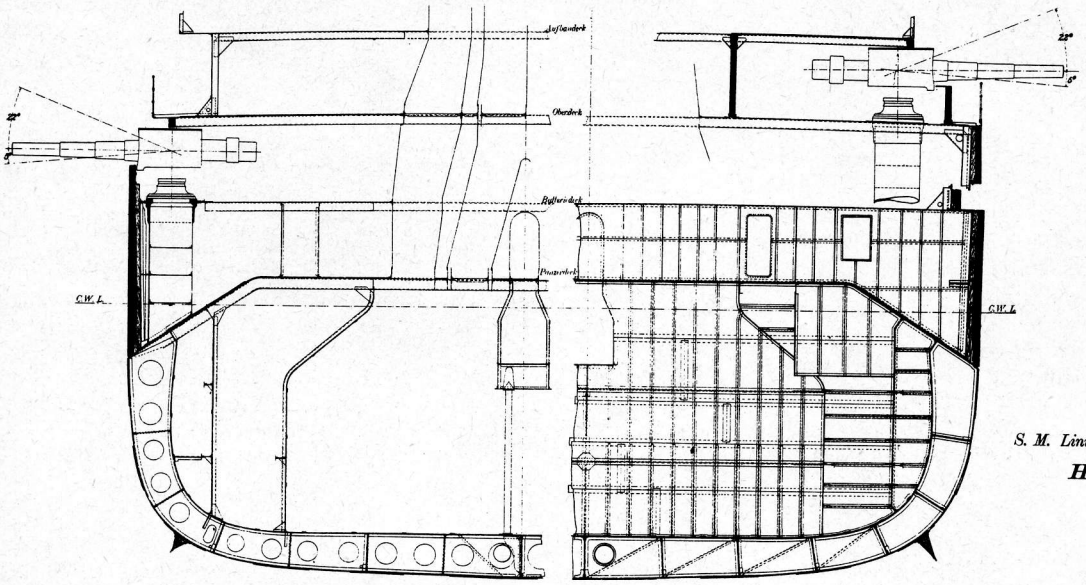
gen. Der Schiffsboden war bis 1910 dunkelgrau gestrichen, ab 1910 jedoch nur noch ein Meter unter der CWL bzw. soweit, wie der Seitenpanzer unter Wasser reichte dunkelgrau, darunter der Schiffsboden rot.



S. M. Linienschiff „Deutschland"
Hauptspant

Nach dem NAUTICUS-Jahrbuch von 1907 betrug die Gesamtbauzeit der DEUTSCHLAND 42 Monate und hielt sich damit im Bereich des Durchschnitts. Nach den Angaben in dem genannten Band ergaben die Bauzeiten der in den Jahren etwa von 1900 bis 1906 erbauten deutschen Linienschiffe einen Durchschnitt von 43 Monaten. Demgegenüber betrug die Bauzeit in England (bei 17 Schiffen, einschl. DREADNOUGHT) 43 Monate, in Frankreich (bei 7 Schiffen) 62 Monate, in den USA (bei 20 Schiffen) 59 Monate.

Vom 3. August 1906. dem Tag der Indienststellung bis zum 15. Oktober 1912, wo sie von dem neuen Großkampfschiff FRIEDRICH DER GROßE abgelöst wurde, diente die DEUTSCHLAND als Flottenflaggschiff. Sie begleitete 1911 die Kaiseryacht HOHENZOLLERN auf der Nordlandreise des Kaisers nach Balholmen in Norwegen. Im Jahre 1910/11 erhielt die DEUTSCHLAND neben der NASSAU, den Panzerkreuzern BLÜCHER und GNEISENAU sowie dem Kleinen Kreuzer MAINZ den Kaiserpreis für hervorragende Leistungen im Schießen. Bei Kriegsausbruch, im Jahre 1914, gehörte sie zum II. Geschwader, dessen Chef damals der spätere deutsche Flottenchef Vizeadmiral Scheer war. Sie stand als 4. Schiff in der 4. Division, d. h. sie trug als Kennzeichen je zwei blaue Ringe am ersten und zweiten Schornstein. Das II. Geschwader gehörte zur Ostseestation und war in Kiel stationiert. Der Ankerplatz der DEUTSCHLAND lag etwa in Höhe des Torpedoboothafens an Tonne A 6, gegenüber der Marineakademie.

In der Skagerrakschlacht war sie wieder Flaggschiff. Auf ihr führte Konteradmiral Mauve das II. Geschwader, bestehend aus der 3. Devision mit den Linienschiffen DEUTSCHLAND, POMMERN, SCHLESIEN und der 4. Devision mit HANNOVER, SCHLESWIG-HOLSTEIN und HESSEN. Im fünften Gefechtsabschnitt, etwa von 9. 37 Uhr bis 10. 35, gerieten vor allem die deutschen Schlachtkreuzer in schweres Feuer aus Südosten. Über das weitere Geschehen wörtlich aus der Schlacht-Schilderung Georg von Hases (S. 137 f.): "Es war wieder einmal eine ungemütliche Situation. Da kam Hilfe von einer Seite, die wir am wenigsten erwartet hatten. Unser zweites Geschwader, die alten Schiffe der DEUTSCHLAND-Klasse, hatten nach der Kehrtwendung der Flotte auf südlichen Kurs an der Spitze der Flotte gestanden. Jetzt hielt Admiral Scheer den Augenblick für geeignet, die Flotte so zu rangieren, wie es für den Marsch nach Süden taktisch richtig war. Das zweite Geschwader bekam infolgedessen Befehl, sich hinter die modernen Geschwader zu setzen. Diesen Befehl führte der Geschwaderchef des zweiten Geschwaders jetzt gerade aus, indem er sein Geschwader westlich von der übrigen Flotte und auch von uns vorbeiführte. Damit kam er zwischen uns und den uns hart bedrängenden Feind. Der sah plötzlich sechs große Schiffe mit hoher Fahrt auf sich zustoßen. Gleichzeitig griffen wieder einmal unsere unermüdlichen Torpedoboote an. Das war ihm zuviel: Der Gegner drehte ab, verschwand in der Dämmerung. Auf Nimmerwiedersehen! Uns aber erfüllte eine große Freude, als wir so plötzlich entlastet wurden. Ich sah all die guten Freunde meines ehemaligen Geschwaders ankommen, die brave HESSEN, auf der ich fünf Jahre gewesen war, die POMMERN, die SCHLESWIG-HOLSTEIN und andere. Alle feuerten lebhaft und bekamen auch heftiges Feuer. Aber das dauerte nur kurze Zeit, dann hatte der Gegner genug. Wenn er geahnt hätte, was für Schiffe da ankamen, ich glaube, er hätte nicht kehrt gemacht! Waren es doch die berühmten deutschen "five-minutes-ships", auf deren Erledigung der Engländer nicht mehr als fünf Minuten verwenden wollte." Und der amerikanische Marinehistoriker Hooloway H. Frost schildert in seiner Darstellung der Skagerrak-Schlacht (Grand Fleet und Hochseeflotte im Weltkrieg, Berlin 1938), wohl einer der besten Darstellungen dieses Treffens der beiden großen Flotten, die genannte Episode wie folgt (S. 441): "Konteradmiral Mauve erhielt den Befehl, das II. Geschwader sollte sich hinten anhängen, um 9. 25 Uhr, gerade zu der Zeit, als er das II. britische Kreuzergeschwader voraus sichtete. Er hielt es nicht für richtig, nach hinten zu gehen, bevor diese Situation geklärt war. Schließlich machte er gegen 9. 58 Uhr mit seinen sechs Schiffen durch gleichzeitige Wendung kehrt. Daß ein so schwieriges Manöver in einer sehr dunklen Nacht, mit abgeblendeten Schiffen ausgeführt wurde, spricht Bände für Mauve und die gute Durchbildung seiner Kommandanten. Wir kennen keinen Seebefehlshaber, der ein so gewagtes Manöver durchführen würde, selbst nicht unter Friedensbedingungen." Bei diesem kurzen Zusammentreffen mit