

IBBU

Institut für Biosensorik und
Bioenergetische Umweltforschung

Wissenschaftliche Leitung: DI Dr. Noemi Kempe

A - 8501 Lieboch, Drosselgasse 10

Telefon: 0043-3136-61043

Telefax: 0043-3136-61083

email: n.kempe.ibbu@acn.at

Partnerinstitut der Forschungsstelle für Biosensorik der Ludwig Boltzmann-Gesellschaft
Österreichische Vereinigung zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung

Bericht

zum Experiment "Verbesserung der Raumsituation
im Auto der Marke VW Typ Sharan bezüglich der Verringerung der
elektromagnetischen Störungen durch die niederenergetischen
Informationsmaterialien von Herrn Franz Gabriel"

Das Experiment wurde am 28. September 1999 am Territorium der VW-
Werkstatt in Hallein/Salzburg durchgeführt.

Auftraggeber der Messungen: Franz Gabriel

Messungen und Bericht:

Institut für Biosensorik und
bioenergetische Umweltforschung
Drosselgasse 10
8501 Lieboch

Wissenschaftliche Leitung:

DI Dr. Noemi Kempe

1. Zielstellung

Ausgangssituation ist die elektromagnetische Belastung, welcher der menschliche Organismus während einer Autofahrt, im vorliegenden Fall in einem Auto der Marke VW Typ Sharan, ausgesetzt ist.

Es soll in diesem Experiment überprüft werden, ob es mittels der verschiedenen "Entstörmaßnahmen" von Herrn Franz Gabriel, die an diesem konkreten Auto durchgeführt wurden, möglich ist, den menschlichen Organismus zu entlasten.

2. Methode

Für die Abschätzung des Gesundheitszustandes der Probanden wurden folgende zwei Diagnosemöglichkeiten des Expertensystems IMEDIS eingesetzt:

- segmentare Diagnostik
- biofunktionale Organometrie
-

In Anlage 1 sind diese beiden Verfahren genauer beschrieben.

3. Durchführung des Experimentes

Es wurden von Herrn Gabriel folgende 4 Probanden, die alle Mitarbeiter der VW-Vertragswerkstatt sind, ausgewählt:

- Frau S. Ebner, 52 Jahre, selbst Fahrerin eines Sharan
- Herr A. Fischer, 38 Jahre
- Herr M. Hummel, 31 Jahre
- Herr T. Nitsche, 37 Jahre

Zunächst wurden alle vier Probanden hintereinander mittels Expertensystem IMEDIS nach den beiden oben genannten Methoden in einem Raum ohne große Störquellen, wie Elektrosmog oder geopathogene Belastungen, vermessen. Während der Messung des vierten Probanden hat die erste Probandin in einem für das Experiment zur Verfügung gestellten VW Sharan eine Testfahrt von ca. 10 km unternommen. Sie wurde sofort nach ihrer Rückkehr erneut nach den beiden Methoden am selben Platz gemessen. In der Zwischenzeit unternahm der zweite Proband seine Testfahrt usw. Nachdem alle vier Probanden gemessen waren, hat Herr Gabriel mit seinem Gehilfen diesen Wagen nach seinen Vorstellung "präpariert". Was er unternommen hat, kann man bei ihm persönlich erfahren. Diese Information ist nicht Bestandteil unseres Berichtes. Diese Arbeit dauerte ca. 20 Minuten. Danach erfolgte der zweite Teil der Meßarbeit. Jeder Proband wurde nach seiner Testfahrt mit diesem Wagen auf der selben Strecke wie vorhin neuerlich mittels Expertensystem IMEDIS nach den beiden Methoden vermessen.

Es wurde streng darauf geachtet, daß die Probanden in den Pausen nicht viel essen oder sehr anstrengende Tätigkeit ausführen.

Bei Probandin 1, die auch privat den Wagentyp Sharan, der bereits von Herrn Gabriel behandelt wurde, fährt, wurde noch eine 4. Messung nach der Fahrt mit ihrem eigenen Wagen durchgeführt.

4. Meßergebnisse der Segmentenmessung

4.1 Analyse der Integralparameter

Tabelle 1: Integrierende Abschätzungen der Segmentenmessungen an Probandin I

Parameter	Ist-Zustand	1.Fahrt mit unbehandeltem Auto	2.Fahrt mit behandeltem Auto	3. Fahrt mit eigenem Auto	Kommentar
Messzeit	8:01	9:12	10:26	11:21	
Allgemeiner Typ unspezifischer Körperreaktion: Ausgangszustand Nach der Test-Belastung	Mäßige Hypoergie Ohne Veränderung	Mäßige Hypoergie Ohne Veränderung	Manifestierte Hypoergie Ohne Veränderung	Manifestierte Hypoergie Ohne Veränderung	keine Veränderung
Tonus des VNS: Ausgangszustand Nach der Test-Belastung	Mäßige Parasympathikotonie Ohne Veränderung	Mäßige Parasympathikotonie Ohne Veränderung	Manifestierte Parasympathikotonie Ohne Veränderung	Manifestierte Parasympathikotonie Ohne Veränderung	keine Veränderung
Sauerstoffverbrauch durch Gewebe:	Norm	Norm	Norm	Norm	keine Veränderung
Zustand der Immunreaktion	Imunodefizit	Imunodefizit	Imunodefizit	Imunodefizit	keine Veränderung
Vegetative-Irritationssyndrome (Lokalisationszone)	Kopf-Hals-Organ	Kopf-Hals-Organ	Kopf-Hals-Organ	Kopf-Hals-Organ	
Vermutete Leitsyndrome	Zerebrovaskulär	Zerebrovaskulär Kardiorespiratorisch	Kardiorespiratorisch Zerebrovaskulär	Kardiorespiratorisch Zerebrovaskulär	keine nennenswerte Veränderung
Allgemeiner Regulationstyp	Begrenzt	Begrenzt	Begrenzt	Begrenzt	keine Veränderung

Ergebnis: Es sind bei allen integralen Parametern keine Veränderungen festzustellen. Lediglich beim Parameter "vermutete Leitsyndrome" zeigt sich nach der Autofahrt eine kleine Veränderung.

Tabelle 2: Integrierende Abschätzungen der Segmentenmessungen an Proband 2

Parameter	Ist-Zustand	1.Fahrt mit unbehandeltem Auto	2.Fahrt mit behandeltem Auto	Kommentar
Meßzeit	8:22	9:26	10:36	
Allgemeiner Typ unspezifischer Körperreaktion: Ausgangszustand	Schwach manifestierte Hypoergie	Mäßige Hypoergie	Mäßige Hypoergie	Autofahren verringert Energie
Nach der Test-Belastung	Ohne Veränderung	Schwach manifestierte Hypoergie	Schwach manifestierte Hypoergie	
Tonus des VNS: Ausgangszustand	Schwach manifestierte Parasympathikotonie	Mäßige Parasympathikotonie	Mäßige Para- sympathikotonie	Autofahren verstärkt Parasympa- thikotonie
Nach der Test-Belastung	Ohne Veränderung	Parasympathikotone Tendenz	Parasympathiko- tone Tendenz	
Sauerstoffverbrauch durch Gewebe:	Norm	Norm	Norm	keine Veränderung
Zustand der Immunreaktion	Immunitätsspannung	Immunodefizit	Immunodefizit	Autofahren schwächt Immunsystem
Vegetative-Irritationssyndrome (Lokalisationszone)	Kopf-Hals-Organe	Kopf-Hals-Organe	Kopf-Hals- Organe	keine Veränderung
Vermutete Leitsyndrome	Zerebrovaskulär	Zerebrovaskulär	Zerebrovaskulär	keine Veränderung
Allgemeiner Regulationstyp	Begrenzt	Schwach	Schwach	Veränderungen der Regulation bei Autofahrt

Ergebnis: Bei Proband 2 verschlechtern sich nach der Testfahrt nahezu alle Parameter, egal mit welchem Auto gefahren wird.

Tabelle 3: Integrierende Abschätzungen der Segmentenmessungen an Proband 3

Parameter	Ist-Zustand	1.Fahrt mit unbehandeltem Auto	2.Fahrt mit behandeltem Auto	Kommentar
Messzeit	8:41	9:40	10:54	
Allgemeiner Typ unspezifischer Körperreaktion: Ausgangszustand	Normergie	Mäßige Hypoergie Normergie	Mäßige Hypoergie Normergie	Autofahren verringert Energie
Nach der Test-Belastung	Ohne Veränderung			
Tonus des VNS: Ausgangszustand	Eutonic	Mäßige Parasympathiko- tonie	Mäßige Parasympathikotonie	Autofahren verstärkt Parasympa- thikotonie
Nach der Test-Belastung	Ohne Veränderung	Parasympathiko- tone Tendenz	Parasympathikotone Tendenz	
Sauerstoffverbrauch durch Gewebe:	Norm	Norm	Norm	Ohne Veränderung
Zustand der Immunreaktion	Norm	Immunodefizit	Immunodefizit	Autofahren schwächt Immunsystem

Vegetative-Irritationssyndrome (Lokalisationszone)	Kopf-Hals-Organe	Kopf-Hals-Organe	Kopf-Hals-Organe	Ohne Veränderung
Vermutete Leitsyndrome	Zerebrovaskulär Urogenital	Zerebrovaskulär	Zerebrovaskulär	Ohne Veränderung
Allgemeiner Regulationstyp	Normal	Normal	Normal	Ohne Veränderung

Ergebnis: Bei diesem Probanden verschlechtern sich einige Parameter.

Tabelle 4: Integrierende Abschätzungen der Segmentmessungen an Proband 4

Parameter	Ist-Zustand	1.Fahrt mit unbehandeltem Auto	2.Fahrt mit behandeltem Auto	Kommentar
Messzeit	8:28	9:52	11:06	
Allgemeiner Typ unspezifischer Körperreaktion: Ausgangszustand	Hyperergie	Schwach manifestierte Hypoergie	Mäßige Hypoergie	Autofahren verringert Energie
Nach der Test-Belastung	ohne Veränderung	Normergie	Normergie	
Tonus des VNS: Ausgangszustand	Mäßige Sympathikotonie	Schwach manifestierte Parasympathikotonie	Mäßige Parasympathikotonie	Autofahren verstärkt Parasympathikotonie
Nach der Test-Belastung	Ohne Veränderung	Parasympat. Tendenz	Parasympath. Tendenz	
Sauerstoffverbrauch durch Gewebe:	Norm	Norm	Norm	keine Veränderung
Zustand der Immunreaktion	Manifestierte Immunitätsspannung	Immunitätsspannung	Immundefizit	Autofahren schwächt Immunsystem
Vegetative-Irritationssyndrome (Lokalisationszone)	Kopf-Hals-Bereich	Kopf-Hals-Bereich	Kopf-Hals-Bereich	Keine Veränderung
Vermutete Leitsyndrome	Zerebrovaskulär Kardiorespiratorisch	Zerebrovaskulär	Zerebrovaskulär	Keine Veränderung
Allgemeiner Regulationstyp	Begrenzt	Normal	Normal	Besserung der Regulation!

Wichtige Bemerkung zu Proband 4: Die Erfassung des Ist-Zustandes erfolgte gleich nach seiner Autofahrt von ca. 2,5 Stunden mit einem Mercedes. Aus diesem Grund war sein Ausgangszustand etwas beeinträchtigt.

Ergebnis: Bei diesem Probanden verschlechtern sich nach der Autofahrt mit dem unbehandelten Auto einige Parameter. Allerdings hat sich das Regulationsvermögen etwas gebessert. Dies kann dadurch erklärt werden, daß sich seine Homöostase durch die langen Pausen zwischen den Messungen von seiner langen Autofahrt erholt hat.

4.2 Abschätzung der Differentialparameter

Probandin 1

Der Zustand des sympathischen VNS im oberen Körperbereich zeigt mit jeder weiteren Messung eine sukzessive Verschlechterung. Am schlechtesten sind die Werte der 4. Messung,

d.h. nach der Fahrt mit dem eigenen Wagen. Leider ist diese Probandin in den Pausen zwischen den Fahrten, die ca. 1 Stunde ausmachten, ihren dienstlichen Pflichten nachgegangen, die ihre Nerven reichlich strapazierten. Dies ist eine Erklärung für die schlechten Werte.

Proband 2

Bei allen 3 Messungen blieb der Zustand des sympathischen VNS nahezu unverändert. Interessanterweise wechseln jedoch die funktionellen Störungen im unteren Körperbereich von der rechten Seite bei der Messung im Ist-Zustand und nach der Fahrt mit dem Standardauto Sharan zur linken Seite bei der Messung nach der Fahrt mit dem behandelten Auto. Diese Tendenz ist auch bei Probandin 1 zu beobachten.

Proband 3

Nach der Testfahrt im behandelten Auto zeigt sich im Vergleich zum Ausgangszustand und zur Standardautofahrt eine geringe Entspannung des Zustandes des sympathischen VNS insbesondere im Bereich Herz. Bei dieser Messung erkennt man auch bei den Werten im unteren Körperbereich eine geringe Verbesserung.

Proband 4

Bei diesem Probanden zeigen sich die Veränderungen der Pathologiestufen nach der Fahrt mit dem behandelten Auto am deutlichsten. Die Pathologien haben sich um 3 bis 4 Stufen gebessert.

5. Meßergebnisse der biofunktionalen Organometrie

Bei diesen Messungen, die wesentlich mehr über den gesamten Homöostasezustand der Probanden aussagen, zeigt sich eine andere Situation.

In den Bildern 1 bis 4 ist deutlich zu erkennen, daß der Abweichungsfaktor bei allen 4 Probanden ausnahmslos bei der Messung nach der Fahrt im behandelten Auto am niedrigsten d.h. am nächsten dem Idealzustand ist. Dies gilt sowohl im Vergleich zum Ausgangszustand als auch im Vergleich zur Messung nach der 1. Testfahrt.

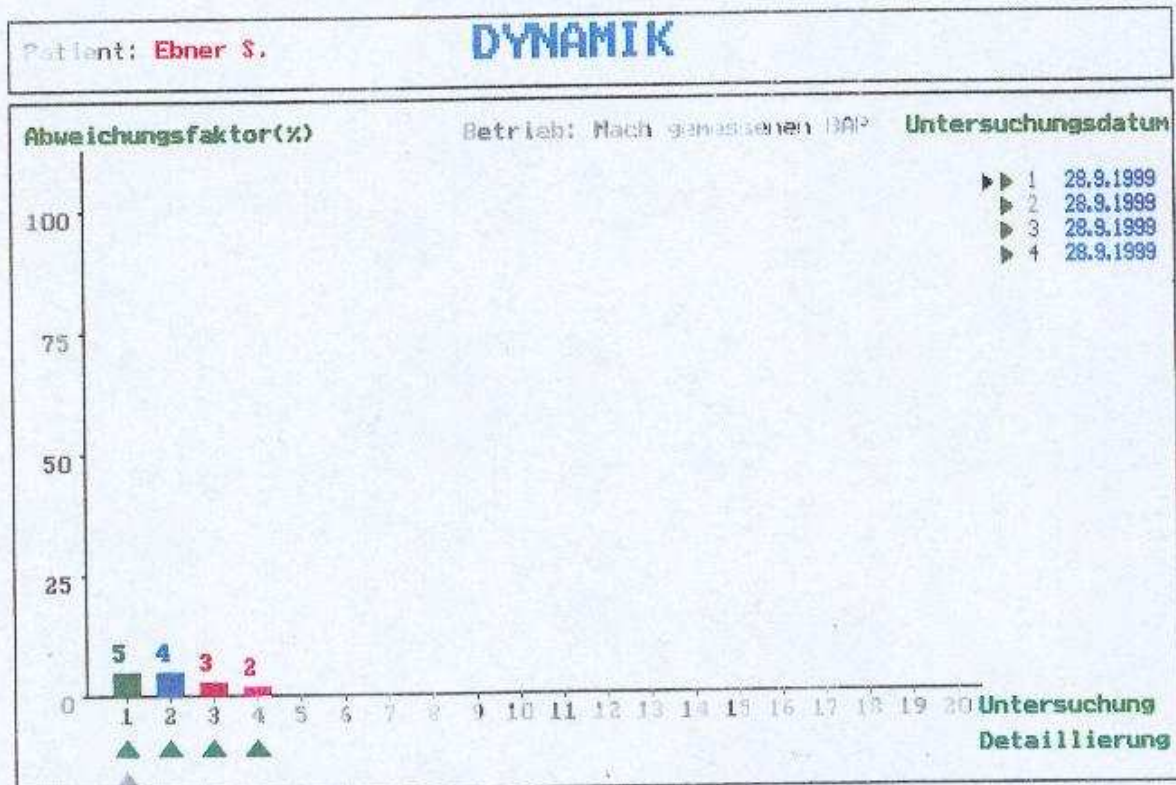


Bild 1: Vergleich der Abweichungsfaktoren aller durchgeführten Messungen berechnet nach den gemessenen bioaktiven Punkten bei Probandin 1

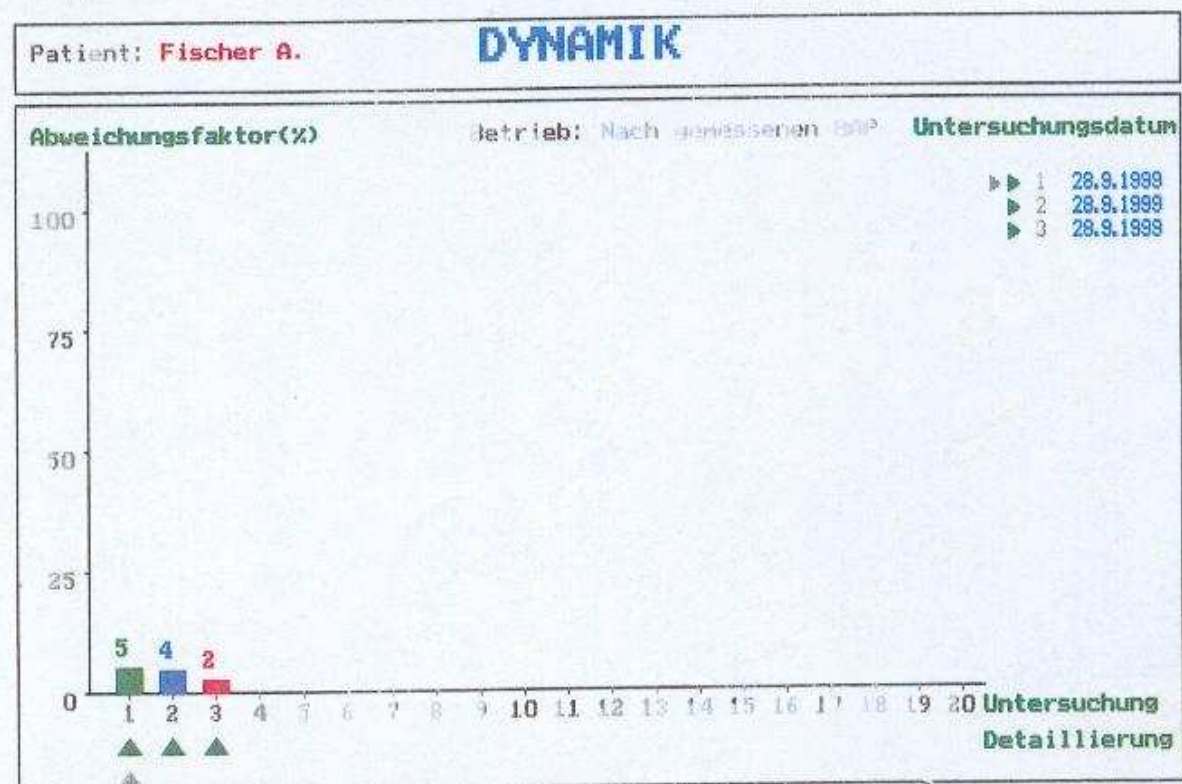


Bild 2: Vergleich der Abweichungsfaktoren aller durchgeführten Messungen berechnet nach den gemessenen bioaktiven Punkten bei Proband 2

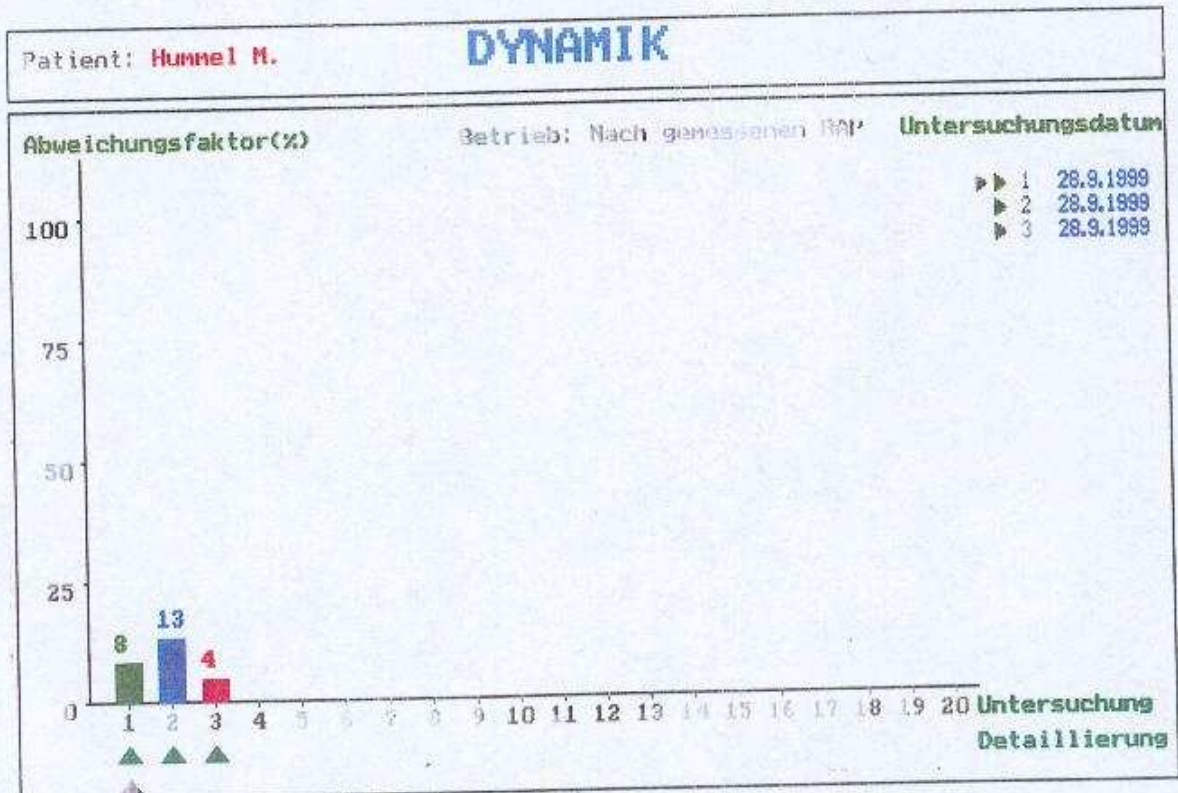


Bild 3: Vergleich der Abweichungsfaktoren aller durchgeführten Messungen berechnet nach den gemessenen bioaktiven Punkten bei Proband 3

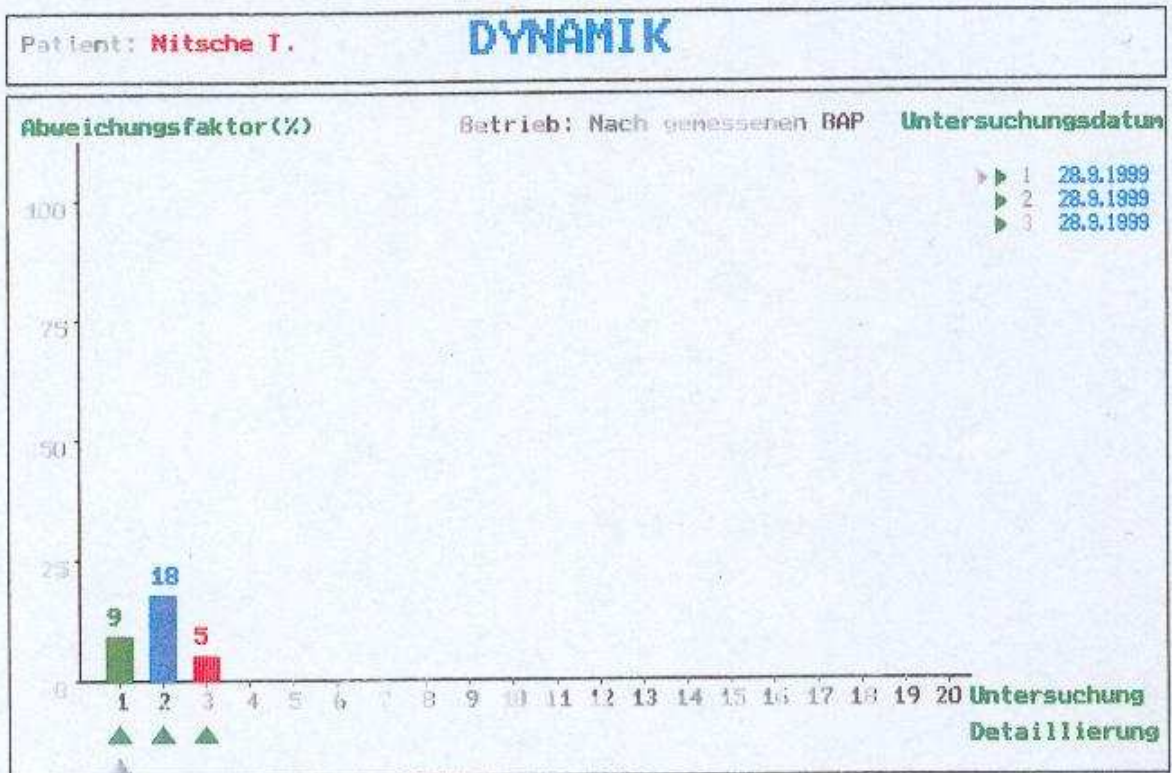


Bild 4: Vergleich der Abweichungsfaktoren aller durchgeführten Messungen berechnet nach den gemessenen bioaktiven Punkten bei Proband 4

Im folgenden werden an Hand der Kreisdiagramme die Meßergebnisse im Detail analysiert.

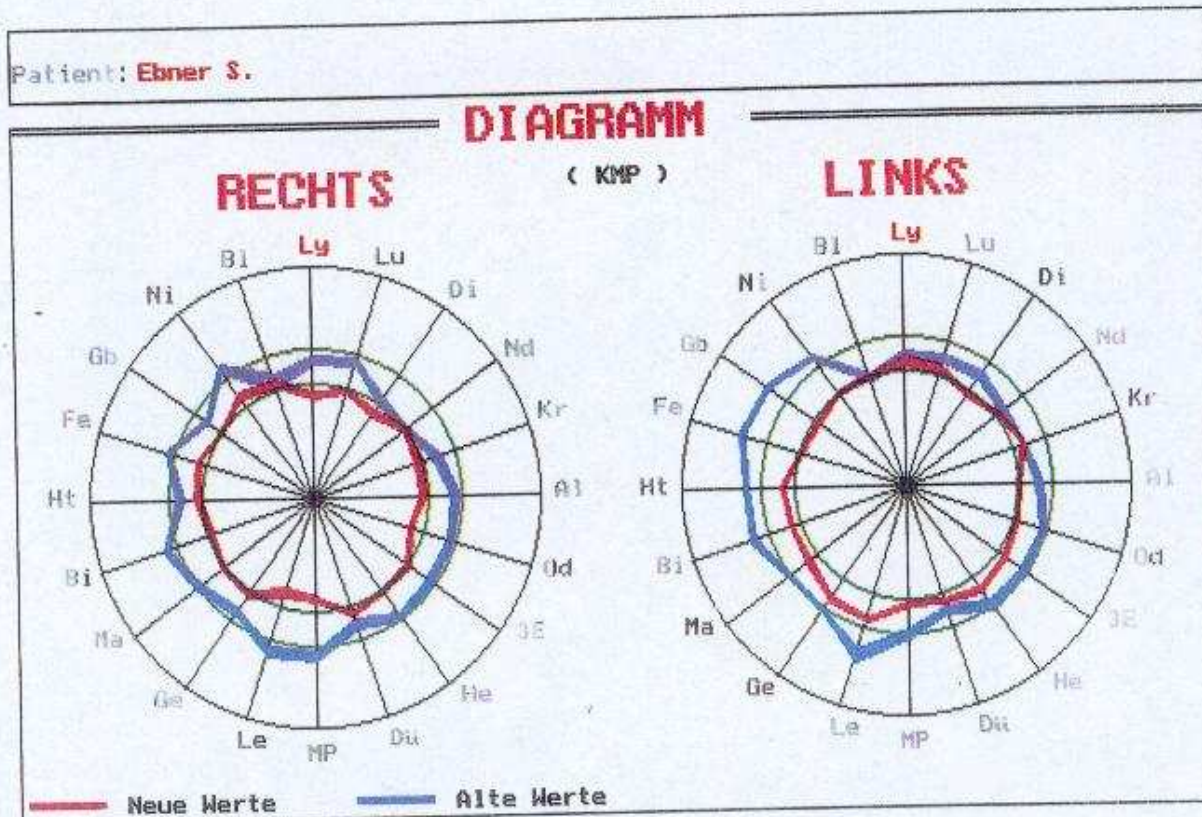


Bild 5: Meridiankreisdiagramme: Vergleich des Homöostasezustandes der Referenzmessung (blaues Diagramm) mit der Messung nach der 2. Testfahrt im harmonisierten Auto (rotes Diagramm)

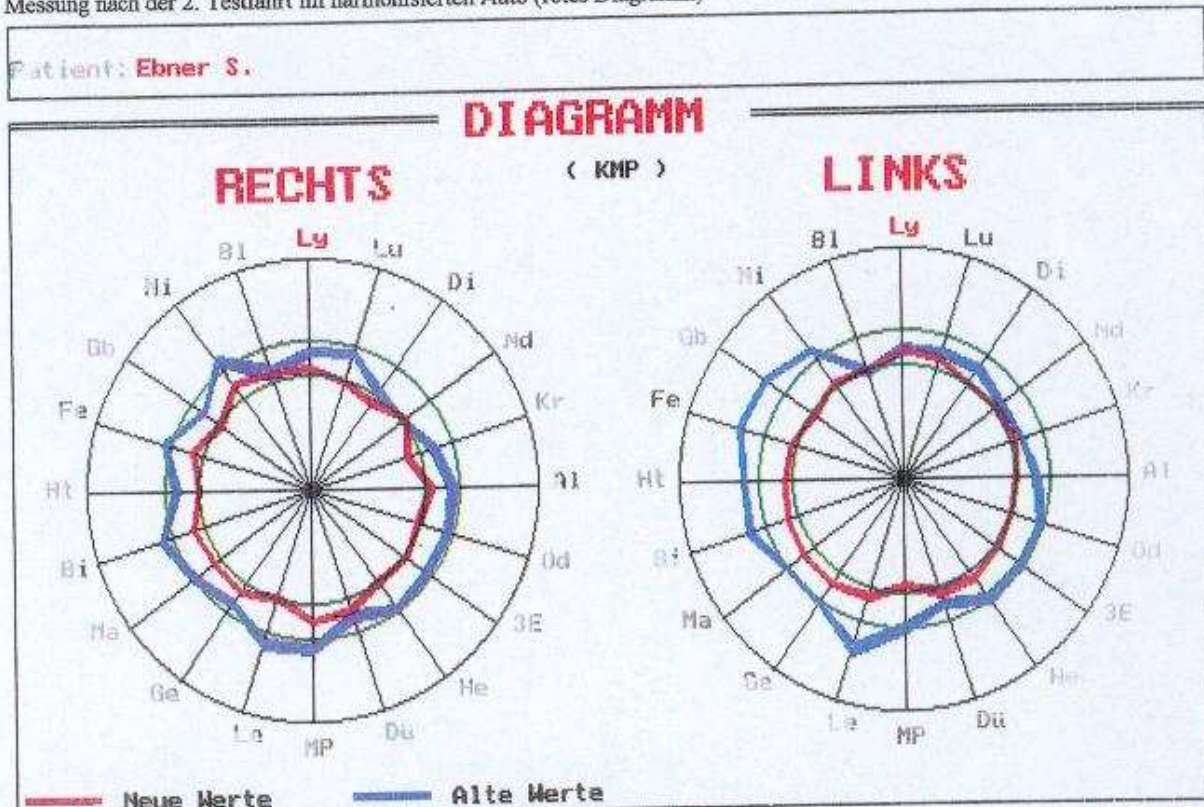


Bild 6: Meridiankreisdiagramme: Vergleich des Homöostasezustandes der Referenzmessung (blaues Diagramm) mit der Messung nach der 3. Testfahrt im eigenen Auto (rotes Diagramm)

Patient: **Fischer A.**

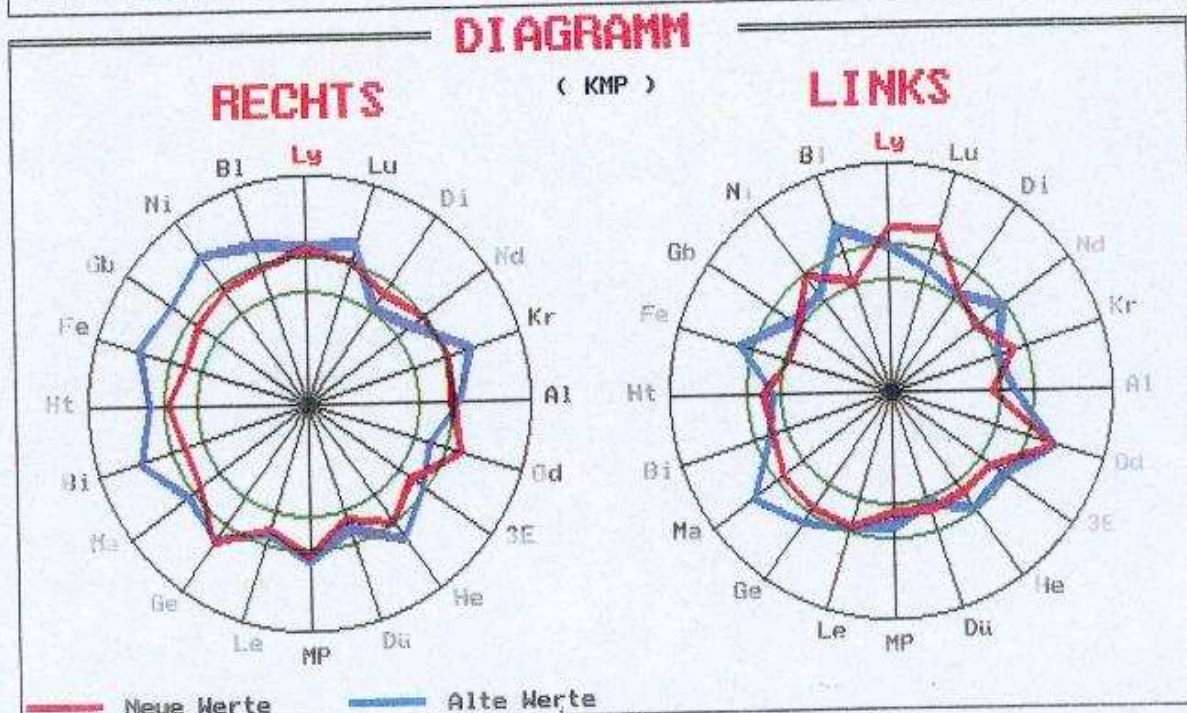


Bild 7: Meridiankreisdiagramme: Vergleich des Homöostasezustandes der Referenzmessung (blaues Diagramm) mit der Messung nach der 2. Testfahrt im harmonisierten Auto (rotes Diagramm)

Patient: **Hummel M.**

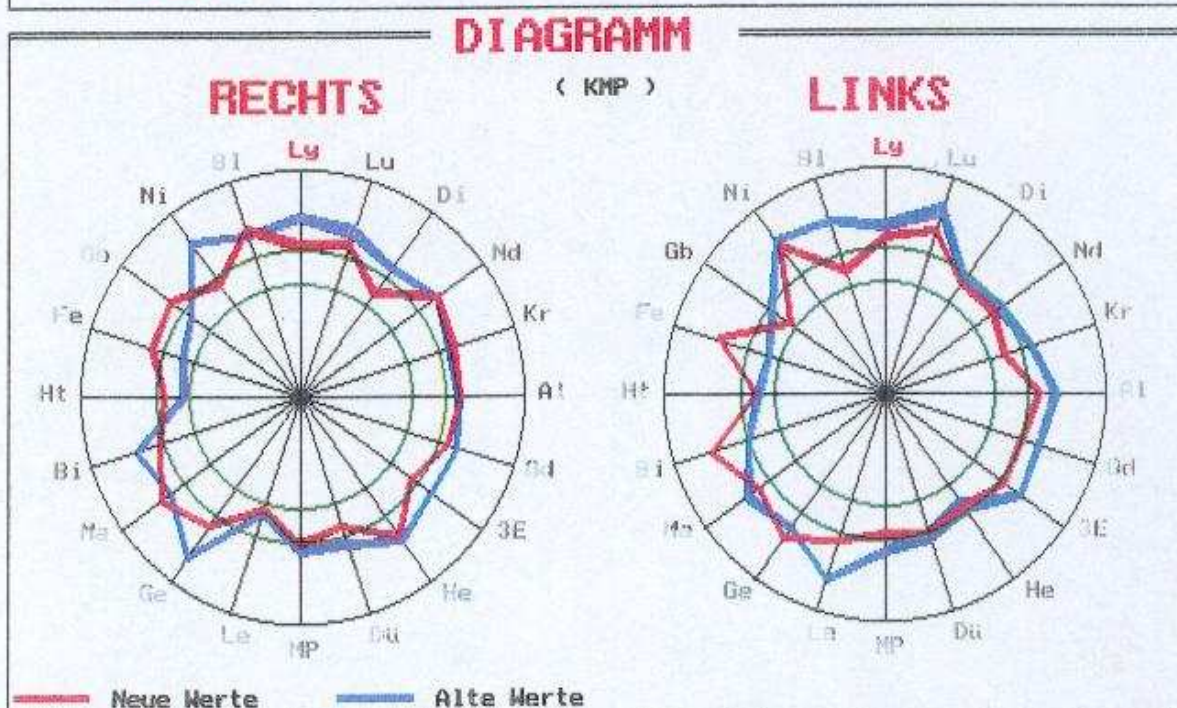


Bild 8: Meridiankreisdiagramme: Vergleich des Homöostasezustandes der Referenzmessung (blaues Diagramm) mit der Messung nach der 2. Testfahrt im harmonisierten Auto (rotes Diagramm)

Patient: Nitsche T.

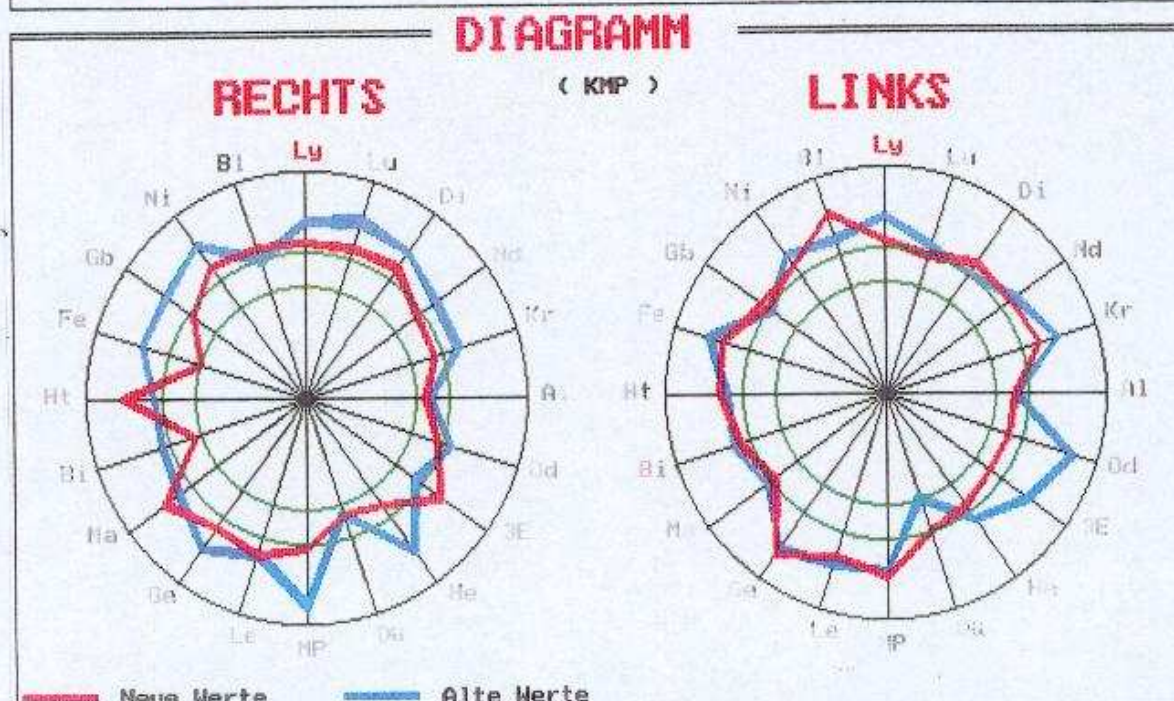


Bild 9: Meridiankreisdiagramme: Vergleich des Homöostasezustandes der Referenzmessung (blaues Diagramm) mit der Messung nach der 2. Testfahrt im harmonisierten Auto (rotes Diagramm)

Kommentar zu den Meridiankreisdiagrammen der Probanden

Probandin 1: Am Kreisdiagramm der 3. Messung, d.h. nach der Testfahrt im behandelten Auto, ist zu erkennen, daß nahezu alle Werte im Vergleich zur Referenzmessung den Idealwert 50 aufweisen. Der Vergleich ist in Bild 5 dargestellt.

Auf Bild 6, bei der Messung nach der Fahrt mit dem bereits seit längerem behandelten Eigenauto ist diese Tendenz noch deutlicher zu sehen. Im Vergleich zum Ist-Zustand der Homöostase der Probandin wirkt die Behandlung im Auto während der Fahrt harmonisierend auf alle Meridiane.

Proband 2: Auch in diesem Fall ist der harmonisierende Faktor der Behandlung des Autos deutlich zu erkennen - siehe Bild 7.

Proband 3: Die Homöostaseveränderungen sind ähnlich wie bei den anderen Probanden, im behandelten Auto ist eine deutliche Harmonisierung der Meridiane zu verzeichnen siehe Bild 8.

Proband 4 zeigte bereits im Ist-Zustand viele Abweichungen von den Norm-Werten. Nach der Fahrt im unbehandelten Auto reagiert er mit einer ernsten weiteren Verschlechterung, der Abweichungsfaktor beträgt 18%! Nach der 10-minütigen Fahrt mit dem behandelten Auto ist jedoch eine Harmonisierung der Meridiane eingetreten. Die Homöostasewerte zeigen bei vielen Parametern eine Besserung.

Da das Experiment nur an 4 Probanden durchgeführt wurde, wäre es kühn, über eine Gesetzmäßigkeit der Veränderung zu sprechen. Trotzdem betrachten wir die nachfolgend angezeigte Tabelle:

Hier bedeuten „↑“ oder „↓“ entsprechend „Erhöhung“ oder „Abfall“ der Werte der 3. Messung im Vergleich zum Ist-Zustand. Die Anzahl der Pfeile entspricht der relativen Größe der Veränderung:

4 Pfeile - sehr große Veränderung 15 - 20 % und mehr

3 Pfeile - große Veränderung 10 - 15%

3 Pfeile - mäßige Veränderung 5 - 10%

1 Pfeil - kleine Veränderung weniger als 5%)

0 - keine Veränderung

R - rechts L - links

Meridian		Proband 1	Proband 2	Proband 3	Proband 4	Kommentar
Ly	R	↓↓↓↓	0	↓↓↓	↓↓↓↓	
	L	↓	↑	↓	↓↓↓	
Lu	R	↓↓↓↓	↓	↓↓	↓↓↓	R starke bis mittelstarke sedative Wirkung
	L	↓	↑↑↑	↓↓	↓↓	
Di	R	↓	↑	↓↓↓	↓↓	
	L	↓	0	↓	↑	
Nd	R	0	↑	0	↓↓	
	L	0	↓↓	0	0	
Kr	R	↓↓	↓↓	0	↓↓↓	
	L	0	↑	↓↓	↓↓	
Al	R	↓↓↓↓	0	0	↓	
	L	↓↓	↓↓	↓↓	0	
Od	R	↓↓↓↓	↑↑↑	↓	↓	
	L	↓↓↓↓	0	↓↓	↓↓↓↓↓	
3E	R	↓↓↓↓	↓↓	↓↓↓	↑↑↑	Starke Wirkung, L nur sedativ
	L	↓↓	↓↓	↓↓	↓↓↓↓↓	
He	R	↓↓↓↓	↓↓	0	↓↓↓↓↓	
	L	↓↓	↓↓	0	↓↓↓	
Dü	R	↓	↓	↓↓	0	
	L	↓	↑	0	↑↑↑	
MP	R	↓↓↓↓↓	0	0	↓↓↓↓↓	
	L	↓↓↓	↓	↓↓	0	
Le	R	↓↓↓↓↓	0	0	0	
	L	↓↓↓↓↓	0	↓↓↓↓↓	0	
Ge	R	↓↓	0	↓↓↓	↓↓	
	L	↓	↓↓	↑	0	
Ma	R	↓↓↓↓	↓↓	↑	↑↑	Starke bis mittelstarke Wirkung, L - sedativ
	L	↓↓	↓↓↓	↓	↓	
Bi	R	↓↓↓↓↓	↓↓↓↓↓	↓↓↓	↓↓↓	R starke sedative Wirkung
	L	↓↓↓↓↓	↓	↑↑↑↑	0	
Ha	R	↓↓	↓↓	↑↑↑	↑↑↑	
	L	↓↓↓↓↓	↑	0	0	
Fe	R	↓↓↓↓	↓↓↓↓↓	↑↑↑	↓↓↓↓↓	Starke Wirkung verschiedene Art
	L	↓↓↓↓↓	↓↓↓↓↓	↑↑↑↑	↓	
Gb	R	↓↓	↓↓↓↓↓	↑↑↑	↓↓↓	Starke Wirkung verschiedene Art
	L	↓↓↓↓↓	↓	↓↓↓	↑	
Ni	R	↓↓↓	↓↓↓	↓↓↓↓↓	↓↓↓	R starke sedative Wirkung
	L	↓↓↓↓↓	↑↑	↓	↓	
Bl	R	↓	↓↓↓	↑	↑	
	L	0	↓↓↓↓↓	↓↓↓↓↓	↑↑↑	

Charakteristisch ist, daß sich die Auswirkung der Fahrt im behandelten Auto auf die Homöostase in einer Verkleinerung der Werte (siehe blaue Pfeile) zeigt. Bei allen 4 Probanden waren folgende Meridiane stark von einer Verbesserung der Werte betroffen:

Lu-R, Od-R, 3E - R und L, Ma- R und L, Bi-R, Ha-R, Fe-R und L, Gb- R und L und Ni - R
Die Meridiane: Di -L, Nd- R und L (gute Übereinstimmung mit den Resultaten der Segmentardiagnostik!), Du - R und Ge -L zeigen eine sehr geringe bis gar keine Veränderung. Diese Resultate sind sehr interessant, es darf jedoch nicht verallgemeinert werden, da die Messungen nur an 4 Personen durchgeführt wurden.

6. Schlußfolgerung

Das durchgeführte Experiment kann nur vorsichtig interpretiert werden, da die Anzahl der Probanden zu gering war und auch eine nachhaltige Wirkung der Materialien, d.h. eine Wirkung, die bei einer längeren bzw. einer mehrtägigen Fahrt erzielt werden kann, nicht gemessen wurde.

Einige Tendenzen sind jedoch erwähnenswert:

1. Die durch die speziellen Maßnahmen von Herrn F. Gabriel konnte eine veränderte Raumsituation in dem das Experiment zur Verfügung gestellten Auto VW Typ Sharan erzielt werden. Auf Grund der Messungen mittels Expertensystem IMEDIS wurde festgestellt, daß durch diese Harmonisierung eine eindeutige Wirkung auf die menschliche Homöostase der Fahrer gegeben ist. Diese Wirkung konnte selbst nach der kurzen Fahrzeit von ca. 10 –15 Minuten erreicht werden.
2. Die Veränderungen der niederenergetischen Informationsmaterialien auf die Homöostase der Probanden haben sedativen und harmonisierenden Charakter.
3. Diese Veränderung wirken sich in erster Linie auf die Meridiane: 3E-, Ma-, Fe-, Gb- und Ni aus.
4. Die Behandlung des Autos hat auf die Meridiane Nd-, Di- und Dü- nur geringe Wirkung. Auch ein spezieller segmentarer Test bestätigte die geringe Veränderung des sympathisches VNS. Die Tatsache, daß in kleinen Ansätzen eine Verschiebung der Pathologiewirkung vom unteren in den oberen Körperbereich festzustellen war, läßt vermuten, daß sich bei einer längeren Einwirkung auch der Zustand des Nervensystems verändern kann.

Aus diesen Gründen sollte man diese interessante Möglichkeit, die durch eine Behandlung des Autos durch Herrn F. Gabriel entsteht, weiter verfolgen. Es wäre allerdings um vieles leichter, die Experimente und Messungen zu gestalten, wenn uns zumindestens die Idee, die Herr Gabriel dabei verfolgt, bekannt gegeben wird.

Auf Grund der durchgeführten Messungen konnten wir uns nur an das Problem herantasten. Wir konnten feststellen, daß durch die Behandlung von Herrn F. Gabriel im Auto eine andere niederenergetische Bioinformationssituation entsteht, wodurch die Homöostase der Personen im Auto positiv beeinflusst wird. Über die Langzeitwirkung der Materialien kann auf Grund dieser Messungen kein Schluß gezogen werden. Auch die allgemeingültige Aussage über die generelle Wirkung auf die menschliche Homöostase wäre verfrüht, da wir nur mit 4 Probanden gearbeitet haben.

N. Kempe

N.Kempe

Lieboch, 26.11.1999