Teilnehmer:

* Cyril, Jan-Christoph, Ann-Sophie, Vanessa, 3 Herren von Wiencont und Ich
* Winkelgetriebe 1\*
* Hubwerkmotor 2\* Lager (immer auf Seite von Bremse -> durch abfangen bei notaus?)
* Getriebe von Motorleitungstrommel (?)
* Lagerschaden am Rad: 0
* SEW: bestimmtes Lager -> bestimmtes Muster
* 6 Monate auf Ersatzteil warten, darum viel auf Lager
* Herberts Berger
* Hersteller: bei hubweksgetriebe nach 20.000 h Lager fetten
* Wartungshandbuch wird nicht verwendet, da zu aufwändig
* Häfen haben eine Community für Ersatzteile, Interessen, etc.
* 30,48 t, bei HC 32,5?
  + unterschiedliche bauarten
* Barfuß fahren?
  + LKW-Fahrer haben in der Regel 2 paar Schuhe, eins für draußen und ein paar für im LKW.
* Wiencont braucht 70,000 m²
* Haltebremse weniger Verschleiß als Betriebsbremse
* Verschleiß bei Notbremse
* Bei synthetischem Öl X verdoppeln im Vergleich zu Mineralöl
* Kranfahrer kennen Kran
* 2 Monteure dauerhaft vor Ort, 10 min Reaktionszeit
* Head of terminal management (Paul Lackner): hält nicht viel von führerlosen Kranen, von ergonomischen Sitzen hält er viel
* 1 Kranführer kann 2 Kräne führen bringt nichts, weil der dann viel länger braucht
  + In Luxemburg 3 Stände zur Fernsteuerung vorhanden
* Machen Standort interessanter, indem nur hier bestimmte Sachen repariert werden können.
* Früher 7 Züge pro Woche, jetzt 2-3 --> wieso Becken zu schütten und nicht Gleise abbauen?
  + Becken wird befahren, aber hat dann halt längeren Weg an Land?
* Schwungfahrt als einziger in Österreich, in DE 2, aber nicht genehmigt
* Früher 530, jetzt 700 Meter für Züge --> werden immer länger
* Oberes Lager mit Bremse fällt meist aus
* Keine Sensorik entlang Schiene am kran
* Dämpfer entlang Schiene über Augenhöhe
* Kabel sichtbar entlang der Schiene