

(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) Veröffentlichungsnummer: **0 625 480 A2**

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: **94107795.0**

(51) Int. Cl.⁵: **B68B 3/08**

(22) Anmeldetag: **19.05.94**

(30) Priorität: **19.05.93 DE 4316893**

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
23.11.94 Patentblatt 94/47

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH DE DK ES FR GB GR IE IT LI LU MC
NL PT SE**

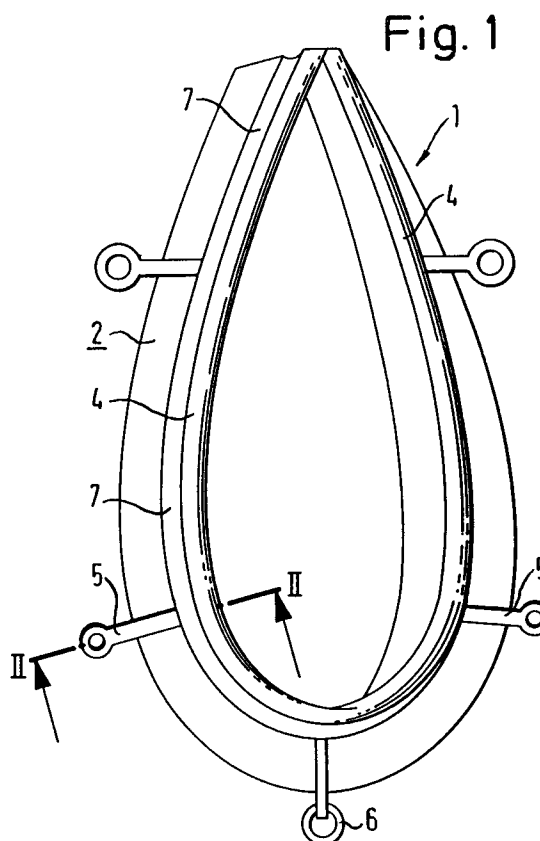
(71) Anmelder: **Spitzauer, Norbert**
Vaterstettener Weg 8
D-85599 Parsdorf (DE)

(72) Erfinder: **Spitzauer, Norbert**
Vaterstettener Weg 8
D-85599 Parsdorf (DE)

(74) Vertreter: **Zeitler & Dickel**
Patentanwälte
European Patent Attorneys
Postfach 26 02 51
D-80059 München (DE)

(54) **Kummet.**

(57) Bei einem Kummet (1) zur Verbindung eines Pferdes mit einem Fahrzeug, bestehend aus einem um den Hals des Pferdes zu legenden ringförmigen Kissen (1) und hieran angeordneten Verbindungseinrichtungen, insbesondere mehreren Zugkrampen (5) zur Aufnahme von Zugriemen, einem Aufhaltering (6) zur Aufnahme des Aufhalters usw., ist die Anordnung derart getroffen, daß die Verbindungseinrichtungen (5, 6) an einem gesonderten Stütz- und Stabilisiergerüst (7; 10) angreifen, das im Innern des Kummetkissens (2) verankert ist, um die am Kummet (1) angreifenden Zug- und Druck- bzw. Rückhaltekkräfte ins Innere des Kummet (1) zu leiten.



EP 0 625 480 A2

Die Erfindung betrifft ein Kummet zur Verbindung eines Pferdes mit einem Fahrzeug gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Ein derartiges Kummet besteht üblicherweise aus einem ringförmigen Kummetkissen, das um den Hals des Pferdes gelegt wird und an dem entsprechende Verbindungseinrichtungen in Form von Zugkrampen, Aufhaltering usw. angreifen, die der Aufnahme von Zugriemen, Aufhalterriemen u. dgl. dienen.

Bei bekannten Kummets sind diese Verbindungseinrichtungen an einem metallenen Kummetbügel befestigt, der dem Kummetkissen aufliegt und oben durch einen Verbindungsriemen, den Kummetgürtel, gesichert ist.

Dieser metallene Kummetbügel unterliegt üblicherweise hohen Wechselbelastungen, da dann, wenn das Pferd den Wagen zieht, über die Zugkrampen hohe Zugkräfte an ihm angreifen, die auf das Kummetkissen abgeleitet werden. Demgegenüber greifen am Bügel dann hohe Druck- bzw. Rückhalterkräfte an, wenn, insbesondere beim Halten oder Bergabfahren usw., der nach vorne schiebende Wagen abgebremst werden muß.

Insgesamt ist hierdurch die Gefahr gegeben, daß der Kummetbügel aus seinem Sitz in einer Nut, die zwischen dem Kummetkissen und einem sich hieran anschließenden Wulst gebildet ist, herauspringt, was ein sofortiges Anhalten des gesamten Pferdezeuges erforderlich macht.

Aufgrund der Verbindung der beiden oberen Bügelenden mittels eines Kummetgürtels ist außerdem die Gefahr gegeben, daß dieser aufgrund der allgemein auf ihn einwirkenden Belastungen plötzlich reißen kann, was gleichfalls zu einem unerwünschten Lösen des Kummetbügels führt.

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, das Kummet der gattungsgemäßen Art zur Beseitigung der geschilderten Nachteile derart auszugestalten, daß es in der Lage ist, hohe Wechselbelastungen auszuhalten, wobei gleichzeitig eine sichere, gleichbleibend gute Verankerung der Verbindungseinrichtungen am Kummet gewährleistet sein soll.

Diese Aufgabe wird mit der Erfindung durch die Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen hiervon sind in den weiteren Ansprüchen beschrieben.

Dem erfindungsgemäßen Kummet liegt der wesentliche Gedanke zugrunde, die an ihm angreifenden Zug- und Rückhalterkräfte ins Innere des Kummet zu leiten und dort an einem gesonderten Haltegerüst in Form eines Stütz- bzw. Stabilisierungsgerüsts angreifen zu lassen, das seinerseits im Innern des Kummet verankert ist. Hierdurch ergibt sich der Vorteil, daß die Verbindungseinrichtungen, wie Zugkrampen, Aufhaltering usw., unverrückbar am Kummetkissen festgelegt sind, so daß die Ge-

fahr eines unbeabsichtigten Öffnens oder Lösens des Kummetbügels nicht mehr existiert.

Gemäß einer vorteilhaften Ausführungsform der Erfindung ist das Stütz- und Stabilisierungsgerüst ein Stützring, der ins Innere des Kummetkissens eingebettet ist und an dem die Verbindungseinrichtungen, d.h. die Zugkrampen, der Aufhaltering usw., festgelegt sind.

Zweckmäßigerweise ist dieser Stützring querschnittlich rohrförmig ausgebildet, wobei jedoch auch jede andere geeignete Querschnittsform zur Anwendung gelangen kann.

Wenn das Kummetkissen nicht mit Stroh oder einem sonstigen geeigneten, von Leder umhüllten Polstermaterial gefüllt ist, sondern aus Kunststoffschaum besteht bzw. hiermit gefüllt ist, liegt es im Rahmen der Erfindung, daß der Stützring in den Kunststoffschaum des Kummetkissens eingebettet und auf diese Weise sicher in seiner Position verankert ist. Hierbei ist dann zweckmäßigerweise der Stützring über Stege starr mit den Verbindungseinrichtungen verbunden.

Gemäß einer weiterhin bevorzugten abgewandelten Ausführungsform bzw. in Weiterbildung der Erfindung ist es auch möglich, daß das Stütz- und Stabilisierungsgerüst einen Stabilisierungsbügel aufweist, der in eine Nut zwischen dem Kummetkissen und einem sich hieran anschließenden Wulst eingebettet ist. Dieser Stabilisierungsbügel ist vorteilhafterweise querschnittlich als Flacheisen ausgebildet, um aufgrund seines Querschnittes die nötige Verwindungssteifigkeit aufzuweisen.

Um dem vorerwähnten Grundgedanken der Erfindung Rechnung zu tragen, nämlich die am Kummet angreifenden Zug- und Rückhalterkräfte ins Innere des Kummet zu leiten, ist der Stabilisierungsbügel, beispielsweise das Flacheisen, entweder selbst direkt ins Innere des Kummetkissens eingebettet oder aber, sofern im Innern des Kummetkissens ein Stützring angeordnet ist, mit diesem Stützring verbunden.

Diese Verbindung zwischen Stabilisierungsbügel und Stützring erfolgt zweckmäßigerweise mittels Stegen, die im Abstand voneinander angeordnet sind und für eine starre Verbindung zwischen den beiden erwähnten Teilen des dadurch insgesamt gebildeten Stütz- und Stabilisierungsgerüsts sorgen.

Die Erfindung wird im folgenden anhand der Zeichnung näher erläutert. Diese zeigt in:

- Fig. 1 das Kummet gemäß der Erfindung schematisch perspektivisch sowie
- Fig. 2 im Querschnitt gemäß Linie II - II nach Fig. 1;
- Fig. 3 im Querschnitt eine abgewandelte Ausführungsform und
- Fig. 4 querschnittlich eine weitere abgewandelte Ausführungsform.

Wie aus der Zeichnung, insbesondere aus Fig. 1 und 2, ersichtlich, weist das dargestellte Kummet 1 in üblicher Weise ein ringförmiges Kissen 2 auf, das dann, wenn von einem Pferd ein Wagen gezogen werden soll, um den Hals des Pferdes zu legen ist.

Das Kissen 2 ist mit einem üblichen geeigneten Polstermaterial 3 gefüllt, das beim dargestellten Ausführungsbeispiel aus Kunststoffschäum besteht.

An das Kissen 2 des Kummet 1 schließt sich vorderseitig ein Wulst 4 an, der einstückig mit dem Kissen 2 des Kummet 1 verbunden ist.

Das nicht weiter dargestellte Riemen- und Lederzeug, das zur Verbindung des Pferdes mit dem Wagen dient, greift an speziellen Verbindungseinrichtungen 5, 6 an, die ihrerseits in noch zu beschreibender Weise am Kummet 1 verankert sind, und zwar derart, daß die auf das Kummet 1 einwirkenden Zug- und Rückhaltekräfte ins Innere des Kummet 1 geleitet werden.

Die Verbindungseinrichtungen bestehen einerseits aus zwei Zugkrampen 5 sowie andererseits aus einem Aufhaltering 6, wobei die beiden Zugkrampen 5 beidseits des Kummet 1 in dessen unterer Hälfte angeordnet sind und der Aufnahme von Zugriemen dienen, während der Aufhaltering 6 am unteren Ende des Kummet 1 angeordnet ist und zur Aufnahme des - üblicherweise ledernen - Aufhalters bzw. Aufhalteriemens dient.

Die Festlegung dieser Verbindungseinrichtungen 5, 6 am Kummet 1 erfolgt mittels eines Stütz- und Stabilisierungsgerüsts, das beim Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 1 und 2 aus einem Stabilisierungsbügel 7 in Form eines Flacheisens besteht. Wie ersichtlich, sind die beiden Zugkrampen 5 sowie der Aufhaltering 6 fest, beispielsweise mittels Schweißen od. dgl., mit dem Stabilisierungsbügel 7 verbunden. Der Stabilisierungsbügel 7 seinerseits ist im Innern des Kummetkissens 2 verankert, und zwar derart, daß er unverrückbar in eine Nut 8 eingebettet ist, die zwischen dem Kummetkissen 2 und dem Wulst 4 ausgebildet ist. Die Einbettung des Flacheisens 7 in diese Nut 8 erfolgt vorzugsweise gleichzeitig mit der Herstellung des aus Kunststoffschäum 3 gebildeten Kummetkissens 2, so daß sich hierdurch eine innige Verbindung zwischen dem Kunststoffschäum 3 und dem Flacheisen 7 ergibt.

Bei der abgewandelten Ausführungsform gemäß Fig. 3 ist der gleichfalls als Flacheisen ausgebildete Stabilisierungsbügel 7 nicht nur in seine Nut 8 eingebettet, sondern darüber hinaus über im Abstand voneinander angeordnete Stege 9 mit einem im Innern des Kummetkissens 2 eingebetteten und dort in dessen Kunststoffschäum 3 verankerten Stützring 10 verbunden. Dieser Stützring 10 ist querschnittlich rohrförmig ausgebildet und bildet somit zusammen mit den Verbindungsstegen 9 so-

wie dem Stabilisierungsbügel 7 ein geeignetes Stütz- und Stabilisierungsgerüst, um die Zugkraft 5 sowie den Aufhaltering 6 unverrückbar zu halten bzw. zu gewährleisten, daß die an diesen Verbindungseinrichtungen 5, 6 angreifenden Zug- und Rückhaltekräfte ins Innere des Kummet 1 geleitet werden.

Bei der weiterhin abgewandelten Ausführungsform gemäß Fig. 4 ist der im Innern des Kummetkissens 2 verankerte Stützring 10 über die Verbindungsstege 9 direkt mit den Zugkrampen 5 sowie dem Aufhaltering 6 verbunden, so daß bei dieser Ausführungsform der Stabilisierungsbügel 7 entfällt.

Hinsichtlich vorstehend nicht näher erläuterter Merkmale der Erfindung wird im übrigen ausdrücklich auf die Ansprüche sowie die Zeichnung verwiesen.

Patentansprüche

1. Kummet zur Verbindung eines Pferdes mit einem Fahrzeug, bestehend aus einem um den Hals des Pferdes zu legenden ringförmigen Kissen (1) und hieran angeordneten Verbindungseinrichtungen, insbesondere mehreren Zugkrampen (5) zur Aufnahme von Zugriemen, einem Aufhaltering (6) zur Aufnahme der Aufhalter usw.,
dadurch gekennzeichnet,
daß die Verbindungseinrichtungen, wie Zugkrampen (5), Aufhaltering (6) usw., an einem gesonderten Stütz- und Stabilisierungsgerüst (7; 10) angreifen, das im Innern des Kummetkissens (2) verankert ist, um die am Kummet (1) angreifenden Zug- und Druck- bzw. Rückhaltekräfte ins Innere des Kummet (1) zu leiten.
2. Kummet nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Stütz- und Stabilisierungsgerüst ein Stützring (10) ist, der ins Innere des Kummetkissens (2) eingebettet ist und an dem die Verbindungseinrichtungen (5, 6) festgelegt sind.
3. Kummet nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Stützring (10) querschnittlich rohrförmig ausgebildet ist.
4. Kummet nach Anspruch 2 oder 3 mit einem aus Kunststoffschäum bestehenden Kummetkissen (2),
dadurch gekennzeichnet,
daß der Stützring (10) in den Kunststoffschäum (3) des Kummetkissens (2) eingebettet ist.

5. Kummet nach einem der Ansprüche 1 - 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Stützring (10) über Stege (9) starr mit den Verbindungseinrichtungen (5, 6) verbunden ist. 5
6. Kummet nach einem der Ansprüche 1 - 5, dadurch gekennzeichnet, daß das Stütz- und Stabilisiergerüst einen Stabilisierungsbügel (7) aufweist, der in das Kummetkissen (2), insbesondere in eine Nut (8) zwischen Kummetkissen (2) und einem sich hieran anschließenden Wulst (4) eingebettet ist. 10
7. Kummet nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Stabilisierungsbügel (7) querschnittlich als Flacheisen ausgebildet ist. 15
8. Kummet nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, daß der Stabilisierungsbügel (7) mit dem Stützring (10) verbunden ist. 20
9. Kummet nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Verbindung zwischen dem Stabilisierungsbügel (7) und dem inneren Stützring (10) aus im Abstand voneinander angeordneten Stegen (9) besteht. 25

30

35

40

45

50

55

Fig. 1

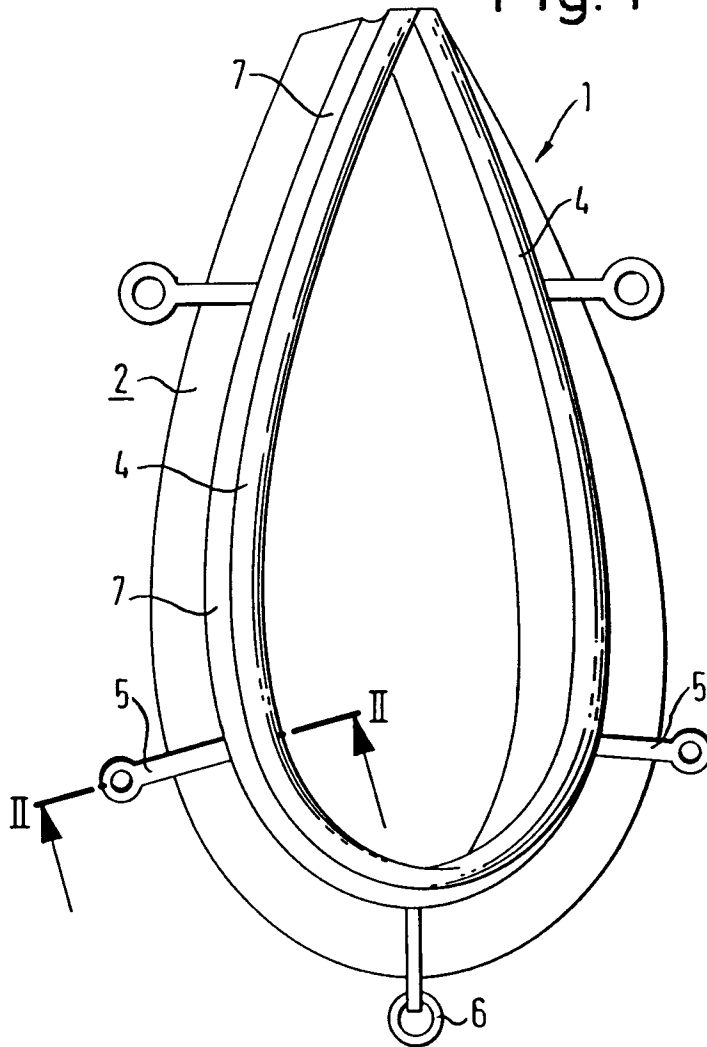


Fig. 2

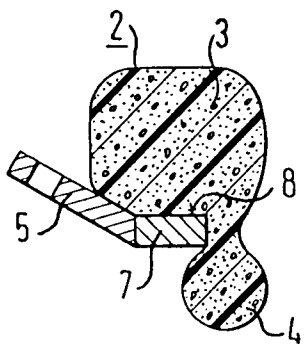


Fig. 3

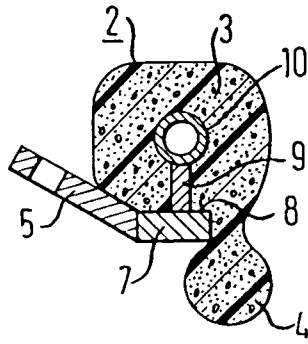


Fig. 4

