

Das Verb „bunkern“ ist mittlerweile im täglichen Sprachgebrauch zu finden; gemeint ist generell das Lagern oder Horten von Sachen. Tatsächlich handelt es sich um einen **seemännischen Fachbegriff**, der natürlich aus dem Englischen kommt, wo das Wort „bunker“ für ein Behältnis steht. In die Schifffahrt kam das Wort mit den Dampfschiffen, auf denen es einen Kohlebunker gab, also einen Lagerraum für die Kohle. Inzwischen steht das Fachwort in erster Linie für das Übernehmen von Treibstoff, in der Seeschifffahrt aber auch ganz allgemein für das Übernehmen von Verbrauchsgütern (neben Treibstoff auch Wasser, Proviant etc.). Natürlich muss auch ein Binnenschiff ab und zu tanken. Dazu fährt es in der Regel keine „Tankstelle“ an, sondern ordert ein Bunkerschiff. Diese Dienstleistung bieten auf dem Rhein nur wenige Firmen an, die insgesamt über eine Flotte von rund zwei Dutzend Spezialschiffen verfügen.



Eine andere Größenordnung: Im Hafen von Barcelona wird ein Kreuzfahrer bebunkert

Von Köln aus operiert seit der Indienststellung im Jahr 2015 die Bunkerservice 15 der **NWB Nord- und Westdeutsche Bunker GmbH**. Der Bunkertanker stammt von Breko, der Kasko (Rumpf) wurde in Rumänien bei Orsova gefertigt und in Papendrecht (NL) aufgebaut und ausgerüstet. Das Schiff ist 43,5 Meter lang und 7,54 Meter breit und hat einen Tiefgang von 2,30 Metern; die Caterpillar-Maschine leistet rund 480 PS, und selbstverständlich ist die Bunkerservice 15 mit einem Bugstrahlruder für optimale Manövrierfähigkeit ausgestattet. Wie ab 2038 vorgeschrieben verfügt das Bunkerschiff über einen doppelschaligen Rumpf als zusätzliche Schutz gegen auslaufendes Öl.



Die Bunkerservice 15 in Fahrt bei Neuss-Grimmlinghausen

In sechs Tanks bringt der Tanker bis zu 300.000 Litern zu den Kunden. Außerdem können bis zu 15.000 Liter Schmierstoff und 35.000 Liter Trinkwasser ans Binnenschiff gebracht werden. Weil der Treibstoff bei Normaltemperatur zähflüssig und bei Kälte sogar schnittfest ist, werden die Tanks beheizt. Je zwei Tanks an Backbord und Steuerbord sind so über Leitungen und Ventile miteinander verbunden, dass der Pegel in beiden gleich hoch ist und das Schiff keine Schlagseite bekommt. Die hochmodernen Pumpen schaffen bis zu 600 Liter Schweröl pro Minute; wenn ein großes Schiff beispielsweise 15.000 Liter Treibstoff übernimmt, dauert

der Vorgang mindestens fünf Stunden, in denen der Bunkertanker längsseits mitfährt und das Öl über Schlauchleitungen in die Tanks des Kunden pumpt. Aus Sicherheitsgründen findet Bunkern dieser Art ausschließlich bei Tageslicht und guter Sicht statt. Natürlich kann ein Schiffsführer den Bunkerservice auch an seinen Liegeplatz rufen.