

12 **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

21 Anmeldenummer: **88102146.3**

51 Int. Cl. 4: **E05C 9/06**

22 Anmeldetag: **13.02.88**

30 Priorität: **06.03.87 DE 8703415 U**

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:
07.09.88 Patentblatt 88/36

64 Benannte Vertragsstaaten:
AT CH DE FR GB LI

71 Anmelder: **Gretsch-Unitas GmbH**
Baubeschläge
Johann-Maus-Strasse 3 Postfach 1120
D-7257 Ditzingen(DE)

72 Erfinder: **Renz, Walter, Ing. grad.**
Brucknerstrasse 25
D-7257 Ditzingen(DE)
Erfinder: **Sprenger, Otto**
Flattichstrasse 17
D-7015 Korntal-Münchingen 2(DE)
Erfinder: **Dollmann, Horst**
Banzhaldenstrasse 36
D-7000 Stuttgart 30(DE)

74 Vertreter: **Schmid, Berthold et al**
Patentanwälte Dipl.-Ing. B. Schmid Dr. Ing. G.
Blm Falbenhennenstrasse 17
D-7000 Stuttgart 1(DE)

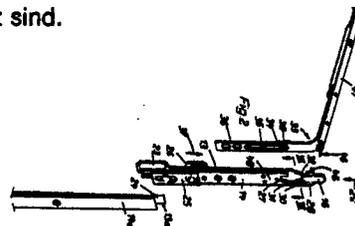
54 **Beschlag für ein Fenster, eine Tür od. dgl.**

57 Wenn man einen Flügel (2) eines Fensters, einer Tür od. dgl. mit einem sogenannten Stangenausschluß gegenüber einem festen Rahmen (1) verriegeln will, wo besitzt er vorzugsweise zwei nach entgegengesetzten Richtungen ausschließbare Verriegelungselemente (15 und 16). Jedes tritt bei der Verriegelung in ein zugeordnetes Schließblech (17) bzw. (18) od. dgl. am horizontalen Festrähmenholm ein.

Die Verriegelungselemente (15 und 16) sind an einer Treibstange (13) angebracht, die mehrteilig ausgebildet sein kann. Sie ist mittels einer, gegebenenfalls ebenfalls mehrteiligen Stulpschiene überdeckt.

Um nun einen derartigen Flügel noch an weiteren Stellen, insbesondere an seinem oberen und unteren Horizontalholm des Festrähmens verriegeln zu können, muß man die Treibstange (13) über eine Eckumlenkung (33) mit einer horizontalen Treibstange kuppeln. Auch diese wird von einer Stulpschiene (47) abgedeckt. Um nun die Stulpschienen (47 und 14) einander lückenlos zuordnen zu können

und sie insbesondere miteinander zu kuppeln, wird das freie Ende der Stulpschiene (14) bogenförmig (48) oder winkelförmig gestaltet. Außerdem versieht man die Stulpschiene an dieser Stelle mit einem Durchbruch (27) durch welchen das Verriegelungselement (15) bzw. (16) nach außen hin durchtreten kann. Wenn es sich um ein angeformtes Verriegelungselement handelt, so wird zu diesem Zwecke das freie Treibstangenende abgekröpft und in der Breite reduziert. Eine zusätzliche Führung dieses freien Treibstangenendes bzw. Verriegelungselements (15, 16) erzielt man mit Hilfe zweier gegeneinander weisender Zungen (30), die von den beiden Längsseiten des Durchbruchs nach innen hin vorstehen und gegen die Ebene der Treibstange (13) hin versetzt sind.



EP 0 280 950 A2

Beschlag für ein Fenster, eine Tür od. dgl.

Die Erfindung bezieht sich auf einen Beschlag für ein Fenster, eine Tür od. dgl. mit einer mittels einer Stulpschiene abgedeckten Treibstange, mit einem an mindestens einem ihrer Enden angebrachten Verriegelungselement eines sogenannten Stangenausschlusses. Man verwendet derartige Beschläge beispielsweise bei zweiflügeligen Fenstern ohne festes senkrechtes Setzholz, also bei Fenstern, die trotz der beiden Flügel lediglich einen aus zwei Längsholmen und zwei Querholmen bestehenden festen Rahmen aufweisen. Üblicherweise ist es bei dieser Art von Fenstern und Türen so, daß der eine Flügel normalerweise geschlossen bleibt und nur zu Reinigungszwecken geöffnet wird. Man bezeichnet ihn aus diesem Grunde vielfach als Reinigungsflügel. Demgegenüber ist dann der andere Flügel, der sogenannte Lüftungsflügel, der wie bei einflügeligen Fenstern benutzt wird. Er kann beispielsweise ein Dreh-Kipp-Flügel sein. Zweckmäßigerweise verriegelt man den Lüftungsflügel in der Schließstellung gegen den Reinigungsflügel, weil, wie gesagt, zwischen deren einander zugeordneten vertikalen Holmen kein vertikaler Festrahmenholm (kein senkrechtes Setzholz) ist. Statt dessen oder zusätzlich kann man den Lüftungsflügel selbstverständlich auch gegen den festen Rahmen verriegeln.

Insbesondere wenn der Lüftungsflügel gegen den Reinigungsflügel verriegelt wird, ist eine sichere Schließlage des Reinigungsflügels erforderlich. Aus diesem Grunde erfolgt dessen Verriegelung, wie gesagt, in der Art eines Stangenausschlusses parallel zur Ebene der Stulpschiene. Dabei treten das obere und das untere Treibstangenende beim Verriegeln nach oben bzw. nach unten aus, wobei die Treibstangenenden entweder als Verriegelungselemente ausgebildet sind oder solche tragen. Jedes Verriegelungselement greift in seiner Verriegelungsstellung in eine Verriegelungsaufnahme am zugeordneten Festrahmen-Querholm ein, die sich zweckmäßigerweise an einem Schließblech oder einem vergleichbaren Beschlagteil befindet.

Insbesondere bei einem breiteren Reinigungsflügel ist eine Verriegelung lediglich über den sogenannten Stangenausschluss nicht ausreichend. Dies gilt vor allen Dingen dann, wenn der Lüftungsflügel gegen den Reinigungsflügel verriegelt wird. In einem solchen Falle legt man Wert auf eine Zusatzverriegelung am oberen und/oder unteren Ende des Reinigungsflügels. Eine solche Verriegelung setzt aber die Verwendung einer Eckumlenkung an der oberen und/oder der unteren, dem Lüftungsflügel zugeordneten Ecke des Reini-

gungsflügels voraus. Jede Eckumlenkung besitzt aber selbst eine Stulpschiene und diese, muß möglichst dicht an die vertikale Stulpschiene anschließen, mit letzterer nach Möglichkeit sogar verbindbar sein. Diesem Erfordernis steht aber der Riegelausschluß entgegen.

Die Aufgabe der Erfindung besteht infolgedessen darin, einen Beschlag der eingangs beschriebenen Art so weiterzubilden, daß er ohne Verzicht auf den Stangenausschluss den wahlweisen Anschluß einer bzw. an jeder Ecke je einer Eckumlenkung für eine Zusatzverriegelung am oberen und/oder unteren Querholm des Reinigungsflügels gestattet.

Zur Lösung dieser Aufgabe wird erfindungsgemäß vorgeschlagen, daß der Beschlag gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1 entsprechend dem kennzeichnenden Teil dieses Anspruchs ausgebildet ist. Dieser Beschlag wird in gleicher Weise eingebaut und verwendet wie der vorbekannte, jedoch bietet er forderungsgemäß außer dem Stangenausschluss auch noch die Möglichkeit der Verwendung einer oder an jedem Ende einer Eckumlenkung für eine bzw. je eine Zusatzverriegelung des Reinigungsflügels am oberen und/oder am unteren Flügelende. Ein Materialmehraufwand ist damit praktisch nicht verbunden und die zusätzlichen Bearbeitungskosten sind, insbesondere im Hinblick auf die universellere Verwendungsmöglichkeit dieses Beschlags, nicht nennenswert. Im Falle der Verwendung einer bzw. zweier Eckumlenkungen erfolgt das Ankuppeln des Kraftumlenkungsmittels der Eckumlenkung, also beispielsweise der geführten Federbänder an die Treibstange an der Bandgegenseite des Reinigungsflügels in bevorzugter Weise über einen Zapfen der Eckumlenkung der in eine entsprechende Bohrung der vertikalen Treibstange eingreift. Es wird noch ausdrücklich darauf hingewiesen, daß im Regelfalle keine Eckumlenkung erforderlich ist oder verwendet wird und man vor allen Dingen aus diesem Grunde die Verriegelung des Reinigungsflügels gegenüber dem festen Rahmen über einen sogenannten Stangenausschluss vorsieht. Falls der Lüftungsflügel ein Dreh-Kipp-Flügel ist, befindet sich in der Regel auch die Kipplagerung für den Lüftungsflügel am Reinigungsflügel. Schon allein aus diesem Grunde ist ein sicheres Verriegeln des Reinigungsflügels in der Schließstellung notwendig.

Eine Weiterbildung der Erfindung sieht vor, daß die Außenfläche der Stulpschiene etwa bündig mit der Außenfläche des Verriegelungselements verläuft. Beide haben normalerweise einen flachen Querschnitt.

Eine weitere Ausgestaltung der Erfindung besteht darin, daß die Treibstange im Endbereich abgekröpft ist. Das bedeutet, daß das Verriegelungselement einstückig mit der Treibstange gefertigt wird. Außerdem reduziert man zweckmäßigerweise die Breite der Treibstange im Endbereich etwa ab der Abkröpfung, insbesondere von beiden Seiten her um denselben Betrag, so daß auch der Durchbruch symmetrisch zur Längsmittelachse der Stulpschiene angebracht werden kann. Normalerweise ist die Treibstange entgegen der Darstellung in Fig. 2 etwas schmaler als die Stulpschiene, damit letztere beidseits der Treibstangenut aufliegen kann. Wenn man trotzdem ihre Breite im Endbereich reduziert, so erhält man seitlich des Durchbruchs breitere Stege.

Eine andere Ausbildung der Erfindung ist durch eine rechteckige Form des Durchbruchs gekennzeichnet, dessen Breite etwa der Breite des Treibstangenendstücks entspricht. Der Durchbruch dient infolgedessen als Längsführung und der Durchbruch ist lediglich um das hierfür erforderliche Spiel breiter als das Verriegelungselement.

Eine bevorzugte Ausführungsform der Erfindung kennzeichnet sich durch zwei, den Längsseiten des Durchbruchs zugeordnete gegeneinanderweisende Vorsprünge, Zungen od. dgl., die sich im wesentlichen in der Treibstangenebene befinden, wobei die Breite der Treibstange im Bereich der Kröpfung auf etwa den Abstand der beiden Zungen od. dgl. reduziert ist. Diese Vorsprünge od. dgl. dienen zur Führung des Verriegelungselements, insbesondere beim Entriegeln, und zur Lagesicherung in Querrichtung bei zurückgezogenem Verriegelungselement. Die nochmalige Reduzierung der Treibstange im Bereich der Kröpfung, also dem Zwischenstück zwischen den parallelen Treibstangenteilen, kann in einem Arbeitsgang mit der Schaffung des Verriegelungselements beispielsweise ausgestanzt werden. Zweckmäßigerweise sind die beiden Zungen od. dgl. einstückig mit der Stulpschiene gefertigt, insbesondere als Ausprägungen ausgebildet. Beim Stanzen des Durchbruchs kann man diese Zungen bilden und sie werden nach dem Stanzvorgang lediglich noch quer zu ihrer Ebene mittels eines geeigneten Prägwerkzeugs aus der Stulpschienebene herausgedrückt.

Die Treibstange und die Stulpschiene sind in Weiterbildung der Erfindung Teile eines in eine Falznut einsetzbaren Getriebes, insbesondere Falzhebelgetriebes. Dessen Bedienungsgriff ist vorteilhafterweise nur bei geöffnetem oder wenigstens teilgeöffnetem Lüftungsflügel zugänglich, was im Hinblick auf die Sicherheit aber auch das ästhetische Aussehen in diesem Bereich wünschenswert ist.

Eine besonders bevorzugte Variante der Erfin-

dung ist dadurch gekennzeichnet, daß das freie umgebogene oder abgewinkelte Ende der Stulpschiene eine Kupplungshälfte zum Ankuppeln an eine Kupplungsgegenhälfte einer weiterführenden, querverlaufenden Treibstange, insbesondere einer Eckumlenkung einer Zusatzverriegelung, trägt. Eine derartige Kupplung ist im Prinzip an sich bereits bekannt, jedoch bei einem Beschlag anderer Art oder genauer gesagt, bei einem Beschlag ohne Stangenausschluss. Das Kupplungsstück kann in Übereinstimmung mit diesem Stand der Technik eine T-förmige Gestalt haben und mit einem C-förmigen Kupplungsgegenstück am zugeordneten freien Ende der weiterführenden Stulpschiene der Eckumlenkung rastend oder schnappend gekuppelt werden. Die Eckumlenkung besitzt demnach lediglich an ihrem einen, in Gebrauchslage horizontalen Schenkel eine Stulpschiene, während ihr vertikaler Schenkel vom Stulp des Getriebes bzw. Falzhebelgetriebes abgedeckt wird.

Die Erfindung wird nachstehend anhand der Zeichnung näher erläutert. Die Zeichnung zeigt ein Ausführungsbeispiel der Erfindung. Hierbei stellen dar:

Fig. 1 Eine Vorderansicht eines zweiflügeligen Fensters vom Rauminnen her gesehen, wobei der Deutlichkeit wegen auf eine gestrichelte Darstellung des Beschlags am Reinigungsflügel verzichtet wurde,

Fig. 2 perspektivisch und gegenüber Fig. 1 in vergrößertem Maßstab sowie in explosionsartiger Darstellung den Beschlag teilweise aufgebrochen gezeichnet sowie in Verbindung mit einer ggf. verwendbaren Eckumlenkung,

Fig. 3 einen Schnitt gemäß der Linie III-III der Fig. 2.

An einem festen Rahmen 1 oder Blendrahmen sind ein Reinigungsflügel 2 und ein Lüftungsflügel 3 anmontiert. Der Reinigungsflügel 2 ist ein reiner Drehflügel und er kann um eine dem linken vertikalen Blendrahmenholm 4 zugeordnete vertikale Achse gedreht werden. Dies wird beim Ausführungsbeispiel durch drei Drehlager 5, 6 und 7 ermöglicht. Normalerweise bleibt dieser Flügel geschlossen und wird nur zu Reinigungszwecken geöffnet. Er wird mit Hilfe des nachstehend beschriebenen erfindungsgemäßen Beschlags gegenüber dem festen Rahmen 1 verriegelt.

Der zweite Flügel 3 ist als Lüftungsflügel gedacht und er kann beim Ausführungsbeispiel sowohl um eine dem rechten vertikalen Blendrahmenholm zugeordnete Achse gedreht als auch um eine untere horizontale Achse gekippt werden. Das Verriegeln und Umschalten von der einen in die andere Betriebsart erfolgt in bekannter Weise über ein Dreistellungsgetriebe 9. Über den Handgriff dieses Getriebes 9 werden auch Verriegelungsbolzen in vertikaler Richtung verschoben, die mit entspre-

chenden Verriegelungsgegengliedern, insbesondere Schließblechen, am rechten vertikalen Holm 10 des Reinigungsflügels 2 zusammenwirken. Der rechte vertikale Flügelholm 10 und der linke vertikale Flügelholm 11 des Lüftungsflügels 3 sind einander unmittelbar zugeordnet, d.h. der feste Rahmen 1 besitzt an dieser Stelle keinen zusätzlichen Vertikalholm, also kein sogenanntes senkrechtes Setzholz. Der zuletzt genannte Begriff bedeutet keinesfalls, daß der erfindungsgemäße Beschlag nur bei Rahmen aus Holz Verwendung kann, vielmehr kommen auch an dere Rahmen, beispielsweise aus Aluminium oder Kunststoff in Frage.

Die Verriegelung des Reinigungsflügels 2 gegenüber dem festen Rahmen 1 erfolgt im sogenannten Stangenausschluß. Zu diesem Zwecke sind am oberen und unteren Ende einer am Holm 10 im Sinne des Doppelpfeils 12 auf und ab verschiebbaren Treibstange 13, welche von einer Stulpschiene 14 abgedeckt ist, Verriegelungselemente 15 und 16 angebracht, insbesondere angeformt. Jedes greift in ein Schließblech od. dgl. 17 bzw. 18 am unteren bzw. oberen Festrahmenquerholm 19 bzw. 20 ein.

Die Treibstange 13 und die Stulpschiene 14 sind Teile eines in eine Falznut einsetzbaren Getriebes, insbesondere Falzhebelgetriebes 21, mit einem Betätigungsgriff 22. Letzterer ist im Falzraum zwischen den beiden vertikalen Holmen 10 und 11 der beiden Flügel und daher nur bei geöffnetem bzw. drehgeöffnetem Lüftungsflügel 3 zugänglich. Es kann sich allerdings auch um ein Getriebe mit aufgesetztem Betätigungsgriff handeln.

Um eine leichte Anpassung an verschiedene Flügelgrößen bzw. Flügelhöhen vornehmen zu können, ist die Treibstange 13 wenigstens zweiteilig ausgebildet. Dasselbe gilt natürlich auch für die Stulpschiene. Die aus dem Treibstangenteil 13a und dem Stulpschienteil 14a bestehende Einheit kann auf das der jeweiligen Flügelhöhe entsprechende Maß abgelängt werden. Die Verbindung des Treibstangenteils 13a und des Treibstangenteils 13 erfolgt über einen U-förmigen Zahnschlitten 23 und die Ausbildung des freien Endes des Treibstangenteils 13a als Doppel-Zahnstange 24. Für die Stulpschienteile ist eine Verbindungslasche 25 vorgesehen. Der Zahnschlitten 23 macht eine Abkröpfung der Treibstange in diesem Bereich erforderlich. Zur Abstützung der Stulpschiene 14 am Grund der Rahmennut dient ein Element 26. Außerdem kann man dort eine Befestigungsschraube anbringen und schließlich kann es auch noch zur Führung der Treibstange 13 ausgenutzt werden.

Die Stulpschiene ist an ihrem, der oberen und/oder auch der unteren rechten Flügeldecke des Reinigungsflügels 2 zugekehrten Ende gegen die Ebene der Treibstange 13 hin umgebogen.

Außerdem befindet sich an dieser Stelle ein Durchbruch 27, dessen oberes Ende in Fig. 2 bis in das Bogenstück 28 hineinreicht. Dadurch ergibt sich eine Austrittsmöglichkeit für das einstückig mit der Treibstange 13 gefertigte Verriegelungselement 16. Entsprechendes gilt gegebenenfalls für das untere rechte Flügelende.

Die Treibstange ist an ihrem freien Ende abgekröpft und vorzugsweise in ihrer Breite reduziert. Die Breite des Durchbruchs 27 entspricht, wenn man vom notwendigen Spiel absieht, der Breite des Verriegelungselements 16. Die Längskanten des Durchbruchs 27 stützen die Verriegelungstange in deren Hauptbelastungsrichtung, also senkrecht zur Flügelebene ab. Die Abkröpfung ist so vorgenommen, daß die Außenfläche des Verriegelungselements 16 bündig mit derjenigen der Stulpschiene 14 verläuft. Die Bogenform und die Länge des Durchbruchs 27 sind so gewählt, daß die nicht sichtbare Innenfläche des Verriegelungselements durch die obere Stirnkante des Durchbruchs 27 abgestützt werden kann. Bei in Pfeilrichtung 29 zurückgezogenem und damit ausgeriegeltem Verriegelungselement 16 erfolgt eine Abstützung des letzteren an zwei das Verriegelungselement untergreifenden Zungen 30. In Fig. 2 ist lediglich eine dieser Zungen eingezeichnet. Sie weisen gegeneinander und sind an den beiden Längsstegen 31, welche den Durchbruch 27 seitlich begrenzen angeformt. Es handelt sich dabei um zwei ausgestanzte Zungen, die gegen die Ebene der Treibstange 13 hin herausgedrückt wurden.

Der den Zungen in der eingeriegelten Stellung zugeordnete Bereich der Treibstange 13 ist in der Breite reduziert bzw. nochmals reduziert. Dadurch ist es möglich, das schräg verlaufende Verbindungsstück zwischen dem Verriegelungselement 16 und der Treibstange 13 zwischen diesen beiden Zungen 30 hindurchzuschieben. Aus dem Vorstehenden ersieht man, daß sowohl der Durchbruch 27 als auch die Verriegelungselemente 15 und 16 symmetrisch zur Längsmittelachse von Treibstange und Stulpschiene angeordnet sind. Statt dessen ist es aber auch möglich, wenngleich aus Stabilitätsgründen nicht unbedingt empfehlenswert, an Stelle eines geschlossenen Durchbruchs eine seitlich randoffene Ausnehmung und ein asymmetrisches Verriegelungselement vorzusehen.

Der Reinigungsflügel 2 kann mit dem vorstehend beschriebenen Beschlag sicher gegen den festen Rahmen 1 verriegelt werden. Wenn dieser Rahmen jedoch vergleichsweise breit ist, wie dies das Ausführungsbeispiel nach Fig. 1 zeigt, so ist es wünschenswert und vorteilhaft, wenn der Flügel noch zusätzlich an weiteren Stellen verriegelt werden kann. Die erfindungsgemäße Ausbildung des Beschlags ermöglicht eine Ankupplung einer sogenannten Eckumlenkung 33 an das Falzhebelge-

triebe 21. Das Kraftumlenkungsmittel dieser Eckumlenkung, beispielsweise ein oder mehrere Federbänder, sind mit einem Kupplungszapfen 34 verbunden, der ein Langloch 35 im Winkelschenkel 36 durchsetzt und in eine entsprechende Bohrung der Treibstange 13 einsteckbar ist. Dadurch läßt sich die Auf- und Abbewegung im Sinne des Pfeils 37 auf das Kraftumlenkungsmittel 38 übertragen und an den horizontalen Schenkel weiterleiten. Die horizontale Bewegung wird vom Kraftumlenkungsmittel auf eine horizontale Treibstange 39 bzw. 40 übertragen, die ein Verriegelungselement 41 bzw. 42 trägt. Zweckmäßigerweise handelt es sich dabei um einen Rollzapfen, der mit einem Schließblech 43 bzw. 44 od. dgl. am zugeordneten horizontalen Festrahmenholm zusammenwirkt. Beim Ausführungsbeispiel erreicht man auf diese Weise eine zusätzliche Verriegelung im mittleren Bereich sowohl am oberen als auch unteren Ende des Reinigungsflügels 2.

Das freie Ende der Stulpschiene 14, also im wesentlichen der sich in horizontaler Richtung erstreckende Teil des Bogenstücks 28, bildet eine Kupplungshälfte 45. Sie arbeitet mit einer Kupplungsgegenhälfte 46 am zugeordneten freien Ende der Stulpschiene 47 der Eckumlenkung 33 zusammen. Die Kupplungshälfte 45 hat eine im wesentlichen T-förmige Gestalt und sie greift in angekuppeltem Zustand in einen Schlitz entsprechender Form ein. Die Kupplungsgegenhälfte 46 wird in Pfeilrichtung 29 in die Kupplungshälfte 45 eingehängt.

Aus dem Vorstehenden wird klar, daß man diesen Beschlag sowohl mit als auch ohne zusätzliche Verriegelung, d.h. mit und ohne eine oder zwei Eckumlenkungen 33 verwenden kann. Auf die Wirkungsweise des Stangenausschlusses hat die "Ankuppelung" von Eckumlenkungen jedenfalls keinen Einfluß.

Die Bohrungsgruppe 48 an der Stulpschiene 14 dient zum Befestigen eines Schließblechs od. dgl., das mit einem Verriegelungszapfen an der Schließseite des Lüftungsflügels 3 zusammenwirkt.

Ansprüche

1. Beschlag für ein Fenster, eine Tür od. dgl. mit einer mittels einer Stulpschiene (14) abgedeckten Treibstange (13), mit einem an mindestens einem ihrer Enden angebrachten Verriegelungselement (15, 16) eines sogenannten Stangenausschlusses, dadurch gekennzeichnet, daß die Stulpschiene (14) an ihrem freien Ende abgewinkelt oder abgebogen (28) und die Stulpschiene (14) im Endbereich mit einem Durchbruch (27) versehen ist,

der vom Verriegelungselement (15, 16) oder einem Verbindungselement des letzteren mit der Treibstange (13) durchsetzt ist.

2. Beschlag nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Außenfläche der Stulpschiene (14) etwa bündig mit der Außenfläche des Verriegelungselements (15, 16) verläuft.

3. Beschlag nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Treibstange (13) im Endbereich abgekröpft ist.

4. Beschlag nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Breite der Treibstange (13) im Endbereich etwa ab der Abkröpfung reduziert ist.

5. Beschlag nach Anspruch 3 oder 4, gekennzeichnet durch eine rechteckige Form des Durchbruchs (27), dessen Breite etwa der Breite des Treibstangen-Endstücks bzw. Verriegelungselements (15, 16) entspricht.

6. Beschlag nach Anspruch 5, gekennzeichnet durch zwei den Längsseiten des Durchbruchs (27) zugeordnete, gegeneinanderweisende Vorsprünge, Zungen (30) od. dgl., die sich im wesentlichen in der Treibstangenebene befinden, wobei die Breite der Treibstange (13) im Bereich der Kröpfung auf etwa den Abstand der beiden Zungen (30) od. dgl. reduziert ist.

7. Beschlag nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Zungen (30) od. dgl. einstückig mit der Stulpschiene (14) gefertigt, insbesondere als Ausprägungen ausgebildet sind.

8. Beschlag nach wenigstens einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Treibstange (13) und die Stulpschiene (14) Teile eines in eine Falznut einsetzbaren Getriebes (21), insbesondere Falzhebelgetriebes, sind.

9. Beschlag nach wenigstens einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das freie umgebogene oder abgewinkelte Ende (28) der Stulpschiene (14) eine Kupplungshälfte (45) zum Ankuppeln an eine Kupplungsgegenhälfte (46) einer weiterführenden, querverlaufenden Treibstange (47), insbesondere einer Eckumlenkung (33) einer Zusatzverriegelung, trägt.

