

Minute im zweiten Fall, woraus hervorgeht, daß das Kamel hier in aufsteigendem etwas schneller als in abfallendem Gelände gegangen ist. Hier haben also andere, kräftigere Faktoren hineingespielt.

Ein noch merkwürdigeres Resultat, das alle Regeln und Voraussetzungen umzuwerfen scheint, ergibt der Vergleich zwischen Beispiel V und VII. Die Anzahl der Kamelschritte auf 150 m ist in diesen beiden Fällen fast dieselbe oder entsprechend 153 und 155, und die Geschwindigkeit ist auf die Sekunde die gleiche oder in beiden Fällen 73,17 m in der Minute. Und doch fällt das Gelände im ersten Beispiel mit 1:110 und steigt im zweiten mit 1:79, eine der stärksten Steigungen, die überhaupt auf der ganzen Reise vorkamen. Auch hier haben also mächtigere Faktoren auf die Vorteile oder Nachteile eingewirkt, die man sonst aus dem Abfallen oder Ansteigen des Geländes hätte haben sollen. Ich habe vorhin erwähnt, daß die Beschaffenheit des weichen oder harten Bodens und der müde oder ausgeruhte Zustand des Kamels von ungleich größerer Bedeutung für die Berechnung der Weglänge sind als die Geländewellen. Wie wollte man sonst erklären, daß in den Beispielen V und VI, wo der Fall des Geländes fast genau der gleiche ist, 1:110 bzw. 1:111, das Kamel im ersteren Beispiel 73,12 m in der Minute macht, im letzteren nur 68,0 m, mehr als 5 m weniger in der Minute. Und im Beispiel VII geht das Kamel fast um 5 m schneller in der Minute als im Beispiel IV, obwohl im ersten Fall die Steigung 1:79 beträgt und im zweiten die Senkung 1:232.

Diese Untersuchung lehrt, wie unbedeutend die Rolle ist, die die Geländewellen in einem im großen und ganzen so ebenen und morphologisch einförmigen Lande wie Ostpersien spielen. Eine Reiseroute, die wie die meinige im allgemeinen parallel mit den Falten in diesem großen Faltengebirgsland geht, hat nur ausnahmsweise Veranlassung, die Gebirgsketten zu kreuzen, und die Höhenunterschiede werden daher im allgemeinen unbedeutend. Die keineswegs zu verachtenden relativen Höhenunterschiede, die, wenn man die ganze Route in Betracht zieht, doch vorkommen, sind nicht plötzlich, sondern auf weit ausgedehnte Gebiete verteilt, so daß sie für die Geschwindigkeit nicht viel zu bedeuten haben. Die ganze Route wird durch einen Fall von 921 auf 523 m, um fast 400 m, gekennzeichnet. Aber zwischen diesen beiden Grenzwerten finden sich Höhen von 1100, 1200, 1300 und 1400 m, ja man steigt einmal bis zu 1580 m. Die umfangreicheren Depressionen sind durch die große Kevir bezeichnet mit einer niedrigsten Höhe von 685 m und auch die Ab-i-Kevir mit 617 m. Der größte vorkommende Höhenunterschied liegt zwischen 1580 und 523 m, beträgt also 1057 m; aber infolge der langsamen Abstufung merkt man ihn kaum an etwas anderem als am Ausschlag der Höheninstrumente und an der Klimaveränderung.