Flugzeugen produzierte Streifen auf diese Weise auf. Pilot Michael Hahn: „Dieses Foto zeigt sehr schön einen Kondensstreifen bei Turbulenz. Die Enden sind etwas gebogen und da die Triebwerke nicht mit konstanter Leistung laufen, ist der Kondensstreifen unterbrochen.“

Flugzeug 3



Flugzeug Nr. 3 hatte einen sehr, sehr langen Streifen, der sich zwar auflöste, aber sehr viel langsamer als ein gewöhnlicher kurzer Streifen. Bevor er sich auflöste, sah er aus, wie im Bild unten.

Flugzeug Nr. 4 hinterließ einen unregelmäßig geformten Streifen, der *ständig sein Erscheinungsbild wechselte*. Erst wies er Ausstülpungen auf, dann bildete er einen geraden bleibenden Streifen mit Unterbrechungen. Dieses Flugzeug passierte mehrere Cirruswölkchen. Mitten in diesen Wölkchen – und wenn sie noch so winzig waren – blieb ein Stück Streifen stehen. Sobald die Wolke passiert war, war auch kein dauerhafter Streifen mehr da. Die Streifen-Bruchstücke in den Wölkchen blieben aber noch über eine Stunde sichtbar.

Die Streifen der übrigen Flugzeuge zeigten genauso vielfältige Veränderlichkeit. Ich beobachtete, dass sich Streifen an gewissen Stellen eher auflösten und an anderen stehen blieben.

Die Veränderlichkeit der Streifen war tatsächlich so häufig zu beobachten, dass diese die „Luftblasen“-Theorie erhärtete. Auch unterbrochene Streifen und veränderliches Erscheinungsbild taugten also nicht als *endgültige* Beweise für die Existenz von *künstlich chemisch angereicherten* Streifen. Dann erfuhr ich vom Militärtreibstoff JP-8 (JP für „Jet Propellant“ = „Flugzeug Antreiber“) und überlegte: Führen vielleicht unterschiedliche Treibstoffe zu unterschiedlichen Streifen?

Militär-Treibstoff JP-8 – Zutaten unbekannt!

Peter Platte teilte mir dann aber kurz darauf mit, dass JP-8 (siehe Kasten nächste Seite) zwar ursprünglich nur bei militärischen Lufteinsätzen verwendet wurde, mittlerweile auf Wunsch der USA aber auch in die Tanks *aller übrigen Flugzeuge* gefüllt wurde. Es soll sich um einen derartigen Giftcocktail handeln, dass die von ihm hinterlassenen Streifen (ob nun chemische oder andere Substanzen zur Klimamanipulation beigemischt wurden oder nicht) getrost als „Chemtrails“ bezeichnet werden könnten. Selbstverständlich hinterlassen die JP-8-betankten Flugzeuge ihre hochgiftigen Abgase so oder so in der Luft – ob daraus nun Streifen entstehen oder nicht.

Die Ethnologin (Völker- und Sozialkundlerin) Marion Hahn hält JP-8 für den *eigentlichen Verursacher* der sog. Multiplen Chemikalien-Sensitivität⁽⁹⁾ (MCS), an der bis zu 15 Prozent der Bevölkerung von Industriestaaten leiden. Schuld daran seien nicht einmal ausschließlich die mit JP-8 flie-

Flugzeugtreibstoffe⁽¹⁰⁾

Flugzeugtreibstoffe bestehen zu mehr als 99 Prozent aus Kerosin (eine besondere Art von Petroleum), dem verschiedene Zusätze beigemischt werden, wie z.B. das äußerst aggressive und gefährliche Zellgift Äthylen-Dibromid⁽⁸⁾.

Der europäische Handelsname für den früher üblichen Flugzeugtreibstoff lautete JET-A1.

Heute fliegen alle Maschinen mit dem einst nur dem Militär vorbehaltenen Treibstoff namens JP-8. Er unterscheidet sich von JET-A1 in mehreren Punkten: Als „Universal-Sprit“ muss er drei Ansprüchen gerecht werden:

1. JP-8 ist für alle Motoren geeignet – vom Feldkocher und Panzer bis zum Kampfflieger.
2. JP-8 ist jederzeit unter allen klimatischen Bedingungen einsatzbereit (ob in den Tropen oder der Arktis).
3. JP-8 ist explosionsgehemmt und weniger leicht brennbar, wodurch die Sicherheit von Piloten und Soldaten erhöht wird.

In JP-8 sollen 386 (!) Einzelstoffe vorhanden sein, von denen einige nicht bekannt gegeben werden. Wird JP-8 eingeatmet, kommt es zu *Kopfschmerzen, vorübergehendem Bluthochdruck, Gleichgewichts- und Koordinationsproblemen, Schlafstörungen, Schwindelgefühlen und vor allem zu Störungen der Lunge und der Atemwege.*

(9) Multiple Chemikalien-Sensitivität: Durch erhöhte Schadstoffbelastung ausgelöste Erkrankung. Im Anschluss an diese „Erstvergiftung“ ist das Immunsystem derart gestört, dass es bereits auf alltägliche und geringfügige Fremdstoffeinflüsse mit unspezifischen Symptomen reagiert, die überall im Körper auftreten können. Allergie-Tests bleiben ohne Befund.

(10) aus „Chemtrails – Verschwörung am Himmel“ von Chris Haderer und Peter Hiess (siehe Seite 15, Buchtipp).

***Alto cumulus:** Cumulus-, also Haufen- oder Schäfchenwölkchen, die in 2,5 bis 6 km Höhe in Gruppen oder Flächen auftreten, also höher als normale Cumuluswolken (lat. Cumulus: Haufen, alto: hoch).

genden Flugzeuge, sondern auch stationäre Tankanlagen, über deren Entlüftungssysteme die schädlichen Treibstoffdämpfe in die Umwelt gelangten.⁽¹⁰⁾ Marion Hahn: „Mein besonderes Interesse gilt zwei Stoffen im JP-8: Das Vorhandensein des einen – das hochgiftige, im Zivilbereich verbotene Äthylenbromid – wird von der Bundeswehr und vom Verteidigungsministerium bestritten. Ein amerikanischer Text hingegen weist diesen Treibstoffzusatz als eines der am häufigsten im Umfeld amerikanischer Militäreinrichtungen in den USA gefundenen Gifte aus, das u. a. großflächig das Grundwasser verseucht. Bei dem zweiten Stoff handelt es sich um einen Zusatz, dessen Zusammensetzung aus patentrechtlichen Gründen nicht einmal dem deutschen Verteidigungsministerium bekannt ist.“

Trotz aller Giftigkeit schied JP-8 als *Verursacher dauerhafter Kondensstreifen* aus. Denn beide „Parteien“ (Chemtrailaktivisten und Kondensstreifenspezialisten) bestätigten: Abgesehen davon, **dass inzwischen alle, also auch zivile Maschinen, mit JP-8 betankt werden**, seien die Streifen der mit JP-8 betankten Flieger geringfügig voluminöser, lösten sich aber eher noch schneller auf als die vom herkömmlichen Treibstoff JET-A1 produzierten Streifen.

Weder die Form der Himmelsstreifen noch ihre Dauer noch die direkte Entstehung an der Düse noch die Art des verwendeten Treibstoffs konnten somit als unerschütterliche Indizien für das Vorhandensein von Chemtrails dienen. Wie sah es nun mit den durch Chemtrails angeblich entstehenden Wolkenformationen aus? Und wie mit dem Sinn- und Zweck ihrer Ausbringung (Wettermanipulation), also mit der Frage: Wann wird gesprüht?

Welche Wolken sind noch natürlich, welche nicht?

Die Meteorologen machen es sich diesbezüglich eher einfach: Bei www.top-wetter.de bezieht man sich auf die Forschungsergebnisse des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt: „Weder Satelliten noch Bodeninstrumente können erkennen, ob die Bildung einer Cirre natürlicherweise oder durch Rußpartikel aus einem Jet-Triebwerk ausgelöst wurde.“

Bei manchen Alto cumuluswolken* (Bild 1, rechts) hatte ich bezüglich ihrer Natürlichkeit meine Zweifel. Nach einem Tag mit außerordentlich vielen bleibenden Streifen (14.12.2005) hatten wir diese Wolkendecke den ganzen Abend, die ganze Nacht und einen weiteren halben Tag. Ich erinnerte mich an ein Foto, das ich



im Internet gesehen hatte (Bild 2). Es zeigte dieselbe Erscheinung. Dort wurde sie als „gehaarte Chemtrails“ bezeichnet, was so viel bedeutet, als dass es sich um ehemalige Chemtrails handelte, die anschließend mit elektromagnetischen Wellen „beschossen“ wurden. Dann jedoch beobachtete ich im März 2006 *den genau identischen Himmel* in Argentinien nahe Feuerland, wo es null Luftverkehr gibt. Solche Wolkenformationen können also auch auf natürliche Weise entstehen, auf eben so natürliche Weise wie auch die normalen Cumulus-Wolken (Bild 3).

Wann wird gesprüht? Warum wird gesprüht?

Die Beobachtungen hierzu sind sehr vielschichtig. Jener in Depesche 04/2006 vorgestellte Insider namens „Deep Shield“⁽³⁾, beantwortete die Frage nach dem Zeitpunkt von Sprühaktionen so: „Vor einem Gewitter kommt eine Front, und diese Front klärt die Luft vor dem Gewitter, indem sie alle in der Luft schwebenden Teilchen vor sich herschiebt und den Raum dahinter relativ rein von materiellen Teilchen zurücklässt. Nur wenn alle Materie [damit meint er die vorab mühevoll gesprühten Metallpartikel – Anm. K. Peter] in einem Gebiet beseitigt ist, muss massiv gesprüht werden. Dies ist gewöhnlich vor einer Wetterfront der Fall oder nach einer heftigen Regenperiode.“

Dann kommt ein voll geladener Tanker zum Einsatz. Da Barium sowohl Wasser als auch Kohlendioxid absorbiert, ist natürlich die Menge des Niederschlages davon betroffen!“

Dieser Aussage kann ich zustimmen. Hier in Spanien sehe ich nur Streifen, wenn eine Regenwetterfront aufzieht, ich sehe welche am Tag nach Regenwetter und ich sehe welche an bewölkten Tagen zwischen den Wolken.

Kondensstreifen = Schlechtwetterzeichen?

Das wiederum würde aber genauso mit jener „alten Fliegerregel“ übereinstimmen, von der mir Privat-Pilot Andreas Brenninger erzählt hat: Kondensstreifen seien sog. „Schlechtwetterboten“. Mir persönlich war das neu, aber kurz nachdem ich davon erfahren hatte, fand ich auf etlichen Meteorologen-Seiten im Internet Hinweise auf eben diese Regel: „Bleiben die Streifen stehen, wird's schlecht, sieht man keine Streifen, bleibt das Wetter schön.“ Diese Regel scheint einleuchtend. Denn laut der Kondensstreifen-Abteilung sind für eine längere Lebensdauer natürlicher Kondensstreifen u.a. folgende Voraussetzungen nötig: tiefe Temperaturen und sehr hohe Luftfeuchtigkeit. Beides weist auch auf „schlechtes“ Wetter hin.

Zudem stellte sich heraus, dass etliche von mir befragte „Nicht-Piloten“ sich schon seit Jahrzehnten am Verhalten der Kondensstreifen orientieren, wenn sie wissen wollen, wie das Wetter wird. Sie sagen einstimmig: „Bleiben die Streifen stehen, wird's schlecht, sieht man keine Streifen, bleibt das Wetter schön.“

Meinungen aus der Bevölkerung

Mein 75jähriger Nachbar behauptet, Kondensstreifen hätten schon immer so ausgesehen, mein alter Freund Roland meinte dasselbe, Andreas Brenninger sowieso, Michael Kent sagte, in seiner Kindheit – in den 1970er Jahren – habe sich sein Vater schon immer über die Kondensstreifen aufgeregt, „die dafür sorgen, dass bald der ganze Himmel bewölkt ist“. Und ich selbst kann mich erinnern, als Kleinkind (vor etwa 30 Jahren) Fragen über Kondensstreifen gestellt zu haben, weil ich den Streifen am Himmel (vom Flugzeug war da keine Spur mehr) nicht in mein Wolkenbild einordnen konnte.



Die amerikanische Bürgerrechtsbewegung und Anti-Chemtrail-Organisation *BlueSkies International* behauptet hingegen, schon in den 70er und 80er Jahren sei gelegentlich gesprüht worden. Das würde bedeuten, dass so gut wie alle dauerhaften Kondensstreifen, die je gesichtet wurden, wettermanipulative Experimente gewesen wären. *Blue-Skies* zog diese Schlussfolgerung jedoch aus der Tatsache, dass sich in alten Büchern bereits Fotos und Erklärungen finden würden, die mit den Chemtrailerscheinungen konform gehen – was sowohl ein Beweis für „altertümliche“ Chemtrails sein kann, als auch der Beweis für genau das Gegenteil, nämlich, dass wir nichts Außergewöhnliches am Himmel sehen, weil dasselbe schon vor vielen Jahrzehnten zu sehen war.

Der Unterschied zwischen früher und heute könnte also tatsächlich daran liegen, dass der Luftverkehr enorm zugenommen hat. Doch hätte sich diese Entwicklung

nicht eher schleppend vollzogen, so dass nicht sozusagen über Nacht zig Tausende eine Unmenge Streifen am Himmel sehen, wo in den Jahren zuvor *nie* welche gesehen wurden? Allerdings sieht man oft erst Dinge, wenn man darauf aufmerksam gemacht wurde, Dinge, die zwar zuvor genauso vorhanden waren, für die man jedoch völlig blind war.

Zweitens ist die Aussage von Pilot Michael Hahn eine Überlegung wert: „In den letzten Jahren wurden große Teile des Luftraums, der für das Militär reserviert war, für den zivilen Verkehr freigegeben. Das heißt nicht nur ein Flug pro Woche, sondern vielleicht zehn pro Stunde ...“

Wenn wir davon ausgehen, dass früher die Welt noch in Ordnung war (zumindest bezüglich Chemtrails), dann wäre an dieser Stelle die Frage zu beantworten, *wie lange* blieben die damaligen Streifen stehen? Fünf Minuten? Zehn? Wer kann sich daran erinnern? Wer setzte sich damals schon eine halbe Stunde oder länger darnieder und beobachtete das Verhalten von Kondensstreifen? Mein Nachbar nicht, Freund Roland nicht, ich nicht – und Sie?

„Schlechtwetterregel“ nichts als Vertuschung?

Die Sache mit dem „Schlechtwetterboten“ sei ein Vertuschungsmanöver seitens der Meteorolo-

Immer wieder tauchen Indizien für das „rätselfhafte“ Chemtrails-Programm auf: Das Deckblatt eines Handbuchs, welches US-Air-Force-Academy-Schülern bei einem Kurs überreicht wird, der ihnen das Handling mit den Chemikalien der Chemtrails näherbringen soll. Doch beweist das Vorhandensein einzelner Experimente an sich nicht zwingend, dass das Experiment auch großräumig, flächendeckend überall und dauerhaft durchgeführt wird.
(Foto von Peter Platte zur Verfügung gestellt)



Wilde Muster aus Cirren-Wolken. Die ursprünglichen Streifen sind teilweise noch zu sehen. Verhielten sich Kondensstreifen vor dreißig, vierzig oder mehr Jahren genauso?

gen usw., meine Peter Platte. Die Sache würde sich so verhalten wie „Deep Shield“ das erklärt habe. Sprühaktionen würden vor einer Schlechtwetterfront durchgeführt, um Regen zu verhindern und die Atmosphäre auszutrocknen. Dann müsste die Vertuschung tatsächlich schon seit Jahrzehnten laufen, sie müsste kurz nach dem zweiten Weltkrieg eingefädelt worden sein, wenn man bedenkt, in welchem Alter die Menschen teilweise sind, die sich an dieser „Schlechtwetterregel“ seit ihrer Kindheit orientieren. Trotzdem würde mich auch eine langfristig geplante Vertuschungsaktion nicht wundern. Es gibt verschiedene Bereiche (z. B. Schulmedizin), in denen ähnlich langfristige „Manöver“ zur allgemeinen Gehirnwäsche abgelaufen sind und dies immer noch tun. Allerdings scheint auch die persönliche Einstellung dafür ausschlaggebend zu sein (oder ist es die Intensität, mit der man beobachtet?), was genau man am Himmel zu sehen bekommt.

Trocken & kalt nach Chemtrails

Um sich Klarheit über die klimatischen Auswirkungen der dauerhaften Streifen zu verschaffen, hat sich Peter Platte eine eigene Wetterstation zugelegt und z.B. folgende Beobachtungen gemacht: „08.00 Uhr: 22° C, 80 % Luftfeuchtigkeit. Danach Auftreten massiver Streifen mit mehreren Flugzeuge gleichzeitig.

09.30 Uhr: 15° C, 20 % Luftfeuchtigkeit.“ Also ist nach dem „Sprühen“ sowohl die Luftfeuchtigkeit um bis zu 60 bis 80 % als auch die Temperatur um 7° bis 15° C gesunken. Genaue Wetteraufzeichnungen mehrerer Wetterstationen finden Sie auf Peter Plattes Seite: www.chemtrail-forum.de. Doch deckt sich diese Beobachtung auch *mit den vollkommen natürlichen Phänomenen* bei der Entstehung der Cirrostratusbewölkung! Erhöhte Kondensstreifen führen zu Eiswolkenbildung, diese vermindert die Sonneneinstrahlung – und es wird kälter, ganz ohne Chemtrails!

Wie war es früher?

Er habe eben die Depesche Nr. 4/2006 gelesen, rief mich mein Vater an, und wolle mir mitteilen, er habe schon als kleiner Junge (also in den 40er Jahren) *ganz bewusst* Kondensstreifen beobachtet und dabei die unterschiedlichsten Erscheinungen gesehen, u. a. dauerhafte, sich über Stunden ausdehnende Streifen.

Vor zwei Wochen besuchte ich in Bolivien einen 73jährigen Aussteiger, der von der Schwäbischen Alb stammt und jetzt im bolivianischen Tiefland auf seiner Hazienda lebt. Unauffällig und ohne Chemtrails überhaupt zu erwähnen, erkundigte ich mich bei ihm, ob er denn gelegentlich Kondensstreifen beobachte. Er mein-

te: „Hier in Bolivien nur sehr selten in den Wintermonaten (also wenn es kalt genug ist). Seinerzeit aber, als ich noch auf der Schwäbischen Alb gelebt habe (vor 20 Jahren), da bin ich oft morgens aufgestanden und der Himmel war schon voller Streifen.“

Wie sind also Ihre Beobachtungen?

In welchen Höhen beobachten Sie bleibende Kondensstreifen? Machen Sie Fotoserien mit Datum, Uhrzeit, Angaben zur eigenen Position und zur Richtung der Streifen! Rufen Sie bei Ihrer örtlichen Wetterwarte an, um sich bei Bewölkung nach der Hauptwolkenuntergrenze und der in dieser Höhe herrschenden Luftfeuchtigkeit und Temperatur zu erkundigen. Wenn darunter Streifen sichtbar sind, kennen Sie die Höhe der Flugzeuge. Wenn die Daten nicht mit denjenigen übereinstimmen, die für die Bildung von Kondensstreifen nötig sind, haben Sie einen Chemtrail fotografiert und wir haben einen möglichen Beweis!

Welche Wetterveränderungen beobachten Sie nach dem Erscheinen der Streifen? Bildet sich in

Luftkampf im Zweiten Weltkrieg. Auf diesem Bild könnte man meinen, Streifen mit jenen Ausstülpungen erkennen zu können, die heute als Merkmal für Chemtrails gelten sollen.



Zweiter Weltkrieg, am 19. Juni 1944! Leider wissen wir nicht, wie sich diese Streifen anschließend verhielten! Lösten sie sich auf oder dehnten sie sich auseinander und bedeckten schließlich den ganzen Himmel mit einer trüben Wolkendecke?



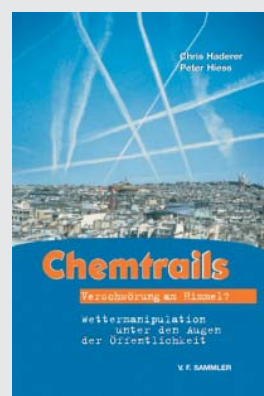
der folgenden Nacht Tau? Regnet es? Lässt sich die „Schlechtwetterregel“ anwenden? Stimmt das nachfolgend eintretende Wettergeschehen mit der Vorhersage überein? Gibt es Hinweise für Fallout⁽⁴⁾? Oder irgendwelche gesundheitlichen Probleme?

Wie sind Ihre Erinnerungen?

Oder die Ihrer Eltern und Großeltern? Wie sahen Kondensstreifen in den 40er, 50er, 60er, 70er Jahren aus? Wie verhielten sie sich? Es kann doch nicht sein, dass ein Teil der Bevölkerung behauptet, Kondensstreifen sehen heute so aus wie früher, ein anderer Teil aber behauptet, Kondensstreifen hätten nie im Leben so ausgesehen und ein dritter Teil kann sich an überhaupt nichts mehr erin-

nern. Natürlich ist klar, dass in den 40er und 50er Jahren allein aufgrund des spärlichen Luftverkehrs sicher keine Gittermuster entstanden sind, aber einzelne Streifen und deren Verhalten werden doch irgend jemandem irgend wann einmal aufgefallen sein?! Haben Sie vielleicht „uralte“ Fotos in Ihren Archiven, auf denen „zufällig“ ein oder mehrere Kondensstreifen zu sehen sind? Eine „uralte“ Fotoserie, um das Verhalten des Streifens etwa während einer Stunde nachvollziehen zu können, wäre natürlich ideal. Teilen Sie mir Ihre Beobachtungen mit, auf dass wir die offenen Fragen gemeinsam klären können. Danke!

Herzliche Grüße,
Kristina Peter
kristinasurvival@hotmail.com



Chris Haderer und Peter Hiess „Chemtrails – Verschwörung am Himmel?“

Neben „Alles über Chemtrails“ finden Sie im Buch Informationen zur Wolken- und Kondensstreifenentstehung, eine kurze Geschichte der chemischen Wettermanipulation, die Vorstellung des hochgiftigen NATO-Treibstoffes JP-8, das Interview mit „Deep Shield“ und vieles Wissenswerte mehr – nicht zuletzt hervorragende Fotos von Streifen aller Art.

Erhältlich bei:
Neue Zeit Buchversand, Joachim Rößger
Telefon: (0 72 37) 48 49-74, Fax: -73
neuezeitversand@yahoo.de
www.neue-zeit-versand.de

Erschienen im V. F. Sammler-Verlag
135 Seiten, durchgehend in Farbe (!)
mit Hunderten Photos, Grafiken und
Schaubildern, gebunden, Hartcover.
ISBN 3-85365-213-1, Preis: € 14,95

Sabine Hinz Buchversand
Tel.: (0 70 21) 73 79-0, Fax: 73 79-10
Internet-Shop: www.sabinehinz.de
E-Mail: info@sabinehinz.de

mehr wissen besser leben

Tel.: 07021- 73 79-0 · Telefax: 73 79-10 · email: info@sabinehinz.de
Depesche: www.kent-depesche.com · Verlag: www.sabinehinz.de

Sabine Hinz
Verlag & Versandbuchhandel
Dreikönigstraße 11a

73230 Kirchheim unter Teck

Name

Straße

PLZ, Ort

Tel. / Mobil

Fax

E-Mail / Internet



Datum, Unterschrift für Ihre Bestellung

Ja, ich möchte die Depesche gerne haben/kennenlernen ...

- Mit dem Kennenlern-Set** Themen unten ankreuzen und/oder folgende konkrete Einzelheftnummern: _____
Ich erhalte einmalig 6 bereits erschienene Ausgaben zum Kennenlernsonderpreis von nur € 10,--
Meine 6 Hefte wünsche ich zu folgenden Heften zu erhalten (bitte mindestens 3, maximal 6 Felder ankreuzen).
- | | | | |
|--|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> 11.9. (Hintergründe) | <input type="checkbox"/> Entschlackung (Entsäuerung) | <input type="checkbox"/> Massenbeeinflussung | <input type="checkbox"/> Süßmittel unter der Lupe |
| <input type="checkbox"/> Abenteuer Südamerika | <input type="checkbox"/> Fernsehen (Hintergründe) | <input type="checkbox"/> Rätsel des Menschen | <input type="checkbox"/> Unterdrückung (System) |
| <input type="checkbox"/> AIDS (überleben) | <input type="checkbox"/> Fluor-Lüge | <input type="checkbox"/> Mikrowellen (Gefahren) | <input type="checkbox"/> Virennachweise zweifelhaft |
| <input type="checkbox"/> Altern (vorbeugen) | <input type="checkbox"/> Gesundheit | <input type="checkbox"/> Musik Verstehen (Seminar) | <input type="checkbox"/> Vogelgrippe |
| <input type="checkbox"/> Arthrose (heilen) | <input type="checkbox"/> Hyperaktiv. (Ursachen/Lösungen) | <input type="checkbox"/> Neue Medizin | <input type="checkbox"/> Wasserenergiesierung |
| <input type="checkbox"/> Biolandbau | <input type="checkbox"/> Impfen - ja oder nein? | <input type="checkbox"/> Propagandamethoden | <input type="checkbox"/> Wasser und Salz |
| <input type="checkbox"/> Bodenfruchtbarkeit | <input type="checkbox"/> Jod (Jod = Gift) | <input type="checkbox"/> Psychopolitik | <input type="checkbox"/> Weg zum Glück |
| <input type="checkbox"/> Brustkrebs (vermeidbar) | <input type="checkbox"/> Krebs (Neue Medizin) | <input type="checkbox"/> Psychiatriekritik | <input type="checkbox"/> Wiedergeburt |
| <input type="checkbox"/> Chemtrails | <input type="checkbox"/> Lebensinseln | <input type="checkbox"/> Regionalwährungen | <input type="checkbox"/> Gekaufte Wissenschaft |
| <input type="checkbox"/> Darmreinigung | <input type="checkbox"/> Lebensmittellügen | <input type="checkbox"/> Ritalinkritik | <input type="checkbox"/> Zinswirtschaft |
| <input type="checkbox"/> Drei Schritte zur Rettung Deutschl. | <input type="checkbox"/> Licht in der Nahrung | <input type="checkbox"/> S.A.R.S. (Märchen) | <input type="checkbox"/> Zucker (Tod auf Raten) |
- Andere: _____
- Per dem Kennenlern-Quartalsbezug**
Ich erhalte einmalig 3 Monate lang jeweils die aktuelle Ausgabe von »mehr wissen - besser leben« (9 Hefte) zum Kennenlernpreis von nur € 10,--. Anschließend habe ich die Möglichkeit, auf regelmäßigen Bezug umzusteigen oder die Zusendung formlos und ohne Fristen abzubestellen. In keinem Fall entsteht mir eine Abo-*Verpflichtung*.
- Jahrgangs-CD (»E-Depeschen« im PDF-Format für Acrobat-Reader)**
 2001 (40 St.: 40,-) 2002 (48 St.: 48,-) 2003 (48 St.: 48,-) 2004 (36 St.: 36,-) 2005 (36 St.: 54,-)
- Themen-Hefter und »Kent-Reports« (Artikelsammlungen zu jew. einem Thema, DIN A4, Farbcover)**
- | | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Entsäuerung (60 S., € 9,90) | <input type="checkbox"/> GELD (70 S., € 9,90) | <input type="checkbox"/> Impfen (150 S., € 14,80) |
| <input type="checkbox"/> Wasser (64 S., € 9,90) | <input type="checkbox"/> 11. September (64 S., € 9,90) | <input type="checkbox"/> Fehldiagnose AD(H)S (140 S. € 14,80) |
| <input type="checkbox"/> Zucker (68 S., € 9,90) | <input type="checkbox"/> Matrix/Manipulation (130 S., € 14,80) | <input type="checkbox"/> Gesunde Kinder (100 S., € 9,90) |
| <input type="checkbox"/> SALZ (63 S., € 9,90) | | <input type="checkbox"/> Vogelgrippe (mit DVD, 40 S. € 6,40) |
- Monatlicher Bezug (nur per Lastschriftverfahren) zu € 9,--**
3 Hefte »mehr wissen - besser leben« pro Monat.
Die ersten drei Wochen sind KOSTENFREI (Kennenlernbezug). Man kann den Bezug jederzeit formlos einstellen und/oder wieder aufnehmen.
Keine Kündigungsfristen! Es gibt keine Verpflichtungen!
(Wenn Sie sich mit einem oder mehreren anderen Bezieher(n) zusammenschließen und wöchentlich zwei oder mehr identische Ausgaben der Depesche beziehen, können Sie den Bezugspreis drastisch reduzieren. Bitte erkundigen Sie sich beim Verlag.)
- Halbjahresbezug (ab Monat X) zu € 48,--**
3 Wochen kostenfrei (bei Erstbestellung), danach 6 Monate je 3 Hefte (= 18) von »mehr wissen - besser leben«
(Wenn Sie sich mit einem oder mehreren anderen Bezieher(n) zusammenschließen und wöchentlich zwei oder mehr identische Ausgaben der Depesche beziehen, können Sie den Bezugspreis drastisch reduzieren. Bitte erkundigen Sie sich beim Verlag.)

Ermächtigung zur Teilnahme am Lastschriftverfahren. Hiermit ermächtige ich den S. Hinz Verlag, oben ausgewählten Betrag von meinem

Konto (Kontonummer)

bei der (Bank, Ort, Bankleitzahl) einzuziehen.

(Datum und Unterschrift für die Einzugsermächtigung)