

Zeitschrift: Bulletin de l'Association suisse des électriciens
Herausgeber: Association suisse des électriciens
Band: 32 (1941)
Heft: 11

Artikel: Stossspannungen grosser Steilheit
Autor: Kläy, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1057631>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Appareils médicaux.

Un seul accident a été signalé à l'inspectorat. Un monteur en fut la victime lors de la réparation d'un appareil de diathermie à ondes courtes, une tierce personne ayant trop hâtivement introduit la fiche de l'appareil dans la prise murale et mis ainsi la partie à laquelle travaillait le monteur sous une tension de 4000 V.

Autres installations intérieures.

Parmi les accidents survenus dans ces installations, il faut relever trois cas mortels qui sont dus à l'utilisation de radiateurs électriques dans des salles de bain (tension effective 220 V contre la terre). Dans deux cas, des réflecteurs paraboliques saisis depuis la baignoire présentaient des défauts d'isolement. Un de ces réflecteurs était tout neuf et après l'accident, on ne put constater aucun défaut; il est probable que le bâti a dû être mis temporairement sous tension par des éclaboussures d'eau. — Le troisième accident mortel est arrivé avec un radiateur transportable neuf, muni d'un cordon à trois conducteurs (phase, neutre et terre).

Une personne qui n'était pas du métier introduisit le cordon dans une fiche bipolaire, fixant le conducteur de terre et un des conducteurs actifs à l'une des tiges, l'autre conducteur actif à l'autre tige. Suivant la manière dont la fiche était plantée dans la prise, la carcasse pouvait prendre une tension de 220 V contre la terre. Lorsque le propriétaire, prenant un bain, le toucha pour en contrôler la température, il fut électrocuté. — Un autre accident mortel est arrivé à un enfant de deux ans qui saisit délibérément les deux broches femelles d'un cordon de bouilloire dont l'isolement était défectueux. Le cordon étant branché au réseau sous 250 V, le passage du courant d'une main à l'autre provoqua l'électrocution du petit. — Les autres accidents dans les installations intérieures ne présentent pas d'intérêt particulier. En général il s'agit de brûlures par arc persistant infligées à des monteurs travaillant aux installations sous tension. Il est vrai que dans quelques cas le déclenchement de l'installation présentait certaines difficultés. Cependant, dans la plupart des cas, il n'a pas été procédé au déclenchement pour des raisons de commodité.

Stoßspannungen grosser Steilheit.

Von Hans Kläy, Langenthal.

621.3.015.33

Die Sekundärentladungen bei der Stoßprüfung von Isolatoren werden auf Grund von Versuchen untersucht und deren Elemente bestimmt.

L'auteur examine les décharges secondaires se produisant lors des essais au choc électrique et détermine leurs éléments caractéristiques.

Bei Stoßversuchen kann es vorkommen, dass Sekundärentladungen auftreten. Darunter sollen alle diejenigen Fälle verstanden sein, bei denen ein teilweiser oder gestaffelter Durchschlag stattfindet.

dungen auftreten können, z. B. eine Isolatorenkette mit Teilentladungen in die Kette.

Das Schema Fig. 1 soll dies erläutern. Es zeigt eine normale Stoßprüfanlage mit

Allgemein treten immer dann Sekundärentladungen auf, wenn die Stoßspannung sich nicht in einer Stufe ausgleicht, sondern wenn durch einen Funken zuerst eine Kapazität aufgeladen wird, die sich erst nach Aufladung in einem zweiten Funken entlädt. In diesem Falle können unbeeinflusst durch die Elemente des Stoßgenerators sehr steile Spannungsstöße auftreten.

- Stoßkapazität C_s
- Dämpfungswiderstand R_D
- Parallelkapazität C_P
- Entladungswiderstand R_E
- Funkenstrecke F_1

Dies soll im folgenden erläutert werden. Das vereinfachte Schema entspricht dann Fig. 2. Die

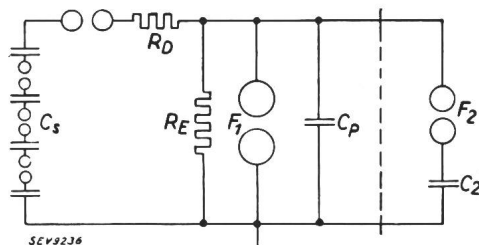


Fig. 1.

Schema einer normalen Stoßprüfanlage.

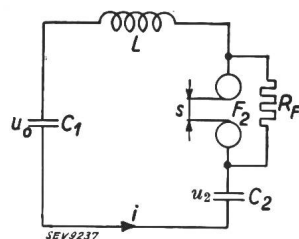


Fig. 2.

Schwingungskreis, der für die sekundären Spannungsstöße massgebend ist.

R_D ist mit C_P so abgeglichen, dass die normale Stoßwelle (1/50) entsteht.

Kapazität $C_1 \equiv C_P$ wird durch die normale Stoßwelle aufgeladen. Sobald die der Funkenstrecke entsprechende Durchschlagsspannung (Stoß!) erreicht ist, zündet diese und lädt C_2 auf. Zündverzögerung und statische Streuung sind hier nur insofern von Bedeutung, als dadurch die Höhe der Zündspannung beeinflusst wird. Die weitere Be-

Als Prüfobjekt (C_2) soll nun eine Anordnung gewählt werden, bei der typische Sekundärentla-

trachtung des Vorganges beginnt erst, nachdem die Funkenentladung an F_2 begonnen hat.

Die entsprechende Differentialgleichung lautet:

$$u_0 - \frac{1}{C_1} \int i dt = \frac{1}{C_2} \int i dt + i \cdot R + L \frac{di}{dt}$$

$$\int i dt = q; \quad i = \frac{dq}{dt} = q'; \quad \frac{di}{dt} = q''$$

$$u_0 - \frac{1}{C_1} \cdot q = \frac{1}{C_2} \cdot q + q' \cdot R + q'' \cdot L$$

$$u_0 = q \left(\frac{1}{C_1} + \frac{1}{C_2} \right) + q' \cdot R + q'' \cdot L$$

$$u_0 = q \cdot \frac{C_1 + C_2}{C_1 \cdot C_2} + q' \cdot \frac{k \cdot s}{q^*} + q'' \cdot L \quad (1)$$

Funkenwiderstand nach Töpler:

$$R \equiv R_f = \frac{k \cdot s}{q^*} \quad q^* = \int \sqrt{i^2} dt$$

$k = 0,15 \cdot 10^{-3}$
 $s =$ Funkenlänge in cm
 q^* Elektrizitätsmenge in Coulomb

Die Lösung dieser Differentialgleichung stösst auf Schwierigkeiten wegen dem Gliede q'/q^* . Dabei ist zu bemerken, dass q^* nicht mit q identisch ist. Der Widerstand des Funkens wird nach Töpler um so kleiner, je mehr Ladung hindurchgeflossen ist (Erhitzen der Luftstrecke!). Die Stromrichtung ist dabei gleichgültig. Solange der Strom nur in einer Richtung fliesst, ist $q^* \equiv q$. Bei allen Schwingungsvorgängen — wir werden im folgenden sehen, dass diese in der Mehrzahl sind — trifft das nicht zu.

Da das Vorzeichen erst nach dem ersten Scheitelpunkt umkehrt, kann die Frontsteilheit berechnet werden mit $q^* = q^1$. Für den vollständigen Spannungsverlauf am Prüfobjekt ist die Berücksichtigung $q^* \neq q$ unerlässlich.

Die Lösung der angegebenen Differentialgleichung geschieht am besten graphisch nach bekanntem Verfahren²⁾.

Für die 4 charakteristischen Funkenstrecken wurden die Lösungen bestimmt:

Kugel-Kugel	$s = 16,7$ cm	$k \cdot s = 2,5 \cdot 10^{-3}$
Spitze-Platte	33,4	$5 \cdot 10^{-3}$
Spitze-Spitze	60	$9 \cdot 10^{-3}$
Platte-Spitze	83	$12,5 \cdot 10^{-3}$

Die angegebene Schlagweite entspricht bei —400 kV Stoßspannung dem 50 % Ueberschlag. Die Kapazitäten wurden gewählt zu:

$$C_p = C_1 = 200 \text{ pF}; \quad C_2 = 50 \text{ pF};$$

$$C = \frac{C_1 \cdot C_2}{C_1 + C_2} = 40 \cdot 10^{-12} \text{ F}$$

¹⁾ Beindorf, Arch. f. Elektrotechn. 1938.
²⁾ Hort, Die Differentialgleichungen des Ingenieurs, 2. Aufl., S. 309 ff.

Die Induktivität des Stromkreises ist $L = 10^{-5}$ H entsprechend einem Kreis von 100 cm Radius. Ausserdem wurden für andere L und C die Lösung bestimmt. Die Anfangsbedingungen sind:

$$\text{für } t = 0 : q = 0 \quad q' = 0 \quad q'' = 0$$

Allerdings ist zu beachten, dass der Funke erst dann Lichtbogencharakter annimmt, wenn eine minimale Elektrizitätsmenge $q_0 = \sim 1$ ($E = 3 \cdot 10^{-10}$ C)³⁾ hindurchgeflossen ist. Vor diesem Zeitpunkt gilt die Töplersche Formel nicht. Deshalb ist der Kurvenverlauf im Anfang unklar.

Zur Bestimmung wurde für eine Zeit grösser Null ($2 \dots 7 \cdot 10^{-8}$ s) die Werte von q q' q'' geschätzt, so dass sie die Gleichung erfüllten. Diese Werte wurden so lange verändert, bis die Kurve durch die nächstfolgenden Punkte einen stetigen Verlauf zeigte. Ein guter Kurvenverlauf war mit den Ansätzen $q = a \cdot t^3$ $q' = a \cdot 3 \cdot t^2$ $q'' = a \cdot 6 \cdot t$ zu erreichen (a mittels der Gleichung (1) zu bestimmen).

In Fig. 3 sind die charakteristischen Kurven für die Kugelfunkenstrecke gezeigt.

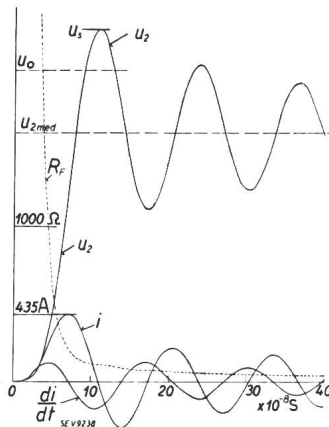


Fig. 3.
 Kugelfunkenstrecke
 $s = 16,6$ cm, $u_0 = 400$ kV,
 $L = 10^{-5}$ H, $C = \frac{C_1 \cdot C_2}{C_1 + C_2} = 40 \cdot 10^{-12}$ F.
 u_2 Spannung an C_2
 i Strom in der Funkenstrecke.
 R_f Funkenwiderstand.

Die Spannung an C_2 erreicht nach $11 \cdot 10^{-8}$ s den Scheitelpunkt von 455 kV. Sie ist also höher als die ursprüngliche Stoßspannung (400 kV). Die mittlere Steilheit beträgt 8200 kV/ μ s.

Der Ausgleich auf $u_{2 \text{ med}}$ erfolgt in einer schwach gedämpften Schwingung von einer Periodendauer $T = 2 \pi \sqrt{LC} = 12,63 \cdot 10^{-8}$ s. Der Strom in der

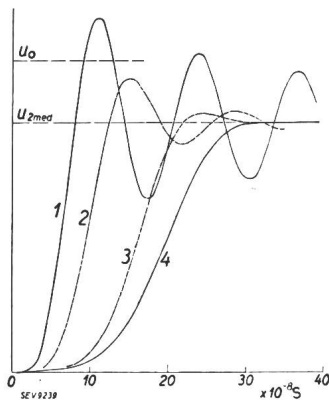


Fig. 4.
 Aufladung von C_2 über verschiedene Funkenstrecken.
 1 Kugeln 25 cm \emptyset , $s = 16,7$ cm, 24 kV/cm.
 2 — Spitze, + Platte, $s = 33$ cm, 12 kV/cm.
 3 Spitze, Spitze, $s = 60$ cm, 6,7 kV/cm.
 4 — Platte, + Spitze, $s = 83$ cm, 4,8 kV/cm.

Funkenstrecke erreicht einen Scheitelpunkt von 435 A.

³⁾ Töpler, Arch. f. Elektrotechn. 1921.

Der *Funkenwiderstand* fällt von 17 500 Ohm bei $2 \cdot 10^{-8}$ s auf 41 Ohm bei $40 \cdot 10^{-8}$ s.

In Fig. 4 ist der Einfluss der verschiedenen *Funkenstrecken* gezeigt. Bei einer *Feldstärke* von

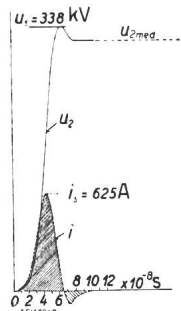


Fig. 5.
Aufladung von C_2 über die Kugelfunkenstrecke.
 $u_0 = 400$ kV, $s = 16,7$ cm, $L = 10^{-6}$ H,
 $C = 40 \cdot 10^{-12}$ F.

4,8 kV/cm findet kein Ueberschwingen mehr statt. In Fig. 5 ist eine *besonders steile* Kurve ($10\,000$ kV/ μ s) gezeigt. Der entsprechende Lade-

Stoßspannung u_0
Funkenstrecke (mittlere Feldstärke) kV/cm
Kapazitäten C_1 C_2
Induktivität des Kreises (C_1 — F_2 — C_2) L
Findet keine Entladung durch einen Funken oder Entladewiderstand statt, so ist die *Endspannung* auf C_2 :

$$u_{2med} = u_0 \frac{C_1}{C_1 + C_2}$$

Massgebend für die Rechnung ist die *resultierende Kapazität*:

$$C = \frac{C_1 \cdot C_2}{C_1 + C_2}$$

Die Spannungskurven sind charakterisiert durch den *ersten Scheitelwert* u_s und die *Zeit* bis dahin T_{S1} .

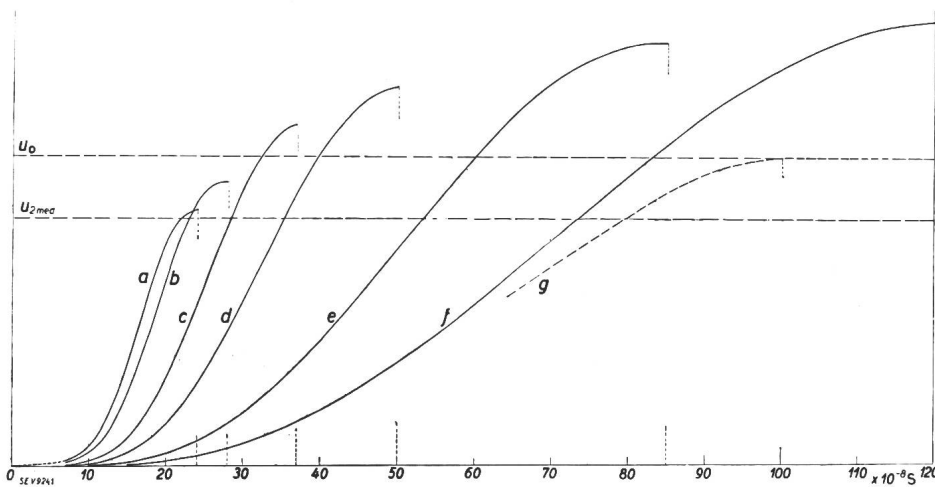


Fig. 6.
Aufladung von C_2 über eine Spitzenfunkenstrecke bei verschiedenen *Kreis*konstanten.
 u_0 Stoßspannung.
 u_{2med} Endspannung.
a) $L \cdot C = 4 \cdot 10^{-16}$
b) $L \cdot C = 10^{-15}$
c) $L \cdot C = 4 \cdot 10^{-15}$
d) $L \cdot C = 10^{-14}$
e) $L \cdot C = 4 \cdot 10^{-14}$
f) $L \cdot C = 10^{-13}$
g) Normalwelle $1/50$ zum Vergleich.

strom i hat eine Spitze von 625 A (Möglichkeit kurzer starker Stromstöße!).

Der Einfluss der *Kreis*konstanten $L \cdot C$ ist aus Fig. 6 ersichtlich. Die Aufladung erfolgt über eine *Spitzenfunkenstrecke*, was etwa den Ueberschlägen an Isolatoren entspricht. Mit zunehmendem $L \cdot C$ werden die Kurven flacher, die Maximalwerte jedoch höher. Als Vergleich ist die Normalwelle $1/50$ eingezeichnet.

Uebersicht.

Der Kurvenverlauf ist abhängig von folgenden *Größen*:

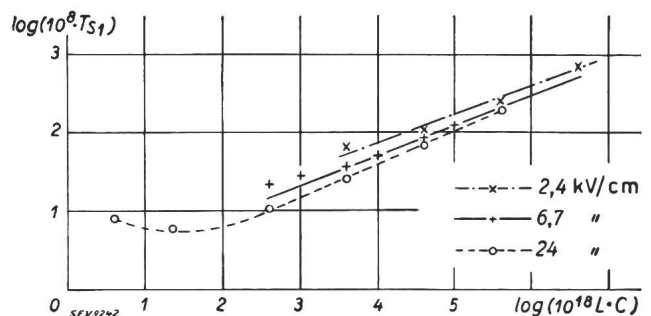
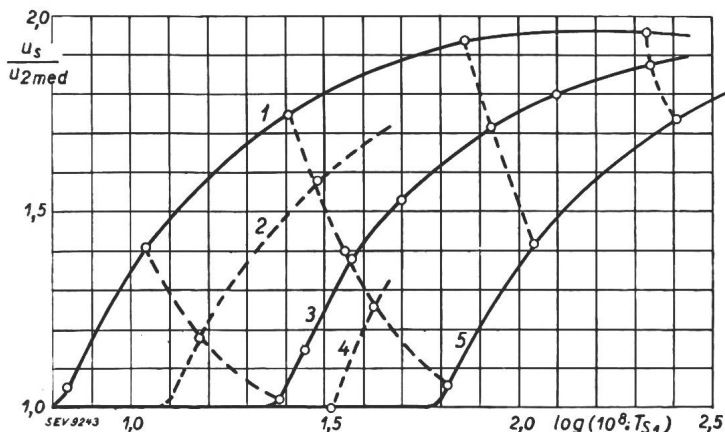


Fig. 7.
Zeit bis zum ersten Scheitelwert in Abhängigkeit vom Schwingungskreis.



In Fig. 7 sind zu den *Größen* $L \cdot C$ die Zeiten T_{S1} aufgetragen. Die Punkte für gleiche *Feldstärken* liegen auf Geraden; Abweichungen davon bei Zeiten unterhalb $10 \cdot 10^{-8}$ s.

Fig. 8.
Scheitelwert in Abhängigkeit von der Zeit bis zum ersten Scheitelwert.
1 24 kV/cm, 2 12 kV/cm, 3 6,7 kV/cm, 4 4,8 kV/cm, 5 2,4 kV/cm.
Die Trajektorien verbinden die Punkte $L \cdot C =$ konstant.

Für die Feldstärke 6,7 kV/cm (Spitzenfunkenstrecke) findet man die Beziehung:

$$\log (T_{s1} \cdot 10^8) = 0,38 \log (L \cdot C \cdot 10^{18}) + 0,19$$

Zu T_{s1} findet man in den Kurven der Fig. 8 die zugehörigen *Scheitelwerte* u_s .

Die Kurve für die Feldstärke 6,7 kV/cm wurde durch mehrere Punkte möglichst genau bestimmt, weil sie für Isolationsanordnungen massgebend ist.

Zusammenfassung.

Die bei stufenweiser Entladung auftretenden *sekundären Spannungsstösse*, charakterisiert durch den steilen Spannungsanstieg, sind bestimmt durch:

- die Anfangsspannung u_0
- die mittlere Feldstärke u_0/s
- die Kapazitäten C_1 und C_2
- die Induktivität L

Aus Fig. 7 findet man zu $L \cdot C$ auf der der Feldstärke entsprechenden Geraden die *Zeit bis*

zum *ersten Scheitelwert* T_{s1} . Dazu ist aus Fig. 8 die *Scheitelspannung* $u_s/u_{2\text{med}}$ zu entnehmen. Damit ist der Spannungsanstieg bestimmt.

Für $L \cdot C$ gross ($\sim 10^{-10}$) und $C_1 \gg C_2$ kann eine Spannungsüberhöhung auf den doppelten Wert der Stoßspannung auftreten; allerdings ist dann die Stirnzeit etwa $1 \mu\text{s}$.

Ganz steile Stösse (Steilheit 10 000 kV/ μs) treten bei kleinem $L \cdot C$ ($\sim 10^{-14}$) und grossen Feldstärken (Kugelfunkenstrecken) auf und können zum *Durchschlag der festen Dielektriken* führen.

Ein Isolator ist so konstruiert, dass die Durchschlagspannung ein Vielfaches der Ueberschlagspannung beträgt. Eine Ueberspannung soll sich um den Isolator herum ausgleichen. Steigt die Spannung sehr rasch an, so kann sie infolge der *Durchschlagsverzögerung der Luft* zu einem Werte anwachsen, der zum Durchschlag des festen Dielektrikums führt.

Darüber soll später berichtet werden.

Die durchschnittliche Reiselänge der Strassenbahn-Fahrgäste.

Von W. Kummer, Zürich.

656.4

Die durchschnittliche Reiselänge der Strassenbahn-Fahrgäste kann infolge der besondern Tarife dieser Bahnen ihren statistischen Erhebungen nicht unmittelbar entnommen werden; sie kann jedoch, bei Benutzung des Gesetzes der Häufigkeit verschiedener Reiselängen, aus den statistisch normal bekanntgegebenen Verkehrsdaten rechnerisch ermittelt werden.

Par suite des tarifs usuels, la longueur moyenne des voyages en tramway ne peut être déduite directement des rapports de gestion des tramways; par contre, en combinant la loi des fréquences des parcours avec les données statistiques divulguées normalement par les rapports on peut évaluer analytiquement cette longueur.

In verschiedener Hinsicht, insbesondere auch zur Beurteilung des Energieverbrauchs elektrisch betriebener Bahnen, bedient man sich im Eisenbahnwesen der in tkm ausgedrückten Verkehrsgrösse, die daher in den jährlich ausgeführten Betriebsstatistiken in der Regel berücksichtigt wird. Die Genauigkeit für die im Personen-Verkehrsdienst aus dem Eigengewicht der beförderten Personen folgende Verkehrsgrösse war bisher neben den entsprechenden Werten für die meist sehr schwer gebauten Fahrzeuge belanglos. Mit dem Eindringen besonders leichter Fahrzeuge in den Personen-Verkehrsdienst hat aber die genauere Bestimmung der für die Personen selbst anzurechnenden tkm eine erhöhte Bedeutung gewonnen. Diese Verkehrsgrösse ergibt sich als das Produkt der zurückgelegten Personenkilometer und des mittleren Personengewichts. Die geleisteten Personenkilometer erscheinen als Produkt der Gesamtzahl der beförderten Personen und ihrer mittleren Reiselänge. Im normalen Eisenbahnbetrieb kann die mittlere oder durchschnittliche Reiselänge der Fahrgäste ohne weiteres der Statistik der verkauften Fahrkarten entnommen werden, da diese ja stets für den Verkehr zwischen bestimmten Stationen, d. h. je für bekannte Reiselängen ausgegeben werden. Im Strassenbahnbetrieb beruhen aber die Fahrpreise vorzugsweise auf Einheitsansätzen, die bald für ein Gesamtnetz, bald für Zonen eines solchen oder etwa auch für eine

Zahl von Tarifeilstrecken gelten. Für Strassenbahnen kann daher im allgemeinen die durchschnittliche Reiselänge der Fahrgäste erst mittels eines besondern Verfahrens festgestellt werden.

Das im folgenden zu entwickelnde Verfahren für die Berechnung der durchschnittlichen Reiselänge der Strassenbahn-Fahrgäste geht von der Gesamtzahl z der beförderten Personen aus, die statistisch regelmässig Jahr für Jahr ermittelt wird. Multipliziert man z mit der vorläufig noch unbekanntem durchschnittlichen, in km zu messenden Reiselänge l der Fahrgäste, so stellt das Produkt:

$$P = z \cdot l \quad (1)$$

die Zahl der jährlich geleisteten Personenkilometer (in der Folge Pskm bezeichnet) dar. Nun kann man aber eine sog. Besetzungsziffer b bilden, die das Verhältnis der Pskm zu den statistisch bekannten jährlichen Fahrleistungen, ausgedrückt in Platzkilometern (in der Folge Plkm bezeichnet), mit dem Symbol P_0 als Formelgrösse eingeführt, darstellt; aus der Definition:

$$b = \frac{P}{P_0},$$

die stets $b < 1$ ergibt, folgt eine zweite Beziehung für P gemäss:

$$P = b \cdot P_0 \quad (2)$$