

# 80 Jahre Lockheed Constellation

Dr. Thomas Müller,

[www.arge-luffahrt.de](http://www.arge-luffahrt.de)

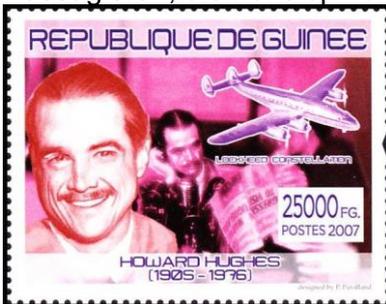
1. Vorsitzender der *Motiv-Arbeitsgemeinschaft LUFTFAHRT e.V.*

Über Geschmack lässt sich trefflich streiten, aber für den Autor gehört die Lockheed (Super) Constellation schon seit seiner Kindheit zu den in ihrer Formgebung ästhetischsten Flugzeugen. /1/ Schon längst ist das tiefe Brummen ihrer Kolbenmotoren verstummt. Der 80. Jahrestag ihres Erstfluges soll zum Anlass genommen werden, die Geschichte dieses Flugzeugtyps darzustellen, wobei der Schwerpunkt auf der zivilen Nutzung liegen soll. Da in Artikeln der zurückliegenden Hefte bereits über Einsätze dieses Musters bei Avianca, El Al, Qantas und TAP Air Portugal berichtet wurde, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Erwähnung dieser Fluggesellschaften verzichtet.



Lockheed stellte erstmals im April 1939 unter der Bezeichnung „Excalibur“ einen Entwurf vor, der von der Electra abgeleitet war, aber von vier Motoren angetrieben werden sollte. Zu jener Zeit hatte die Douglas DC-3 die Vormachtstellung im Passagierverkehr Nordamerikas erlangt. Gleichwohl zeichnete sich ab, dass sich die Zivilluftfahrt an einem Wendepunkt ihrer jungen Geschichte befand. Jenseits des Atlantiks waren mit der Focke-Wulf 200 Condor und der Armstrong Whitworth Ensign richtungweisende Flugzeuge entstanden. In den Vereinigten Staaten erwartete man für die 1940er Jahre einen Bedarf von Hunderten Flugzeugen in der Größenordnung von bis zu 100 Passagieren, die nonstop von der West- zur Ostküste fliegen sollten. Der Millionär Howard Hughes

arrangierte auf seinem kalifornischen Landsitz Hancock Park ein geheimes Treffen mit Vertretern des Direktoriums von Lockheed. Die vorhandenen Pläne wurden so stark überarbeitet, dass der neue Entwurf den Namen „Constellation“ erhielt. Mit der Ausformung des Rumpfes in der Gestalt eines Delphins, der den Luftwiderstand reduzierte, den starken Flügeln mit einer Spannweite von mehr als 30 Metern und den Motoren, die auch bei der Boeing B-29 Superfortress Verwendung finden sollten, wurden die Erwartungen von Howard Hughes erfüllt. Er unterzeichnete am 10. Juli 1940 für TWA einen Vertrag über 40 Constellation, den bislang größten Auftrag einer zivilen Fluggesellschaft. Die immensen Kosten des Projekts hatten den Stückpreis für ein Flugzeug auf damals 450.000 \$ getrieben. Mit verstellbaren Propellern, einem optimierten Druckausgleichssystem für die für 57 Passagiere ausgelegte Kabine und einer Klimaanlage war das Flugzeug in der Lage, über dem Wetter in 8 ½ Stunden über den nordamerikanischen Teilkontinent zu fliegen.



Der Eintritt der Vereinigten Staaten von Amerika in den II. Weltkrieg nach dem Angriff auf Pearl Harbor am 7. Dezember 1941 machte alle Planungen vorübergehend zunichte. Die 40 von TWA sowie weitere 10 von Pan American bestellte Lockheed L-049 gingen nun als C-69 an die Armee, die wegen des Krieges in Europa einen dringenden Bedarf an Langstreckentransportern angemeldet hatte. Für Lockheed hatte dies den Vorteil, dass eine Reihe teurer Probleme im Zuge der Entwicklung und Konstruktion auf Staatskosten gelöst werden konnten. Der Prototyp der Constellation hatte seinen Erstflug am 9. Januar 1943 in militärischen Tarnfarben. Wegen des Krieges wurde auf Feierlichkeiten und Ansprachen verzichtet. Nach einer langen, von Rückschlägen gekennzeichneten Testphase hob das erste Serienflugzeug am 16. April 1944 in den Farben der TWA in Burbank zum Erstflug nach Las Vegas mit 28 Personen an Bord ab. Nach der Rückkehr nach Burbank folgte am Morgen des 17. April 1944 um 3:56 Uhr ein Flug nach Washington, der in 6 Stunden 58 Minuten absolviert wurde. Dort präsentierte man das Flugzeug Vertretern der Regierung und hochrangigen Militärangehörigen. Howard Hughes steuerte persönlich den Flug für die Senatoren des amerikanischen Kongresses. Ohne weitere Zeremonie wurde das Flugzeug an die US Army übergeben. Es sollte nur noch ein gutes Jahr dauern, ehe die ersten Constellation nach ihrer ursprüng-

liche Formgebung ästhetischsten Flugzeugen. /1/ Schon längst ist das tiefe Brummen ihrer Kolbenmotoren verstummt. Der 80. Jahrestag ihres Erstfluges soll zum Anlass genommen werden, die Geschichte dieses Flugzeugtyps darzustellen, wobei der Schwerpunkt auf der zivilen Nutzung liegen soll. Da in Artikeln der zurückliegenden Hefte bereits über Einsätze dieses Musters bei Avianca, El Al, Qantas und TAP Air Portugal berichtet wurde, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Erwähnung dieser Fluggesellschaften verzichtet.

lichen Bestimmung keine Truppen und Versorgungsgüter für das Militär, sondern zahlende Passagiere, Fracht und Post befördern sollten.

Mit Kriegsende im Jahr 1945 kaufte Lockheed sämtliche noch in Produktion befindlichen C-69 zurück und rüstete sie mit wenig Aufwand zu zivilen L-049 um. Im September 1945 unterzeichnete TWA abermals einen Vertrag über den Kauf von 36 Lockheed Constellationen. Weitere Bestellungen gingen noch im Jahr 1945 von Pan American, American Overseas, LAV (Venezuela), BOAC, **/3/** Air France und KLM **/4/** ein. Der Erstkunde TWA hatte erst am 5. Juli 1945 die lange angestrebten Rechte für transatlantische Flüge nach Europa bis zum indischen Subkontinent erhalten. Einen ersten Erkundungsflug mit der am 14. November



1945 gelieferten L-049 von New York La Guardia nach Paris führte TWA am 3. Dezember 1945 durch, gefolgt von planmäßigen Flügen ab dem 5. Februar 1946. Die Constellation war das modernste, schnellste Flugzeug mit der größten Reichweite in der Ära unmittelbar nach Kriegsende. An Bord dieses ersten kommerziellen Fluges befanden sich 36 Passagiere und neben Kapitän Blackburn sieben weitere Besatzungsmitglieder. Der planmäßig für 14:00 Uhr vorgesehene Abflug verzögerte sich um 21 Minuten, weil eine Dame ihre Handtasche verlegt hatte, die schließlich gefunden wurde. Nach Zwischenlandungen in Gander (Neufundland) und Shannon war Paris am folgenden Tag um 15:57 Uhr nach einer Reisezeit von 16 Stunden 21 Minuten erreicht. Bereits ab dem 11. Februar 1946 folgte die Aufnahme einer Linie nach Rom, vier Tage später war Los Angeles mit New York bei einer Flugdauer von knapp 10 Stunden verbunden, nur unterbrochen durch einen Stop in Kansas City. **/5/**



Sowohl American Overseas als auch Air France, BOAC und KLM führten die ersten Constellation ebenfalls über den Atlantik, wobei KLM schon bald die Route nach Batavia in Niederländisch-Indien auf das neue Muster umstellte. Insgesamt 88 L-049 verließen bis 1946 die Werkshallen von Lockheed.



Pan American schickte seine Constellation erstmals am 14. Januar 1946 von New York nach Bermuda, **/6/** womit die Flugzeit der Flugboote halbiert werden konnte. Im Juni 1946 eröffnete die Gesellschaft Transatlantikrouten nach London und Frankfurt. Bemerkenswert war eine Route rund um den Globus, bei der die Reisenden allerdings in Calcutta von der Constellation auf die DC-4 umsteigen mussten.



Nach und nach waren die Constellation auf allen Kontinenten mit Ausnahme von Ozeanien präsent. /7/

Ab 1949 konnten von den Hauptstrecken der Gesellschaft zunehmend Lockheed L-049 abgezogen werden, da diese durch Boeing 377 Stratocruiser ersetzt wurden. Daher gelangten sie 1951 erstmals auf die Route von Los Angeles über Mexico City nach Guatemala City, aus dessen Anlass ein Beleg kreiert wurde, der die L-049 der Pan American nahezu über die gesamte Breite des Kuverts darstellt. /8/

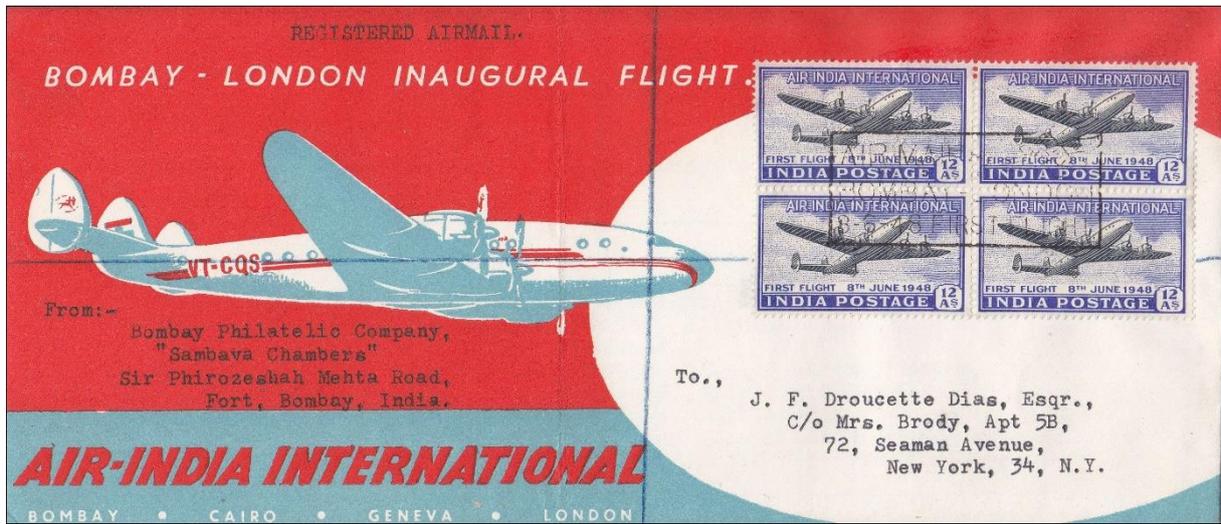


Bereits ab 1946 lieferte Lockheed die verbesserten Versionen L-649 und L-749 aus. Erstere stellte nur eine Übergangslösung dar und wurde in lediglich 14 Exemplaren produziert, die ausschließlich an Eastern Airlines gingen /9/ und bis 1950 sämtlich zu L-749 umgerüstet waren. Die erste L-749 ging am 18. April 1947 an Air France, die zunächst in Konkurrenz zu TWA New York bediente. Nachdem bald auch Tel Aviv und Kairo im Flugplan standen, übernahm das Muster bis 1948 auch die Route von Paris über Casablanca nach Dakar, gefolgt von weiteren Zielen in Westafrika. /10/



Mit South African Airways konnte der erste Kunde auf dem afrikanischen Kontinent gewonnen werden. Einen der wohl schönsten Belege der 1940er Jahre kreierte die Bombay Philatelic Company aus Anlass des Erstfluges einer L-749 der Air India am 8. Juni 1948 von Bombay über Kairo und Genf nach London, der mit einem Viererblock der Markenausgabe der indischen Post aus dem gleichen Anlass frankiert ist. /11/





Ende der 1940er Jahre war beim Konkurrenten Douglas die DC-6B zur Serienreife gelangt, die mit 81 Sitzplätzen über eine größere Kapazität als die L-749 verfügte. Dies zwang Lockheed zum Handeln, weshalb die L-749 abermals um 5,7 Meter verlängert wurde. Von Howard Hughes erwarb Lockheed den ersten Prototypen aus dem Jahr 1942 und baute ihn zur L-1049 um. Zu seinem zweiten Erstflug nach 1943 startete der Prototyp am 14. Juli 1951. Auch diese Version stellte nur eine Übergangslösung dar, deren zivile Versionen nur an TWA und Eastern geliefert wurden. Bei TWA gingen die „Coast to Coast“-Flüge ab dem 10. September 1952 auf die L-1049A über, /12/ während Eastern vorwiegend auf der Nord-Südstrecke zwischen New York und Miami unterwegs war.



Erst als die neuen Wright Turbomotoren verfügbar waren, erfolgte ab der L-1049C der echte Durchbruch. Diese Version hatte ihren Erstflug am 17. Februar 1953 und verdiente die Bezeichnung „Super Constellation“. Das erste Exemplar erhielt KLM, die damit die Route von Amsterdam nach New York umstellte, gefolgt von TWA mit ihren „Coast to Coast“-Flügen. /13/

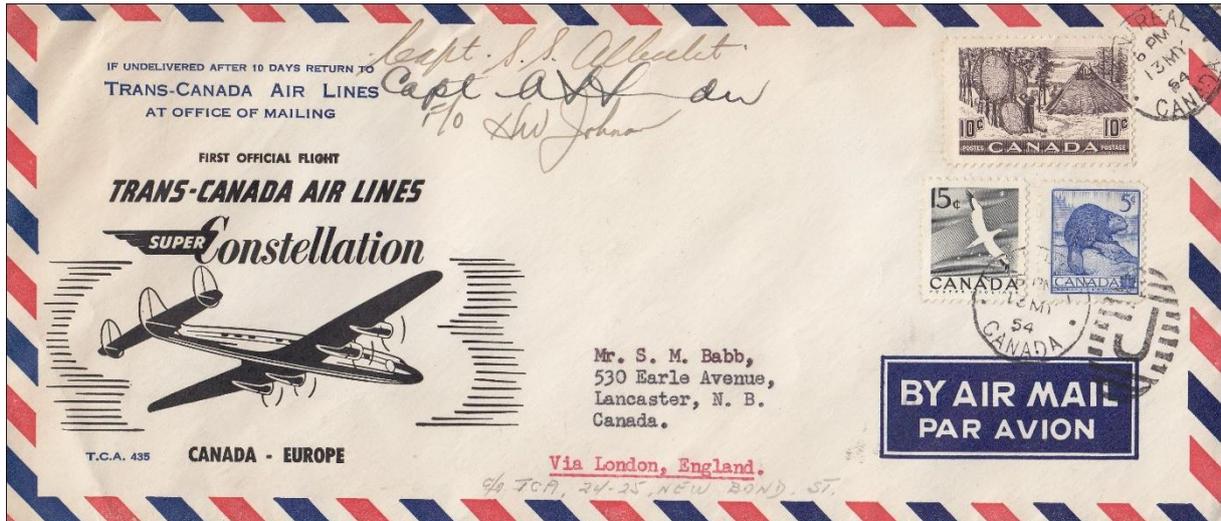


Noch 1953 folgten Transatlantikflüge der Air France, ab 1954 schickten Trans-Canada Airlines /14/ und Iberia /15/ erstmals ihre Super Constellation über den Atlantik.



Auch bei der im Jahr 1955 neu entstandenen Lufthansa übernahm die Super Constellation sogleich die Strecke nach New York, gefolgt von

Montreal-Chicago und ab 15. August 1956 die Südamerika-Route nach Buenos Aires. /1,16/



In Brasilien bediente die Panair do Brasil bereits seit 1947 ihre europäischen Ziele mit der L-749 Constellation. /17/

Die Verkehrsrechte für Flüge zwischen Brasilien und den Vereinigten Staaten von Amerika hielt seinerzeit die brasilianische Fluggesellschaft REAL, für deren Verbindung von Sao Paulo nach Miami rund 28 Stunden Flugzeit zu veranschlagen waren. Dies war Mitte der 1950er Jahre nicht mehr zeitgemäß, weshalb VARIG die Rechte zur Bedienung der Ziele Miami und New York erhielt und daraufhin drei L-1049G Super Constellation orderte. Als diese ab dem 29. Juli 1955 zwischen Sao Paulo und New York zum Einsatz gelangten, stellten die rund 24 Stunden, die nunmehr für eine Reise zwischen diesem Städtepaar zu kalkulieren waren, einen spürbaren Fortschritt dar. /18/



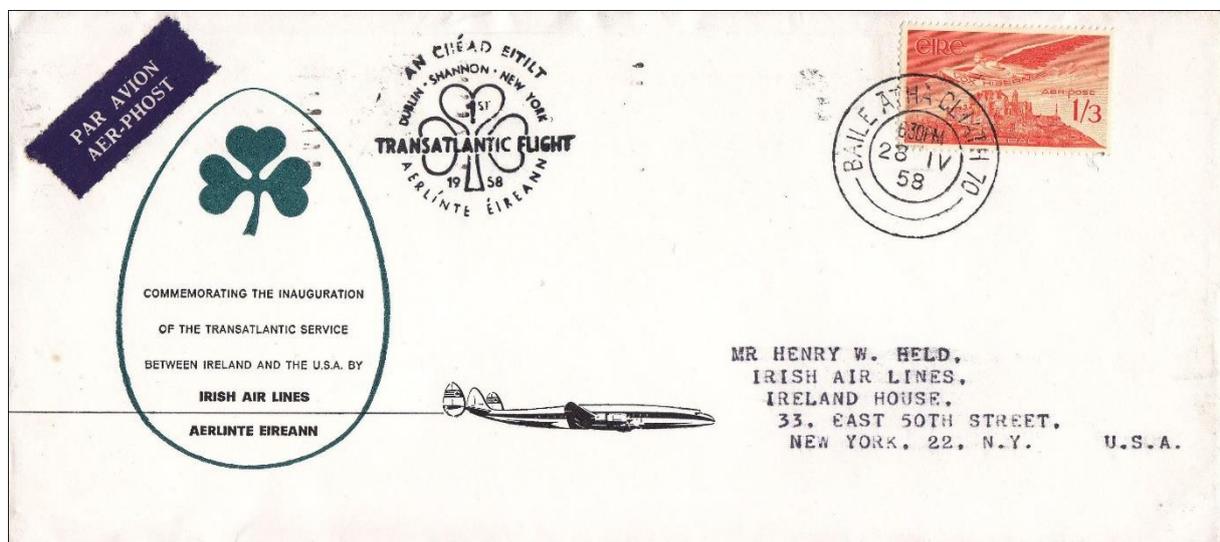
Im Jahr 1955 erhielt auch Cubana ihre ersten werkneuen L-1049G. /19/

In dem ab 16. November 1955 gültigen Flugplan erscheint ein tägliches Flugpaar zwischen Havanna und Miami, das donnerstags zum Preis von 68,80 \$ als Vergnügungsrundflug gebucht werden konnte. Als „Tropicana Special“ befanden sich an Bord Musiker des „Tropicana Club“ aus Havanna, die mit ihren Instrumenten die Passagiere zum Tanz von Salsa oder Mambo animieren sollten. Im Preis waren

ein mehrgängiges Menu sowie Champagner und andere Drinks enthalten. Als bereits ein Jahr später Viscounts die Miami-Strecke übernommen hatten, gaben die Flugpläne keinen Hinweis mehr auf diese speziellen Flüge. Die Super Constellation bedienten statt dessen die Routen von Havanna nach Mexico City, New York und Madrid.

Zu den frühen Bestellern der Lockheed L-749 gehörte die irische Aer Lingus, die ab dem Jahr 1947 transatlantische Flüge zwischen Dublin und New York aufnehmen wollte. Wegen finanziellen Schwierigkeiten scheiterte die Übernahme der Flugzeuge und erst im Jahr 1958 konnte mit drei von der amerikanischen Seaboard and Western gemieteten L-1049G Super Constellation die 11 Jahre zuvor geplante Verbindung aufgenommen werden. In der Saison zwischen Anfang Juni und Anfang Oktober gab es ein tägliches Flugpaar, außerhalb der Saison standen drei wöchentliche Kurse im Flugplan. Ein Beleg vom 28. April 1958 dokumentiert das Ereignis. /20/

Mit Lieferung der ersten Boeing 720 war diese Epoche zum Sommerflugplan 1961 bereits wieder Geschichte.





Als Antwort auf die Douglas DC-7 stellt die Lockheed L-1649 den letzten Höhepunkt der Entwicklung der Constellation-Baureihen dar. Während es die DC-7 immerhin noch auf 121 Exemplare brachte, konnte Lockheed vom „Starliner“ nur 44 Flugzeuge verkaufen. Die drei Kunden waren TWA (30), Air France (10) und Lufthansa (4).

Sowohl die DC-7 als auch die L-1649 waren ausgereifte Konstruktionen, kamen aber in der bereits anbrechenden Epoche der Jets zu spät, so dass ihnen der kommerzielle Erfolg versagt blieb. Ihre glanzvolle Geschichte währte daher auch nur über wenige Jahre. TWA nahm die ersten als „Jetstream“ bezeichneten Starliner am 1. Juni 1957 in Dienst. /21,22/



Die transkontinentalen Dienste bezeichnete TWA als „Non Stop Ambassador“. Bereits am 28. Oktober 1961 endete die Zeit ihrer transatlantischen Flüge in den Farben der TWA mit einem Flug von Kairo nach New York.

Air France erhielt seine ersten „Super Starliner“ genannten Maschinen ab Juli 1957. Mit ihnen wurde eine Polarroute von Los Angeles nach Paris eröffnet, deren Flugzeit bei 18 Stunden 10 Minuten lag. Die neuen Flugzeuge übernahmen kurzfristig sämtliche Verbindungen von Paris in die Vereinigten Staaten und nach Mexiko. Eine über Hamburg und Anchorage geführte Polarroute nach Tokio folgte ab dem 1. April 1958. /23/



Als sie dort bereits ab 1960 von Boeing 707 verdrängt wurden, standen primär Ziele auf dem afrikanischen Kontinent im Flugplan. /24/

Auch auf den Inseln Réunion und Mauritius waren die eleganten Flugzeuge ab 1960 regelmäßige Gäste. Bereits Ende 1961 war die Zeit der interkontinentalen Einsätze bei Air France wieder Geschichte.



Am 3. Oktober 1957 überführte Lockheed das erste für Lufthansa bestimmte Exemplar von Burbank nach Hamburg über die Distanz von 11.263 Kilometern in 17 Stunden 19 Minuten. /25,26/

Mit der L-1649 konnte Lufthansa ihre Transatlantikstrecken erstmals nonstop zurücklegen. Der Beleg vom 13. Februar 1958 dokumentiert den Erstflug von Frankfurt nach New York mit dem Starliner, der bei der Lufthansa als „Super Star“ bezeichnet wurde. /27/

Bereits zum Sommerflugplan 1960 war bei Lufthansa die Zeit dieser wohl elegantesten Flugzeuge aus der Ära der Kolbenmotoren abgelaufen. Die letzten internationalen Einsätze hatten die Super



Constellation der Lufthansa im Winterflugplan 1963/64 zu Zielorten in Spanien und Italien.



Am 6. April 1967 startete nach mehr als 21 Jahren der letzte Constellation-Flug der TWA, die alle zivilen Varianten des Musters in ihrer Flotte von zeitweise bis zu 60 Flugzeugen hatte. /28/ Flug 249 hob um 15:15 Uhr in New York mit dem Ziel St. Louis ab. Den Letztflug begleiteten noch vier Veteranen, die bereits auf dem ersten transkontinentalen Flug von Burbank nach Washington im Jahr 1944 an Bord waren. Damit endete die Geschichte der Constellation bei ihrem größten Betreiber. Mehr als 50

Millionen Passagiere hatten sie für TWA auf mehr als 3 Millionen Flügen transportiert! Bei allen größeren Fluggesellschaften war das Muster bis zum Ende der 1960er Jahre ausgemustert. Einzelne Exemplare waren noch bis Ende der 1970er Jahre auf Frachtrouten zwischen Ländern der Karibik und Miami anzutreffen. Dem Autor war es vergönnt, im August 2016 das Exemplar des Basler Vereins „Super Constellation Flyers Association“ auf dem Flugtag der Airliner Classics in Speyer im Einsatz zu erleben.

Literatur:

Breffort, Dominique: Lockheed Constellation, 2008

Davies, R.E.G.: Airlines of the United States since 1914, 1972

Davies, R.E.G.: Pan Am – An Airline and its Aircraft, 1987

Frankum, J.E.: Legacy of Leadership – Trans World Airlines, 1971

Lundkvist, Bo-Goran: Lockheed 049-1649, 1982

**Der Artikel erschien in:**

**Luftpost 172**

**März 1 /2023**