

(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) Veröffentlichungsnummer: **0 537 661 A1**

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: **92117401.7**

(51) Int. Cl.⁵: **G09F 3/10, G09F 3/02**

(22) Anmeldetag: **12.10.92**

(30) Priorität: **16.10.91 DE 4134231**

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
21.04.93 Patentblatt 93/16

(84) Benannte Vertragsstaaten:
BE CH DE DK ES FR GB IT LI LU NL SE

(71) Anmelder: **Fix GmbH**
Horstring 12
W-6740 Landau/Pfalz(DE)

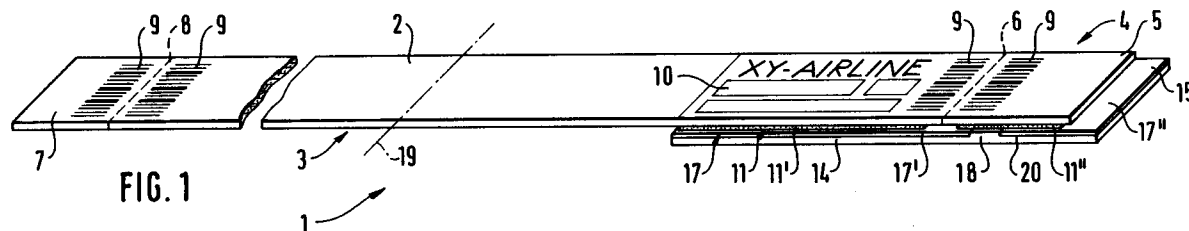
(72) Erfinder: **Diemert, Kurt**
Kronstrasse 29
W-6741 Gleisweiler(DE)

(74) Vertreter: **Patentanwälte Dipl.-Ing. F.W. Möll**
Dipl.-Ing. H.Ch. Bitterich
Langstrasse 5 Postfach 2080
W-6740 Landau/Pfalz (DE)

(54) **Gepäckstreifenanhänger für Einzelbeschriftung.**

(57) Ein Gepäckstreifenanhänger (1) besteht aus einem beschriftbaren, an einem Gepäckstück anbringbaren Anhängerteil (3) und einem Kontrollabschnitt (4). Der Kontrollabschnitt (4) umfaßt ein vom Anhängerteil (3) entlang einer querverlaufenden Trennlinie (6) abtrennbares Abreißteil (5). Sowohl das Anhängerteil (3), als auch das Abreißteil (5) weisen an der Rückseite beidseits der Trennlinie (6) jeweils eine mit einem Haftkleber beschichtete Klebezone (11', 11'') auf. Die Klebezonen (11', 11'') sind durch einen einteiligen Bahnabschnitt (14) abgedeckt, der auf

seiner Oberseite (16) selbstdurchschreibend und bis auf einen Teilbereich (18) unterhalb der Klebezone (11'') durchgehend trennwirksam (17) ausgebildet ist. Dieser zum Beispiel durch Koronabehandlung trennwirksam gemachte Teilbereich (18) bildet eine Haftbrücke als feste Verbindung zwischen dem Bahnabschnitt (14) und dem Abreißteil (5), die beide gemeinsam nach Freilegung eines Teils der Klebezone (11'') als Kontrollabschnitt (4) zur Identifikation eines Gepäckstücks in ein Flugticket geklebt werden können.



EP 0 537 661 A1

Die Erfindung betrifft einen Gepäckstreifenanhänger aus einem beschriftbaren, an einem Gepäckstück anbringbaren Anhängerteil und einem selbstdurchschreibend ausgebildeten Kontrollabschnitt gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 sowie ein Verfahren zu dessen Herstellung.

Zur Identifikation von Gepäckstücken im Personenverkehr, insbesondere im internationalen Luftverkehr, werden Gepäckanhänger verwendet, die im wesentlichen aus zwei Teilen bestehen, nämlich einem, an dem betreffenden Gepäckstück anbringbaren Anhängerteil und einem die Identifikation des Gepäckstücks ermöglichenden Kontrollabschnitt, der dem Besitzer des Gepäckstücks ausgehändigt wird.

Diese Gepäckanhänger werden bei der Abfertigung des Fluggastes am Schalter einer Luftverkehrsgesellschaft mit Flugziel, Flugnummer usw. beschriftet; das Anhängerteil wird dann an dem betreffenden Gepäckstück angebracht, der Kontrollabschnitt üblicherweise am Flugticket befestigt. Wenn das Anhängerteil und der Kontrollabschnitt gleichlautend beschriftet werden sollen, erfolgt die Beschriftung im Durchschreibe- bzw. Durchdruckverfahren, wozu dann eine entsprechend vorbereitete selbstdurchschreibende Schicht vorgesehen ist.

So ist bei einem bekannten Gepäckanhänger dieser Art ein Materialstreifen mittig zu einem zweilagigen Anhängerteil gefaltet und im Faltrandbereich mit einer Öse versehen, durch die ein Draht oder ein Bindfaden zur Befestigung an einem Gepäckstück gezogen werden kann; zwischen den beiden Lagen des Anhängerteils befindet sich der selbstdurchschreibend ausgebildete Kontrollabschnitt (DE-U 89 11 858). Der Kontrollabschnitt besitzt an einem Ende einen durch Silikonpapier abgedeckten Klebestreifen; ein weiterer, ebenfalls durch Silikonpapier abgedeckter Klebestreifen befindet sich am äußeren Ende der unteren Lage des Anhängerteils, das als Abreißenteil zusätzlich entlang einer Perforationslinie abtrennbar ist.

Dieser Gepäckanhänger läßt sich nur sehr aufwendig im Wege der Mehrfachkaschierung durch Auftragen von Kleber- und Silikonschichten an unterschiedlichen Teilen und deren Zusammenführung herstellen; er erfordert einen entsprechenden Aufwand bei der Trennung der Teile voneinander nach Beschriftung und Anbringung derselben am Gepäckstück bzw. am Ticket des Fluggastes.

Um die Entsorgung von silikonbeschichteten Teilen als Abfall zu vermeiden, sind bei einem anderen bekannten Gepäckanhänger, bei dem der Kontrollabschnitt als entlang einer Perforationslinie abtrennbares Abreißenteil ausgebildet ist, sowohl unterhalb des Abreißenteils, als auch unterhalb des Anhängerteils Kleberschichten angeordnet, die durch

einen silikonbeschichteten Abdeckstreifen abgedeckt sind (DE-U 91 10 080). Die Silikonschichten lassen dabei auf dem Abdeckstreifen unbeschichtete querverlaufende Randstreifen frei, so daß die nach Abtrennung des Kontrollabschnitts vom Anhängerteil sowohl am Abreißenteil, als auch am Anhängerteil verbleibenden silikonbeschichteten Teile des Abdeckstreifens mit diesen verbunden bleiben; zur Freilegung der Klebeflächen werden diese Teile um die Kanten zwischen den silikon- und den nicht beschichteten Flächen umgeklappt. Eine Durchschreibemöglichkeit zur Beschriftung des Kontrollabschnitts ist nicht vorgesehen.

Bei den Luftverkehrsgesellschaften beginnt es sich immer mehr durchzusetzen, Gepäckanhänger mit einem Strichcode zu versehen, um eine fälschungssichere und mittels Lesegeräten lesbare Markierung zu haben und so Gepäckstücke einfach und sicher identifizieren und registrieren und deren Weg nachvollziehen zu können. Weiterhin soll die Möglichkeit bestehen, nicht nur bei der ersten Abfertigung des Fluggastes, sondern auch beim Wechsel des Flugzeugs oder eines sonstigen Beförderungsmittels weitere Teile des Gepäckanhängers abtrennen zu können, um den Weg des betreffenden Gepäckstücks weiterverfolgen zu können; diese Teile müssen natürlich ebenfalls mit einem Strichcode versehen sein.

Wegen der Vielzahl der durch einen Strichcode zu vermittelnden Informationen muß dieser überlappend gedruckt werden, d.h. die Striche und Zwischenräume müssen unterschiedlich breit sein, um ihnen unterschiedliche Bedeutungen geben zu können. Ein solcher Strichcode kann nur durch berührungsfreie Drucker, sogenannte "non impact"-Drucker aufgebracht werden. Solche Drucker haben einen sehr engen Durchgangsspalt; außerdem erzeugen sie sehr viel Wärme. Diese Drucker können deshalb nicht zum nachträglichen Bedrucken mehrlagiger mit Haftkleber beschichteter Teile verwendet werden, weil diese zum einen unterschiedlich dick sind, und zum anderen die Kleberbeschichtung angeschmolzen werden könnte.

Ausgehend von der Überlegung, daß bei einem Gepäckanhänger sowohl das Herstellungsverfahren, als auch die anwenderseitige Handhabung als komplexes System in Verbindung mit dem Produkt zu sehen sind, liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, einen Gepäckanhänger der eingangs angegebenen Art so auszubilden, daß keine trennmittelbeschichteten Teile zur Entsorgung anfallen, daß sowohl die Herstellung der Einzelnutzen vereinfacht, vor allem die problemlose Aufbringung von überlappenden Strichcodes auf dem Anhängerteil, dem Kontrollabschnitt und gegebenenfalls weiteren Teilen ermöglicht, als auch schließlich die Handhabung des Gepäckanhängers am Schalter vereinfacht werden.

Diese Aufgabe wird gemäß der Erfindung durch die im kennzeichnenden Teil des Patentanspruchs 1 angegebenen Merkmale gelöst.

Die Erfindung hat im wesentlichen den Vorteil, daß der selbstdurchschreibende Teil des Kontrollabschnitts zugleich trennwirksam ausgebildet ist, so daß er sowohl als Datenträger für die am Schalter eingetragenen Daten, als auch als Schutzabdeckung für die Klebezonen dient. Der trennunsichere Teilbereich unterhalb der Klebezone des Abreißteils wirkt als Haftbrücke, so daß der selbstdurchschreibende Teil mit dem Abreißteil fest verbunden ist; beide bilden nach Abtrennen des letzteren von dem Anhängerteil entlang der Trennlinie den Kontrollabschnitt, der nach Freilegung der Klebezone in ein Flugticket geklebt werden kann.

Zur Herstellung des Gepäckanhängers ist somit nur eine Materialbahn erforderlich, die aus handelsüblichem oder kaschiertem, entsprechend reißfestem Material bestehen und in einem kontinuierlichen, auf einer Druckmaschine durchführbaren Verfahren bedruckt und mit Kleberauftrag versehen werden kann. Dabei liegen alle Druckvorgänge auf derselben Seite der Bahn; eine nachträgliche oder zusätzliche Weiterbehandlung, insbesondere eine aufwendige wechselseitige Mehrfachkaschierung oder Falzung erübrigen sich. Es ist lediglich erforderlich, im Bereich der Klebezonen nachträglich die selbstdurchschreibend ausgebildete Schutzabdeckung in Form einer Bahn zuzuführen und sie mit der Materialbahn zu vereinigen, mit der sie dann geschnitten werden kann.

Ein Verfahren zur Herstellung eines Gepäckanhängers gemäß der Erfindung ist in Anspruch 7 angegeben.

Die trennwirksame Ausbildung von Bahnen zum Schutz von Haftkleberbeschichtungen wird üblicherweise durch eine Silikonbeschichtung erreicht, die eine geschlossene Oberfläche bildet, in der sich ein Kleber nicht verankern kann. Aus Gründen des Umweltschutzes wird eine Silikonbeschichtung heute in wässriger Lösung aufgetragen, was bei der Fertigung sehr lange Trockenstrecken bedingt. Unterbrechungen in der Silikonbeschichtung sind so nicht nur schwierig zu bewerkstelligen, sondern es ist ebenso schwierig, beim Zusammenführen der Bahnen unterbrochene Bereiche der silikonbeschichteten Bahn den entsprechenden Bereichen der Materialbahn, also den Klebezonen exakt zuzuordnen.

Vor diesem Hintergrund kommt dem Merkmal besondere Bedeutung zu, die Schutzbahn zunächst durchgehend trennwirksam zu beschichten und sie dann in Teilbereichen einer sogenannten Koronabehandlung zu unterziehen, um in diesen Bereichen die Trennwirksamkeit aufzuheben.

Bei einer solchen Koronabehandlung, die in der Veredelungs- und Druckindustrie an sich bekannt

ist, wird die zu behandelnde Bahn zwischen zwei Elektroden durchgeführt, von denen die eine als Trägerwalze ausgebildet ist. In dem zwischen diesen beiden Elektroden gebildeten Entladespalt werden hohe elektrische Leistungen mit feinen Entladungsfunken sowohl sehr gleichmäßig, als auch schonend auf die Bahnoberfläche abgesetzt. Mit einer solchen Behandlung, die dem Fertigungsgang der Gepäckanhänger auch bei hohen Durchlaufgeschwindigkeiten eingegliedert werden kann, ist es möglich, in einer durchgehend trennwirksam beschichteten Bahn streifenweise Bereiche so zu behandeln, daß die Trennwirksamkeit zumindest so lange aufgehoben wird, bis die Bahnen zusammengeführt sind.

Dabei kann ohne weiteres auch der Forderung Rechnung getragen werden, daß gleichlautende Strichcodes nicht nur an beiden Enden des Anhängerteils und am Kontrollabschnitt vorgesehen sein müssen, sondern daß auch die Möglichkeit bestehen muß, gegebenenfalls bei späterem Umsteigen weitere, ebenfalls mit dem Strichcode bedruckte Abschnitte abtrennen zu können.

Vorteilhafte Weiterbildungen ergeben sich aus den Unteransprüchen.

Die Erfindung wird nachstehend anhand eines in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert. Es zeigt

- Fig. 1 eine schrägbildliche Ansicht eines Gepäckstreifenanhängers gemäß der Erfindung,
- Fig. 2 einen Gepäckstreifenanhänger gemäß Fig. 1 in gefalteter Form,
- Fig. 3 eine Unteransicht der Oberbahn mit Darstellung der Klebezonen,
- Fig. 4 eine Draufsicht auf den Unterbahnabschnitt mit Darstellung der trennwirksamen Beschichtung,
- Fig. 5 den Anhängerteil nach Abtrennen des Kontrollabschnitts mit freigelegter Klebefläche zur Bildung einer Schlaufe um den Griff eines Gepäckstücks,
- Fig. 6 den Kontrollabschnitt nach dem Abtrennen vom Anhängerteil und
- Fig. 7 nach Umlegen der trennmittelbeschichteten Bahn mit freigelegter Klebefläche,
- Fig. 8 schematisch den Ablauf eines Verfahrens zur Herstellung eines Gepäckstreifenanhängers gemäß der Erfindung,
- Fig. 9 eine teilweise Drauf- bzw. Untersicht der Materialbahn und
- Fig. 10 die Koronabehandlung der trennwirksam beschichteten Bahn.

Eine Ausführungsform eines Gepäckstreifenanhängers 1 gemäß der Erfindung ist in schrägbildli-

chen Ansichten in Fig. 1 in flachliegender und in Fig. 2 in gefalteter Form dargestellt.

Der Gepäckstreifenanhänger 1 besteht aus einer durchgehenden Oberbahn 2 aus reißfestem Material, wie z.B. Papier, gegebenenfalls auch einer Folie. Der Gepäckstreifenanhänger 1 umfaßt ein Anhängerteil 3 und einen Kontrollabschnitt 4, der auch als Anspruchsabschnitt bezeichnet wird. Der Kontrollabschnitt 4 umfaßt zunächst ein Abreißteil 5, das in der Oberbahn 2 ausgebildet ist und entlang einer querverlaufenden Trennlinie 6, z.B. einem Trennschnitt oder einer Trennperforation, von dem Anhängerteil 3 abgetrennt werden kann.

Im dargestellten Ausführungsbeispiel ist am gegenüberliegenden Ende des Anhängerteils 3 ein weiterer Abschnitt 7 vorgesehen, der wiederum entlang einer Trennlinie 8 vom Anhängerteil 3 abgetrennt werden kann. Ein solcher Abschnitt 7, dem auch weitere benachbart sein können, könnte auch am anderen Ende des Anhängerteils 3, sozusagen zwischen diesem und dem Abreißteil 5 angeordnet sein.

Zur Identifikation eines Gepäckstücks sind das Anhängerteil 3 an seinen beiden Enden, jeweils den Trennlinien 6 bzw. 8 benachbart, sowie der Kontrollabschnitt 4 auf dem Abreißteil 5, als auch der Abschnitt 7 bzw. etwa diesem folgende weitere Abschnitte auf der Vorderseite jeweils mit übereinstimmenden Strichcodes 9 versehen. An einem Ende des Anhängerteils 3, dem Kontrollabschnitt 4 benachbart, befindet sich ein vorgedrucktes Schriftfeld 10, in dem das Anhängerteil 3 von Hand oder mittels Schreibautomaten beschriftet werden kann.

Auf die Rückseite der Oberbahn 2 ist bereichsweise Haftkleber 11 aufgetragen, der eine - längere - Klebezone 11' unterhalb des Anhängerteils 3 sowie eine - kürzere - Klebezone 11'' unterhalb des Abreißteils 5 bildet (Fig. 3). Die Klebezonen 11' und 11'' erstrecken sich nicht bis zu den Längsrändern 12 der Oberbahn 2; es sind vielmehr den Längsrändern 12 benachbart schmale Randzonen 13 freigelassen.

Unterhalb der Klebezonen 11' und 11'' befindet sich ein Unterbahnabschnitt 14, der die gleiche Breite wie die Oberbahn 2 aufweist und an dem in der Darstellung rechten Rand über den Abreißteil 5 hinausragt, wo er eine Griffflasche 15 bildet. Wie insbesondere Fig. 4 als schrägbildliche Draufsicht auf diesen Unterbahnabschnitt 14 erkennen läßt, ist seine den Klebezonen 11', 11'' zugewandte Oberseite 16 selbstdurchschreibend ausgebildet und mit einem Trennmittel 17, z.B. Silikon, beschichtet. Es ist ohne weiteres möglich, ein Trennmittel, z.B. Silikon, auch auf eine selbstdurchschreibend ausgebildete Fläche aufzutragen, ohne deren Eigenschaften zu beeinträchtigen.

Die Beschichtung 17 bildet zwei trennwirksame Bereiche, einen in der Darstellung linken Bereich

17', der sich etwa bis unterhalb der Trennlinie 6 in der Oberbahn 2 erstreckt, und einen kürzeren rechten Bereich 17'' unterhalb des Abreißteils 5. Zwischen beiden Bereichen 17' und 17'' befindet sich ein nicht trennwirksamer Bereich 18. Dieser kann entweder dadurch gebildet sein, daß an dieser Stelle kein Trennmittelauftrag erfolgte oder auch dadurch, daß ein ursprünglich durchgehend erfolgter Trennmittelauftrag in diesem Bereich nachträglich unwirksam gemacht wurde.

Anwenderseitig kann ein solcher Gepäckstreifenanhänger 1 entweder von Hand oder auch maschinell beschriftet werden. Dabei teilen sich infolge der selbstdurchschreibenden Beschichtung die im Schriftfeld 10 aufgetragenen Schriftzeichen auch dem Unterbahnabschnitt 14 mit, der ein entsprechend ausgebildetes Schriftfeld 10' trägt (Fig. 6). Von Hand wird dann der Unterbahnabschnitt 14 von der Klebezone 11' gelöst und zusammen mit dem Abreißteil 5 entlang der Trennlinie 6 vom Anhängerteil 3 abgetrennt. Der unterhalb des Abreißteils 5 vorgesehene trennmittelfreie Bereich 18 des Unterbahnabschnitts 14 bildet eine Haftbrücke, durch die in diesem Bereich eine feste Verklebung des Unterbahnabschnitts 14 mit dem Abreißteil 5 stattfindet. Der trennmittelbeschichtete Unterbahnabschnitt 14 fällt somit nicht nur nicht als Abfall an, braucht also nicht entsorgt zu werden, sondern ist, wie die Fig. 6 und 7 zeigen, integraler Bestandteil des Kontrollabschnitts 4 und kann mit diesem nach Umlegen der Griffflasche 15 um eine Knickperforation 20 um 180 Grad zur Freilegung eines Teils der Klebezone 11'' zur Identifikation des betreffenden Gepäckstücks in ein Flugticket geklebt werden.

Das Anhängerteil 3 wird nach Entfernen des Kontrollabschnitts 4 in der in Fig. 5 dargestellten Weise als Schlaufe um einen Griff eines Gepäckstücks gelegt und seine Enden in Richtung des Pfeils 21 zusammengeklebt. Dabei befindet sich jeweils ein Strichcode 9 auf der Oberseite und ein Strichcode 9 auf der Unterseite der Schlaufe. Der - überstehende - Abschnitt 7 - und etwaige sich an diesen anschließende weitere Abschnitte - kann bei späterem Umsteigen bzw. Wechsel des Verkehrsmittels entlang der Trennlinie 8 abgetrennt werden.

Die Herstellung der Gepäckstreifenanhänger gemäß der Erfindung kann anhand der Fig. 8 bis 10 erläutert werden. Die Gepäckstreifenanhänger werden quer zur Laufrichtung einer Materialbahn 22 hergestellt, deren Breite der Länge der Gepäckstreifenanhänger 1 gemäß Fig. 1 entspricht. Die Materialbahn 22 wird dabei nach dem Abzug von einer Rolle 23 in einem ersten Arbeitsgang in einer Druckstation 24 an der Vorderseite mit den Strichcodes 9 bedruckt. In diesem Stadium kann auch schon die Trennperforation 6 angebracht werden, die später die Abtrennung des Abreißteils 5 vom Anhängerteil 3 ermöglicht.

Danach wird in einem zweiten Arbeitsgang in einer Leimstation 25 mittels eines Walzenpaares 26 auf die Bahnrückseite Haftkleber aufgetragen, um die Klebezonen 11' und 11'' zu erzeugen. In Fig. 9 ist dies in einer Untersicht der Materialbahn 22 angedeutet.

In einer weiteren Station 27 wird sodann im Bereich einer Führungsrolle 28 die selbstdurchschreibend und trennwirksam beschichtete Unterbahn 14 zugeführt. Dies erfolgt von einer Rolle 29 ablaufend über eine Station 30 zur Koronabehandlung. Die Behandlungsstation 30 umfaßt eine untere Elektrodenwalze 31 und eine obere Elektrode 32, zwischen denen über einen streifenförmigen Bereich 33 (Fig. 10) die zuvor durchgehend aufgetragene trennwirksame Beschichtung 17 trennunwirksam gemacht wird. Die Unterbahn 14 wird dann über der Rolle 28 so mit der Materialbahn 22 zusammengeführt, daß der trennunwirksame Bereich 33 der Bahn 14 in die Klebezonen 11'' zu liegen kommt, so daß dort in den Bereichen 18 der Gepäckstreifenanhänger gemäß Fig. 1 und 4 eine Verklebung mit dem Abreißteil 4 erfolgen kann.

Die zusammengeführten Bahnen können dann in einer Druckeinrichtung 34 mit den Schriftfeldern 10 und dergleichen bedruckt und dann in einer Schneidstation 35 in die einzelnen Gepäckstreifenanhänger 1 geschnitten werden.

Alternativ ist es auch möglich, den Kleber 11 zur Erzeugung der Klebezonen 11' und 11'' nicht, wie vorstehend beschrieben, unmittelbar auf die Rückseite der Materialbahn 22, sondern an den entsprechenden Stellen auf die bereits koronabehandelte Unterbahn 14 aufzutragen, um ihn dann bei der Zusammenführung der Bahnen im Transfervorgang auf die Rückseite der Materialbahn 22 zu übertragen. Eine entsprechende Leimauftragsstation 25' wäre dann zwischen der Station 30 zur Koronabehandlung und der Station 27 zur Zusammenführung der Materialbahn 22 und der Unterbahn 14 vorzusehen.

Patentansprüche

1. Gepäckstreifenanhänger aus einem beschriftbaren, an einem Gepäckstück anbringbaren Anhängerteil (3) und einem selbstdurchschreibend ausgebildeten Kontrollabschnitt (4), bei dem sowohl das Anhängerteil (3), als auch der Kontrollabschnitt (4) jeweils eine mit einem Haftkleber beschichtete Klebezone (11', 11'') aufweisen, die jeweils von durch Beschichtung mit einem Trennmittel trennwirksam ausgebildeten Bahnteilen abgedeckt sind, dadurch gekennzeichnet, daß der Kontrollabschnitt (4) ein vom Anhängerteil (3) entlang einer querverlaufenden Trennlinie (6) abtrennbares Abreißteil (5) umfaßt und daß

die jeweils an der Rückseite des Anhängerteils (3) und des Abreißteils (5) beidseits der Trennlinie (6) angeordneten Klebezonen (11', 11'') durch einen einteiligen Bahnabschnitt (14) abgedeckt sind, der auf seiner Oberseite (16) selbstdurchschreibend und bis auf einen Teilbereich (18) unterhalb der Klebezone (11'') des Abreißteils (5) durchgehend trennwirksam (17) ausgebildet ist.

2. Gepäckstreifenanhänger nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der nicht trennwirksam ausgebildete Teilbereich (18) sich über die gesamte Breite des Bahnabschnitts (14) erstreckt.
3. Gepäckstreifenanhänger nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Klebezonen (11', 11'') nur im inneren Bereich der Breite von Anhängerteil (3) und Kontrollabschnitt (4) unter Freilassung schmaler Randzonen (13) entlang der Längsränder (12) vorgesehen sind.
4. Gepäckstreifenanhänger nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Bahnabschnitt (14) am Ende des Gepäckstreifenanhängers (1) über das Ende des Abreißteils (5) als Griffflasche (15) hinausragt.
5. Gepäckstreifenanhänger nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Bahnabschnitt (14) unterhalb des Abreißteils (5) innerhalb des trennwirksam ausgebildeten Bereichs (17) mit einer Knickperforation (20) versehen ist.
6. Gepäckstreifenanhänger nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Knickperforation (20) dem nicht trennwirksam ausgebildeten Bereich (18) benachbart angeordnet ist.
7. Verfahren zum Herstellen eines Gepäckstreifenanhängers gemäß den Ansprüchen 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß in einem kontinuierlich ablaufenden Verfahren
 - eine von einer Rolle (23) ablaufende Materialbahn (22), deren Breite der Länge der Gepäckstreifenanhänger (1) entspricht,
 - zunächst auf der Vorderseite mit einem Strichcode (9) versehen wird, daß
 - danach der die Klebezonen (11', 11'') bildende Kleber aufgebracht wird, daß
 - sodann von der Rückseite der Materialbahn (22) her die an der Vorderseite selbstdurchschreibend ausgebildeten und bis auf die Teilbereiche (18) trennwirk-

sam beschichteten Bahnabschnitte (14) als durchgehende Bahn zugeführt und mit der Materialbahn (22) vereinigt werden und daß

- schließlich die Bahn (22) in Querrichtung in Streifen (1) geschnitten wird. 5

8. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß eine durchgehend trennwirksam beschichtete Bahn (14) in Teilbereichen (33) einer Koronabehandlung unterzogen wird, um in diesen Bereichen die Trennwirksamkeit aufzuheben. 10

9. Verfahren nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Koronabehandlung der trennwirksam beschichteten Bahn (14) unmittelbar vor der Vereinigung mit der Materialbahn (22) erfolgt. 15

10. Verfahren nach einem der Ansprüche 7 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß der die Klebezonen (11', 11'') bildende Kleber unmittelbar auf die Rückseite der Materialbahn (22) aufgebracht wird. 20 25

11. Verfahren nach einem der Ansprüche 7 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß der die Klebezonen (11', 11'') bildende Kleber auf die Vorderseite der trennwirksam beschichteten Bahn (14) aufgebracht und danach im Transferverfahren auf die Rückseite der Materialbahn (22) übertragen wird. 30

12. Verfahren nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß der Kleber nach der Koronabehandlung der trennwirksam beschichteten Bahn (14) auf diese aufgebracht wird. 35

13. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß der Strichcode (9) mittels eines berührungslosen ("non impact"-) Druckverfahrens aufgebracht wird. 40

45

50

55

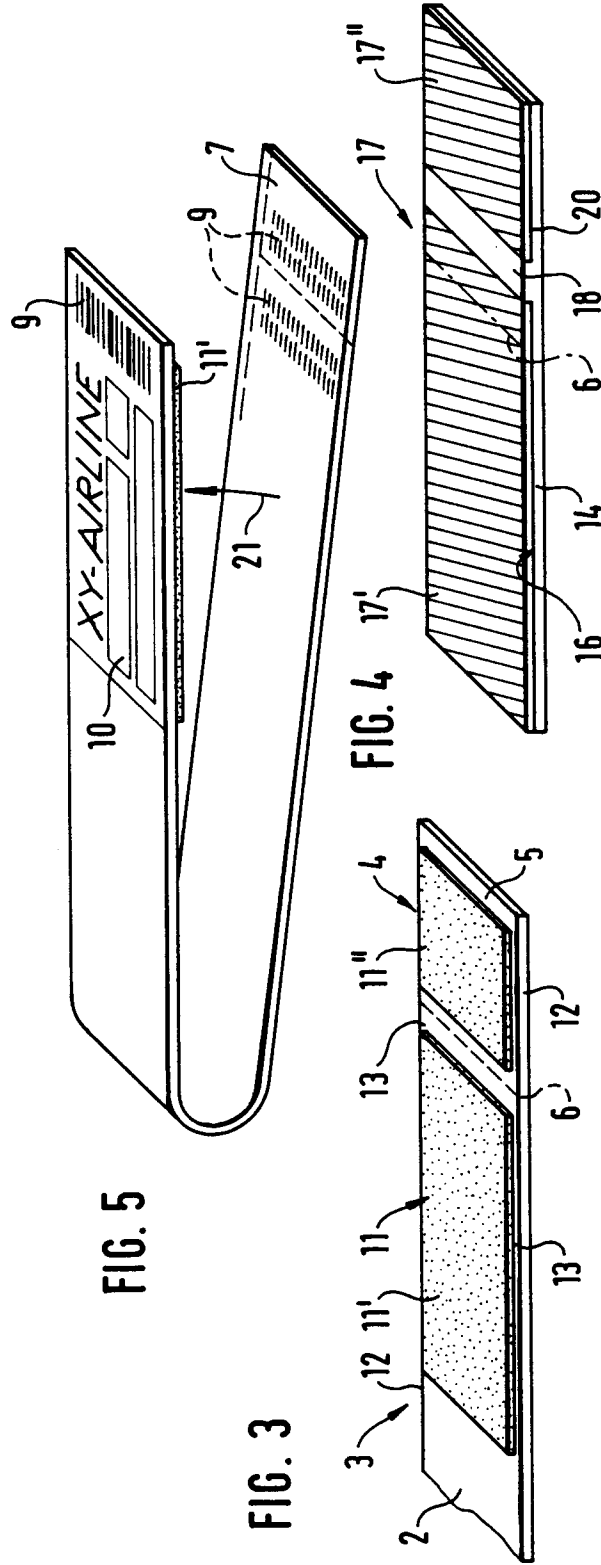
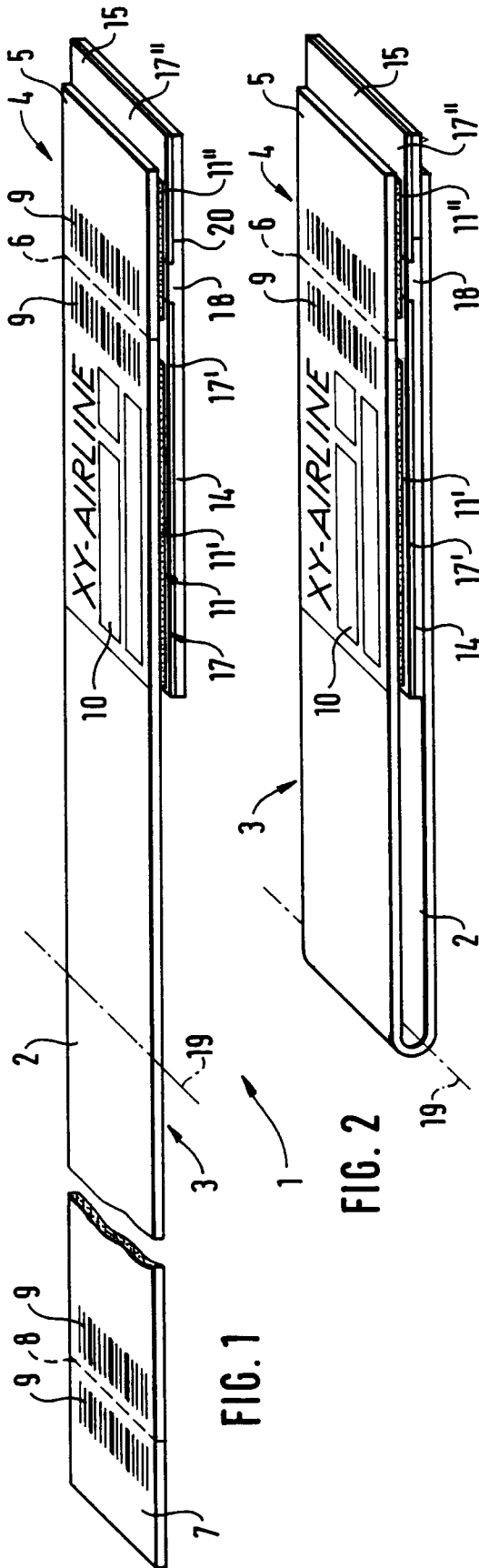


FIG. 6

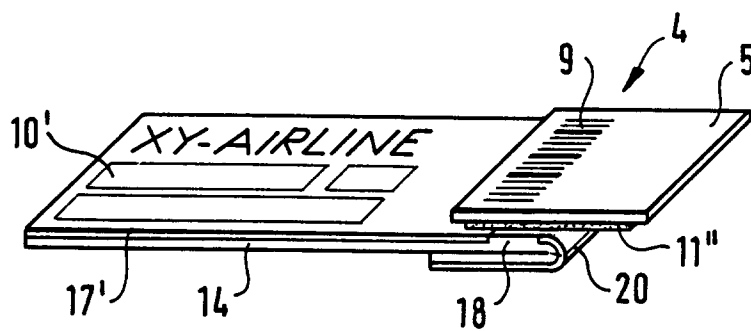
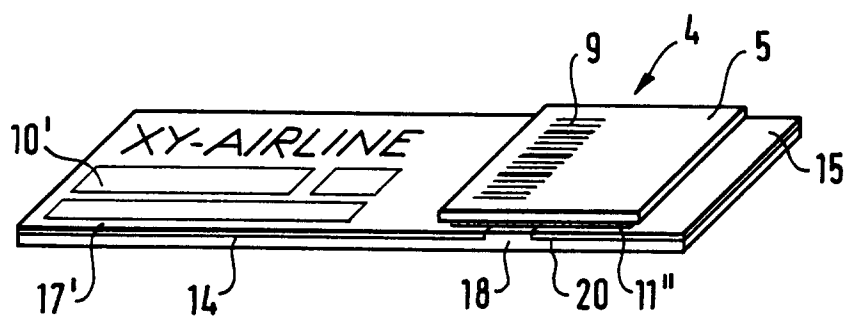


FIG. 7

FIG. 8

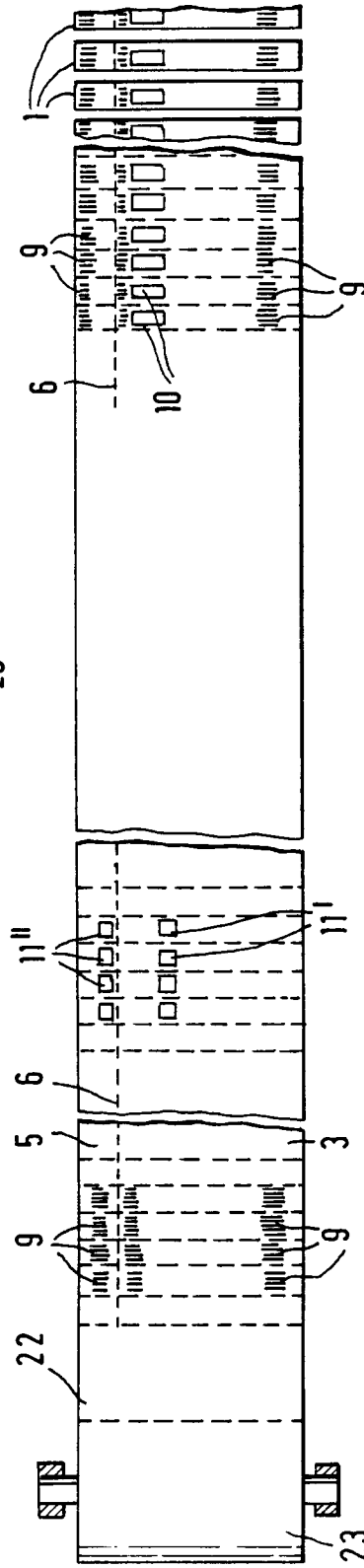
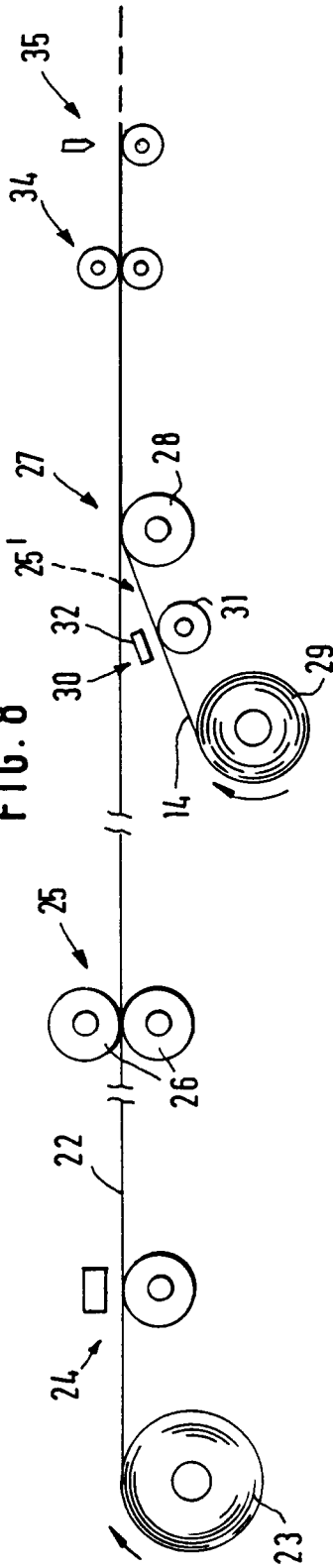


FIG. 9

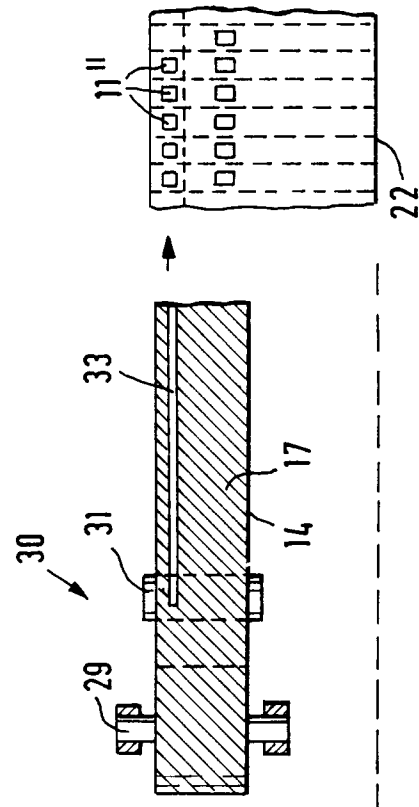


FIG. 10



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 92 11 7401

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.5)
A	US-A-4 817 310 (BREEN) * Spalte 3, Zeilen 29-68; Spalte 4, Zeilen 1-16; Figuren 1-5 *	1,2	G 09 F 3/10 G 09 F 3/02
A	WO-A-8 908 907 (KOMET-DRUCK) * Seite 4, Absätze 3,4; Seiten 5,6 *	7	
A,D	DE-U-9 110 080 (SECURITY LABEL) * Ansprüche; Figur 1 *	1	
A,D	DE-U-8 911 858 (GÖTTEL) * Anspruch 1; Figuren 1,2 *	1	
A	GB-A-2 151 205 (NORCROS) * Seite 1, Zeilen 102-130; Seite 2, Zeilen 1-36; Figuren 1-3 *	1	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl.5)
			G 09 F 3/00
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 14-12-1992	Prüfer KAVCIC
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			