

Tagungsdokumentation

zu der Vortragsveranstaltung

175 Jahre Neptunwerft Rostock. 175 Jahre industrieller Schiffbau in Rostock

Datum:

25. Juni 2025, 15.00 – 19.00 Uhr

Ort:

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Neptunallee 5, 18057 Rostock

Veranstalter:

- **Schifffahrtsmuseum Rostock**
- **Arbeitskreis Technikgeschichte im Museumsverband M-V e. V.**



Mit freundlicher Unterstützung:

- **Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)**
- **Maritimer Rat Rostock e. V.**
- **Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen Rostock**
- **Hanseatische Brauerei Rostock GmbH**
- **Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Rostock**
- **Verein Deutscher Ingenieure (VDI) Landesverband M-V**

1. Einführung

Ziel der Tagung:

Rückblick auf 175 Neptunwerft, ihre historische Entwicklung und ihr Wirken auf den Schiffbau in Deutschland und den Standort Rostock sowie seiner Einwohner.

Hintergründe zur Werftgeschichte:

Der Vorgänger der Neptunwerft wurde 1850 als **Schiffswerft und Maschinenfabrik von Wilhelm Zeltz und Albrecht Tischbein** gegründet. Hier entstand der erste in Deutschland gebaute seegehende eiserne Schraubendampfer, die **ERBGROßHERZOG FRIEDRICH FRANZ**. Doch die Werft blieb unter Tischbein defizitär.

1890 wurde sie unter Direktor Henry Eugen Johns in die **Actien-Gesellschaft „Neptun“ Schiffswerft und Maschinenfabrik in Rostock** umgewandelt. Unter Johns Nachfolger, Gerhard Barg, expandierte sie stark. Durch den Zukauf von Grundstücken ab 1901 erweiterte sich das Werftgelände erheblich. Bis 1913 wuchs die Zahl der Beschäftigten auf rund 1.600 an. Damit zählte die Werft zu den größten Betrieben in Mecklenburg. Im deutschlandweiten Vergleich belegte die Werft im Jahr 1906 nach Größe des Betriebsgeländes den 16. Platz, beim Vergleich der Produktionsleistungen den 4. Platz.

Ab Mitte der 1920er Jahre steckte der Schiffbau in einer Krise. Für die Schiffswerft „Neptun“ wurde am 10. Oktober 1932 ein Konkursverfahren eröffnet, das 1934 in einer Auflösung der bisherigen Aktien-Gesellschaft und einer Neugründung des Betriebes **Neptunwerft Rostock. Schiffswerft und Maschinen GmbH** gipfelte.

Während des Zweiten Weltkriegs bildete die Neptunwerft gemeinsam mit den Ernst Heinkel Flugzeugwerken einen Schwerpunkt der Rüstungsindustrie in Rostock. Ab 1941 wurden hier vorrangig U-Boote und ab 1944 auch Minensuchboote gebaut. Bei den April-Bombardements des Jahres 1942 war die Neptunwerft neben den Heinkel-Werken einer der am stärksten betroffenen Industriekomplexe Rostocks, danach lag sie nicht mehr so sehr im Focus der Royal Air Force (RAF). 1945, gegen Ende des Kriegs, waren unter den 4.423 Beschäftigten der Werft 1.139 Zwangsarbeiter und 286 Kriegsgefangene.

Nach dem Krieg wurde die Werft an die Sowjetische Aktiengesellschaft (SAG) für Transportmaschinenbau übergeben. In dem SAG-Betrieb führte man vorwiegend Schiffsreparaturen und Umbauarbeiten als Reparationsleistungen für die Sowjetunion aus.

Rückwirkend zum 1. April 1952 wurde auf Grundlage einer Vereinbarung der Regierungen der UdSSR und der DDR der Werftbetrieb zurückgekauft und in das „Volkseigentum der DDR“ „übergeben“. Die Werft hieß ab diesem Zeitpunkt **VEB Schiffswerft Neptun**.

Unter Kurt Dunkelmann wandelte sich die Werft in den 1960er Jahren zu einem modernisierten, leistungsstarken und international exportierenden DDR-Großbetrieb.

Dunkelmann war einer der entscheidenden Gestalter der frühen DDR-Schiffbauindustrie und formte in den folgenden Jahren die technische Identität der Neptunwerft.

Nach der Wiedervereinigung geriet die Neptunwerft unter starken wirtschaftlichen Druck. Produktionsbedingungen und Produktivität der ehemaligen DDR-Werft entsprachen nicht mehr westlichen Wettbewerbsstandards. Es kam zur Privatisierung über die Treuhand-Anstalt, mehrere Kaufangebote lagen vor. Im Jahr 1993 erfolgte die Umfirmierung in **Neptun Industrie Rostock (NIR) GmbH**. 1997 wurde die NIR von der MEYER-Gruppe übernommen. Seitdem gehört sie zur „Meyer Neptun“-Gruppe. Unter Meyer wandelte sich die Produktpalette: Besonders wichtig ist seitdem der Neubau von Flusskreuzfahrtschiffen, ein Bereich, in dem die Werft inzwischen zu den Marktführern gehört. Auch der Werftstandort wurde umstrukturiert und die Werft ab dem Jahr 2000 sukzessive vom Rostocker Stadtzentrum an ihren neuen Standort in Warnemünde verlegt. Heute beschäftigt die Werft etwa 500 Mitarbeiter und ist weiterhin ein wichtiger Arbeitgeber in Rostock und ein zentraler Bestandteil der deutschen (und besonders ostdeutschen) Schiffbauindustrie.

Veranstalter:

Als Veranstalter der Tagung fungierten das **Schifffahrtsmuseum Rostock** sowie der **Arbeitskreis Technikgeschichte im Museumsverband M-V e. V.** Unterstützt wurden sie dabei durch das **Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)**, den **Maritimen Rat Rostock e. V.**, das **Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen Rostock**, die **Hanseatische Brauerei Rostock GmbH**, den **Verein Deutscher Ingenieure (VDI)** **Landesverband M-V** sowie die **Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Rostock**.

2. Programmübersicht / Agenda

Programmpunkt	Referent
Begrüßung	Anne-Katrin Bicher
Grußwort	Stephan Schmees
Vortrag „Die Entwicklung des Eisenschiffbaus 1840 bis 1860“	Prof. Dr.-Ing. Martin-Christoph Wanner em.
Vortrag „Feuer im Schiff – Die frühe Dampfschifffahrt im Drang zur Beschleunigung“	Arda Akkus
Vortrag „Geschichte der Neptunwerft sammeln und ausstellen“	Dr. Kathrin Möller
Vortrag „Entwicklung von Neptunwerft und Stadt Rostock“	Ullrich Klein
Vortrag „Arbeitermilieus im Umfeld der Neptunwerft“	Dr. Ingo Sens
Diskussion und Abschluss	Moderation: Dr. Kathrin Möller

3. Teilnehmerliste

Ehrengäste (in alphabetischer Reihenfolge):

- Anne-Katrin Bicher, Leiterin des **Amtes für Kultur, Denkmalpflege und Museen Rostock**
- Thomas Dehling, Leiter der Abteilung „Nautische Hydrographie“ im **BSH** und Leiter der Dienststelle des **BSH in Rostock**
- Stephan Schmees, Chief Executive Officer/Geschäftsführer der **Neptun Werft GmbH & Co KG Rostock**
- Dr. Olaf Strauß, Technologie- und Innovationsberater vom **Arbeitskreis Technikgeschichte Verein Deutscher Ingenieure (VDI) Bezirksverein M-V**

Referenten:

- Prof. Dr.-Ing. Martin-Christoph Wanner em., ehem. Leiter der **Fraunhofer-Einrichtung für Großstrukturen in der Produktionstechnik IGP**

- Arda Akkus, Wissenschaftlicher Mitarbeiter der Abteilung „Schifffahrt und Nautik“ des **Deutschen Technikmuseums Berlin**
- Dr. Kathrin Möller, Leiterin des **Schifffahrtsmuseums Rostock**
- Ullrich Klein, Wissenschaftlicher Mitarbeiter der Abteilung „Geschichte des 20. Jahrhunderts und Historische Dokumente“ des **Kulturhistorischen Museums (KHM) Rostock**
- Dr. Ingo Sens, Freier Wissenschaftlicher Autor und Gesellschafter der **B-Verlag & Medien GBR, Rostock**

Moderation:

- Dr. Kathrin Möller, Leiterin des **Schifffahrtsmuseums Rostock**
- Dr. Olaf Strauß, Technologie- und Innovationsberater vom **Arbeitskreis Technikgeschichte Verein Deutscher Ingenieure (VDI) Bezirksverein M-V**

Anwesend waren etwa sechzig Gäste.

4. Tagungsbeiträge

4.1 Die Entwicklung des Eisenschiffbaus 1840 bis 1860

Referent: Prof. Dr. Ing. Martin-Christoph Wanner em.

Der Referent betrachtete den Eisenschiffbau beginnend mit dem schottischen Ingenieur, Innovator und Schiffbauer **William Fairbairn**, der 1830 mit dem Raddampfer **LORD DUNDAS** das erste eiserne Schiff konstruierte; 1835 ließ Fairbairn mit der **MINERVA** das erste eiserne Dampfschiff Kontinentaleuropas folgen.

Waren diese beiden Eisenschiffe noch allein für die Flussfahrt geeignet, so lief 1843 der eiserne Transatlantikdampfer **GREAT BRITAIN** vom Stapel, der als das erste seegängige von einer Schiffsschraube angetriebene Eisenschiff der Welt gilt. Dessen Konstrukteur, der britische Ingenieur **Isambard Kingdom Brunel**, entwarf zusammen mit seinem Landsmann John Scott Russell auch die auf 4.000 Passagiere ausgelegte **GREAT EASTERN**, das größte Schiff des 19. Jahrhunderts.

Der Vortrag ließ auch den Kriegsschiffbau nicht außer Acht; 1859 debütierte mit der **LA GLOIRE** das erste Panzerschiff des Franzosen **Stanislas Charles Henri Dupuy de Lôme**, der 1888 gemeinsam mit **Gustave Zédé** zudem das erste batteriebetriebene U-Boot **GYMNOTE** entwickelte.

Diesen Errungenschaften gingen theoretische und praktische Forschungen voraus, etwa durch den französischen Physiker **Pierre Bouguer**, dessen Betrachtungen zum Metaschwerpunkt eines Schiffes in der Mitte des 18. Jahrhunderts wichtige Vorarbeit zur Stabilität von schweren Schiffskörpern leisteten. Weitere wichtige Vorleistungen waren die Untersuchungen zu den Strömungswiderständen des Niederländers **Pieter van Zwijndregt** und des Schweden **Fredrik Henrik Chapman** im 18. Jahrhundert.

Der Referent ging auf die Neuheiten ein, die mit dem Eisenschiffbau einhergingen – wie dem Nieten als neuem Fügeverfahren und der neuen Antriebsart durch die Compound-Dampfmaschine, bevor er sich dem deutschen Eisenschiffbau zuwandte. Als Startpunkt dieser rasanten Aufholjagd gilt die 1850 unter Albrecht Tischbein gegründete spätere Neptunwerft, in der im selben Jahr der erste deutsche Schraubendampfer **ERBGROßHERZOG FRIEDRICH FRANZ** entstand, was eine Gründungswelle deutscher Werften bis ins späte 19. Jahrhundert nach sich zog.

4.2 Feuer im Schiff – Die frühe Dampfschifffahrt im Drang zur Beschleunigung

Referent: Arda Akkus

Der Vortrag von Herrn Akkus beleuchtete die Übergangsphase der Entwicklung von der Segel- zur Dampfschifffahrt. Beginnend mit dem 1818 vom Stapel gelassenen US-amerikanischen Segelschiff **SAVANNAH**, das bereits ein Jahr später zum Raddampfer erweitert wurde und als erstes von einem Dampfantrieb unterstütztes Schiff den Atlantik überquerte.

In der Kunst jener Zeit wurde das Thema ebenfalls aufgegriffen. William Turners berühmtes Gemälde „The Fighting Temeraire“ von 1839 zeigt symbolisch das Ende der Segelschifffahrt und den Beginn des Zeitalters der Dampfmaschine, indem es die Abwrackfahrt des einst bei Trafalgar siegreichen Segelkriegsschiffes darstellt – gezogen von einem dampfenden Schlepper.

Dennoch folgte noch eine lange Phase der Hybridantriebsschifffahrt. Die 1858 in Dienst gestellte **GREAT EASTERN**, das bereits im Vortrag des Vorredners angesprochene größte Schiff des 19. Jahrhunderts, nutzte beispielsweise noch einen kombinierten Antrieb aus Schaufelrad-, Schrauben- und Segelantrieb.

Abschließend zeigte der Referent die **TURBINIA**, das erste Turbinenschiff des britischen Dampfturbinenerfinders **Charles Parsons** aus dem Jahr 1884. Mit seinen Dampfturbinen war das Schnellboot den Schiffen mit Dampfkolbenantrieb (was Geschwindigkeit und Wendigkeit betrifft) weit voraus und damit das seinerzeit mit Abstand schnellste Schiff der Welt.

4.3 Geschichte der Neptunwerft sammeln und ausstellen

Referentin: Dr. Kathrin Möller

Dr. Kathrin Möller (Leiterin des Schifffahrtsmuseums Rostock) betrachtete die Geschichte der Werft aus dem Blickwinkel der Archivarin und Museologin. Wie sammelt man Betriebsgeschichte? Wie vermittelt man diese einem unerfahrenen Museumsbesucher? Und welche Stücke einer Sammlung kann man repräsentativ für den Werdegang einer Werft ausstellen, deren Geschichte sich über die technische und gesellschaftliche Entwicklung von ein und einem dreiviertel Jahrhundert erstreckt?

Die Referentin stellte in Ihrem Vortrag die drei Hochphasen der betrachteten Werft vor, die sich an drei Persönlichkeit festmachen lassen: **Albrecht Tischbein** (Werftgründer und deren Direktor von 1850 bis 1876), **Gerhard Barg** (Werftdirektor von 1891 bis 1924) sowie **Kurt Dunkelmann** (Generaldirektor von 1959 bis 1974).

Neben der Präsentation einiger Ausstellungsstücke zu diesen Hochphasen ging die Referentin auf die umfangreiche Bildersammlung zur Neptunwerft ein. Diese umfasst etliche Fotostrecken, u. a. von Karl Eschenburg (1930er Jahre), Dieter Krull (1970er Jahre) und der offiziellen Werftfotografin Gudrun Bär (1980er Jahre, nach 1990 privat), aber auch offizielle und private Fotoalben sowie Schiffsgemälde und Grafiken, u. a. aus dem ehemaligen Studio für Malerei und Grafik der Neptunwerft. Die Bildersammlungen wurden und werden von vielen fleißigen Helfern digitalisiert und auf der Datenbank „Daphne“ eingepflegt.

4.4 Entwicklung von Neptunwerft und Stadt Rostock

Referent: Ullrich Klein

Die Auswirkung der Gründung und Entwicklung der Neptunwerft auf die Stadt Rostock und ihre Bewohner war Gegenstand des Referats von Ullrich Klein (KHM Rostock).

Fünfzig Jahre nach ihrer Gründung unter **Albrecht Tischbein** war die Werft um 1900 zum größten Industriebetrieb Rostocks und ganz Mecklenburgs aufgestiegen, mit einem hervorragenden Ruf bei deutschen, aber auch ausländischen Reedereien. Der Referent verwies auf die Einwohnerzahl der Stadt, die sich bis 1850 nur langsam, in den Jahren seit der Werftgründung aber beinahe verdreifacht hatte und von knapp 23.000 auf über 60.000 im Jahr 1905 angewachsen war.

Sein Fazit: Die Entwicklung Rostocks zur heute größten Stadt sowie zum Wirtschaftszentrum Mecklenburg-Vorpommerns hat sie zwar nicht nur, aber auch der Neptunwerft zu verdanken. Ihre Gründung und Innovationen (**ERBGROßHERZOG FRIEDRICH FRANZ**) gehören zu den initialen Ereignissen in der Stadtentwicklung ab der Mitte des 19. Jahrhunderts.

Der Referent verdeutlichte anhand von Fotos, Zeichnungen und Stadtplänen auch den Einfluss der Werft auf die Veränderung des Stadtbilds.

4.5 Arbeitermilieus im Umfeld der Neptunwerft

Referent: Dr. Ingo Sens

In seinem abschließenden Beitrag widmete sich Dr. Ingo Sens „dem ‚Volkshaus‘ als kulturellem und gesellschaftlichem Zentrum der organisierten Rostocker Arbeiterschaft“ – so der Untertitel seines Referats.

Der Referent ging zunächst auf die industriellen Gründungen in Rostock zwischen 1815 und 1871 ein, zu denen neben der späteren Neptunwerft auch die Chemischen Fabriken von Friedrich Witte (1862), die Brauerei Mahn & Ohlerich (1878/Vorgänger 1869) oder die Drahtwarenfabrik von Ferdinand Schultz (1868) gehörten. Die neuen Industrien zogen neue Arbeitskräfte in die Stadt – die Einwohnerzahl explodierte.

Es entstanden neue Wohngebiete, zunächst die Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV). 1895 wohnten hier bereits 38 Prozent aller Einwohner Rostocks.

Mit der Aufhebung der „Sozialistengesetze“ im Jahr 1890 kam in der deutschen Sozialdemokratie die Idee der „Volkshäuser“ auf, welche als gesicherte und legale Orte für sozialdemokratische Organisationen dienen sollten. Der Referent beschrieb die Merkmale und Funktionen von „Volkshäusern“ (kulturelle und politische Bildung / kulturelle Veranstaltungen / Vereins- und Freizeitangebote / Versammlungsräume / Partei- und Gewerkschaftszentralen / Gastronomie / Mietwohnungen für Partei- und Gewerkschaftsführern/etc.) und stellte die drei Rostocker „Volkshäuser“ jener Zeit vor:

1. Das „Parteihaus“ in der Doberaner Straße 6 (heute: Albert-Schulz-Haus).
2. Das „Gewerkschaftshaus“ im Patriotischen Weg 33 (die „Philharmonie“, heute: Großes Haus des Volkstheaters Rostock).
3. Der „Metallarbeiter-Verband“ in der Doberaner Straße 43/43a.

5. Anhang

5.1 Die drei Hochphasen der Neptunwerft unter Albrecht Tischbein, Gerhard Barg und Kurt Dunkelmann

Albrecht Tischbein wurde 1803 im Posthaus zu Sternberg geboren. Seine Eltern befanden gerade auf einer Reise von Lübeck nach St. Petersburg, um sich dort niederzulassen. Albrechts Geburt verhinderte jedoch die Weiterreise und so siedelte sich die Familie im nahen Rostock an. Hier wuchs Albrecht Tischbein auf und hier scheint auch seine Begeisterung für den Schiffbau geweckt worden zu sein. Wahrscheinlich sind ihm bereits die eisernen Dampfschiffe aus England zu Gesicht gekommen oder er hat zumindest davon gehört. Nach der Schule studierte er Mechanik in den Niederlanden und arbeitete ab 1825 als Ingenieur bei seinem Vetter Gerhard Roentgen auf der Werft und Maschinenfabrik Fijenoord. Tischbeins Weg führte ihn 1831 nach Wetter an der Ruhr, wo er für den bekannten Industriellen Friedrich Harkort Dampfmaschinen baute. Danach war Tischbein bei der Werft und Maschinenfabrik Magdeburg (später: „Buckau-Wolf Ag“) tätig. Dort beaufsichtigte er den Bau seines ersten Schiffes, des hölzernen Raddampfers **KRONPRINZ VON PREUSSEN**. In Magdeburg hörte er von der Ausschreibung für den Bau von zwei eisernen Dampfschiffen in Rostock und da er sich nachweislich spätestens seit 1846 mit dem Entwerfen eiserner Dampfschiffe befasste, zog es ihn zurück in seine Heimat. Er tat sich mit dem (Holz-)Schiffbauer Wilhelm Zeltz zusammen und gründete am 13. Juni 1850 die **Schiffswerft und Maschinenfabrik von Wilhelm Zeltz und Albrecht Tischbein**. Bereits am 9. September 1850 erfolgte hier der Stapellauf von Deutschlands erstem eisernen Schraubendampfer, der **ERBHERZOG FRIEDRICH FRANZ** und schon am 14. Dezember 1850 folgte der zweite eiserne Schraubendampfer, die **GROßFÜRST CONSTANTIN**.

Tischbeins technische Erfindungen beschränkten sich allerdings nicht ausschließlich auf die Schiffbautechnik. Er konstruierte und baute auch Gasaufbereitungsanlagen und Dampfpumpen. Für seine Leistungen wurde er mehrfach auf der „Landes-Gewerbe-Ausstellung“ in Rostock ausgezeichnet. Albrecht Tischbein war bis 1876 als Werftdirektor tätig. Er verstarb 1881. Ein detailliertes Modell der **ERBHERZOG FRIEDRICH FRANZ** aus dem Jahr 1974 (von S. K. Slawow) ist heute Bestandteil der Dauerausstellung des Rostocker Schifffahrtsmuseums.

Die zweite Hochphase der Neptunwerft begann 1891 unter der Führung des Schiffbauers und Yachtenkonstrukteurs **Gerhard Barg**. 1858 in Straßburg in Westpreußen geboren, besuchte Barg ab 1873 die Gewerbe- und Schiffbauschule in Danzig. Anschließend ging er an die Technische Hochschule Charlottenburg. Nach seiner Lehr- und Studienzeit arbeitete er auf einer Werft in Newcastle als Zimmermann, um sich praktische Fertigkeiten anzueignen und seine englischen Sprachkenntnisse zu verbessern. Es folgten Aufenthalte in Belfast, Harburg und München. In München konstruierte er Luxuspassagierdampfer. Anschließend ging er zur Howaldt-Werft in Kiel, wo er sich mit dem Yachtbau und der Segelei beschäftigte. 1890 kam er nach Rostock, wo er sich auf der hier betrachteten Werft – die inzwischen als **Actien-Gesellschaft „Neptun“ Schiffswerft und Maschinenfabrik in Rostock** firmierte – zunächst im technischen Bereich betätigte. Aufgrund seiner im Ausland erworbenen Erfahrungen in den verschiedensten Bereichen des Schiffbaus wurde Gerhard Barg im Januar 1891 zum Vorstand der Werft bestellt. Nach verschiedenen Großbränden auf der Werft ließ er die Werft ausbauen und grundlegend modernisieren. Er veranlasste umfangreiche Geländeckzüge und ließ neue Werkstätten bauen. So entstanden u. a. eine neue Kesselschmiede, eine neue Maschinenwerkstatt sowie eine große Schiffbauhalle mit einem 80-Tonnen-Scherenkran. Zudem stattete er die Werft mit einer elektrischen Zentrale mit 2 Dampfmaschinen aus, erwarb 65 Elektromotoren und rund 250 Werkzeugmaschinen für die 19 Werkstätten. Drei weitere Dampfmaschinen sorgten für Licht, Pressluft und Wasserdruck für die Hydraulik. Für den Transport standen ein Schwimmkran, zwei Lokomotivkräne, fünf Laufkräne, sechzehn Drehkräne mit Handbetrieb und ein ausgebautes Gleisnetz zur Verfügung. Abgerundet wurde die Modernisierung durch ein Schwimmdock und eine verbesserte Slipanlage.

Auf einer vergrößerten Photographie von 1910, die im Schifffahrtsmuseum zu besichtigen ist, erhält man einen Einblick in die geschäftige Schlosserei mit ihren elektrisch angetriebenen Maschinen. Deutlich erkennbar sind darauf die Riemen, über die die Maschinen von den Elektromotoren in der oberen Galerie in Gang gesetzt wurden.

Unter Gerhard Barg wurde die Neptunwerft eines der führenden Unternehmen im Handelsschiffbau. Diese zweite Hochphase endete 1914 mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs. Die Werft hielt sich zunächst mit Aufträgen für den Bau von Minensuchbooten über Wasser, die Barg aufgrund seiner ausgezeichneten Beziehungen zu Kaiser Wilhelm II. an Land zog. Nach dem Krieg erholte sich die Werft jedoch nicht mehr. Gerhard Barg leitete deren Geschicke noch bis 1924 und erlag im Dezember 1926 einer schweren Erkrankung.

Die dritte Hochphase der Neptunwerft ereignete sich unter deren Direktor **Kurt Dunkelmann**. Nach dem Zweiten Weltkrieg und einer kurzen Übergangsphase als Sozialistische Aktiengesellschaft (SAG) ging die Werft 1956 in Volkseigentum über und nannte sich fortan **VEB Schiffswerft Neptun**.

Dunkelmann wurde am 3. November 1906 in Crivitz, Mecklenburg als Sohn eines Postbeamten geboren. Nach dem Schulbesuch von 1922 bis 1926 absolvierte er eine Schiffbauerlehre auf der Neptun-Werft in Rostock. Von 1926 bis 1929 besuchte er die Technischen Lehranstalten in Bremen und arbeitete danach bis 1932 als Konstrukteur auf der Neptun-Werft Rostock. Die Jahre zwischen 1933 und 1945 war er Konstrukteur, später Ingenieur und schließlich Betriebsdirektor bei den Arado-Flugzeugwerken. 1936 heiratete Dunkelmann die Schauspielerin Erika Allwart, die bei der DEFA ein beliebter Filmstar wurde. Nach Ende des Krieges hatte es Kurt Dunkelmann zunächst schwer, eine Anstellung zu bekommen. Ab 1945 arbeitet er als Hilfsarbeiter und Hilfstischler in der Landwirtschaft in Rostock-Rieddahl, begann in dieser Zeit die Ausbildung zum Schauspieler und verdingte sich 1948 als Darsteller am Stadttheater/Volkstheater Rostock. 1950 wechselte er wieder in den Schiffbau – zunächst als Produktionsleiter bei der Warnowwerft Rostock-Warnemünde, ab 1952 als Technischer Leiter bei der Neptunwerft Rostock. 1959 wurde Dunkelmann schließlich zum Direktor der Neptunwerft berufen. In dieser Tätigkeit zeichnete er sich durch großes Engagement und kompetente Mitarbeiterführung aus. Unter seiner Führung erfolgte die Umstellung von vorwiegend einzelfertigungslastiger Arbeit hin zu Standardisierung und Serienproduktion. Die Neptunwerft wurde ein wichtiger Devisenbringer für die DDR. Dunkelmann forcierte nicht nur Schiffbauserien für die Sowjetunion und andere RGW-Staaten¹, sondern ließ auch vermehrt kleinere Frachter und Spezialschiffe für skandinavische und andere westliche Reedereien bauen. Durch zuverlässig eingehaltene Bauzeiten und Qualitätssteigerung baute sich die Werft einen guten Ruf im Ausland auf. Dies gelang Dunkelmann durch den Ausbau rationalisierter Fertigungsmethoden. So führte er u. a. die moderne Sektionsbauweise ein, erweiterte und modernisierte die vorhandenen Montagehallen und Krananlagen.

Neben seiner Tätigkeit als Werftdirektor ging Dunkelmann weiterhin seiner Passion als Schauspieler nach und spielte ab 1954 mehrere Rollen in verschiedenen DEFA-Spielfilmen. Er komponierte, verfasste niederdeutsche Geschichten und sogar ein Schauspiel und widmete sich der Malerei. 1974 trat er in den Ruhestand. Kurt Dunkelmann verstarb am 27. April 1983 in

¹ Der **Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe** wurde 1949 gegründet und war ein wirtschaftliches Bündnis der sozialistischen Staaten unter Führung der Sowjetunion. Er sollte die wirtschaftliche Zusammenarbeit, Arbeitsteilung und Planung zwischen diesen Ländern organisieren und war gewissermaßen das Gegenstück zur westlichen Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG).

Ribnitz-Damgarten. Seine Amtszeit gilt als eine der stabilsten und modernisierungsintensivsten Phasen der Neptunwerft. Viele der damaligen Strukturen und Schiffstypen prägten die Werft bis in die 1980er-Jahre hinein.