

WOJCIECH KWIECIŃSKI

Instytut Historii

Uniwersytetu Rzeszowskiego

ORCID: 0000-0003-3280-2166

ORGANIZACJA TODTA – POWSTANIE, ROZWÓJ I ZAKRES DZIAŁALNOŚCI W LATACH 1938–1940¹

PRZEDMIOT, STAN I CEL BADAŃ

Organizacja Todta (Organisation Todt, OT) to zmilitaryzowana struktura budowlana hitlerowskich Niemiec, wokół której narosło wiele mitów. Jej ogromne znaczenie dla potencjału zbrojeniowego III Rzeszy doceniły alianckie służby kontrwywiadowcze, opracowując szczegółowe *dossier* organizacji (*Handbook OT*) – raport odtajniony i opublikowany w marcu 1945 r.² Zawierał on pełne patosu sformułowania, które „dzieli budowlanemu” organizacji, założonej przez inż. dypl. Fritza Todta w 1938 r., nadały rangę porównywalną z osiągnięciami Imperium Rzymskiego³. Autorzy tego wnikliwego studium podkreślali bardzo silne związki kadry kierowniczej OT z ideologią nazistowską i przestrzegali przed jej ogromnym wkładem w podtrzymywanie długotrwałego oporu Niemiec. Powyższe ustalenia i obawy dotyczące ewentualnej działalności sabotażowej po pokonaniu Rzeszy miały istotny wpływ na rozwiązanie OT bezpośrednio po zakończeniu wojny i niewykorzystanie jej potencjału w procesie odbudowy pokonanych i zniszczonych Niemiec.

¹ Cezury wskazane w tytule obejmują pierwszy, formatywny okres działalności OT, od momentu jej powstania, tj. powierzenia F. Todtowi budowy Wału Zachodniego (28 V 1938 r.), po jej zaangażowanie w kampanii francuskiej 1940 r. W tym czasie organizacja przeszła istotne zmiany strukturalno-organizacyjne i stała się nieodłącznym elementem wsparcia jednostek saperów i gwarantem sprawnej logistyki Wehrmachtu. Z powodu ograniczonej objętości czasopisma artykuł został podzielony na dwie części. Jest on fragmentem większej pracy, aspirującej do ukazania kluczowych problemów funkcjonowania OT pod przywództwem F. Todta, który zginął w katastrofie lotniczej 8 lutego 1942 r.

² *Handbook of the Organisation Todt* [w:] *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, red. H. Singer, Bd. 4, Osnabrück 1992.

³ *Ibidem*, s. 1.

Pionierem badań nad OT był niemiecki historyk Franz Seidler, autor jedynej jak dotąd monografii organizacji, a także biografii Fritza Todta⁴. Poza dorobkiem tego badacza, można wymienić zaledwie kilkanaście prac, które na ogół opisują wybrane inwestycje realizowane przez organizację bądź skupiają się działalności poszczególnych grup operacyjnych OT⁵. Inny nurt badań, do którego należą Emilia Denkiewicz-Szczepaniak i Charles Dick⁶, reprezentuje wąski krąg historyków, którzy na pierwszy plan wysuwają problem pracy przymusowej w ramach organizacji. Na gruncie nauki polskiej Organizacja Todta pozostaje tematem marginalnym. Monografia wspomnianej autorki, podejmująca temat dotyczący zatrudnienia polskiej siły roboczej w ramach Einsatzgruppen OT „Wiking”, działającej w Skandynawii⁷, należy do nielicznych wyjątków i *de facto* jest jedyną pracą naukową szerzej traktującą o działalności OT⁸. Wart odnotowania jest także artykuł Ryszarda Kaczmarka, który na tle podstawowej faktografii dotyczącej organizacji omówił jej funkcjonowanie na Śląsku⁹.

Poniższy tekst ma na celu wypełnienie tej luki badawczej. Zamierzeniem autora, poza konfrontacją najnowszych ustaleń historyków zachodnioeuropejskich dotyczących OT z pionierskimi publikacjami Franza Seidlera i popularyzacją tych treści na gruncie polskim, jest uwypuklenie zagadnień kontrowersyjnych i weryfikacja utrwalonych w literaturze przedmiotu tez i poglądów, które nie mają potwierdzenia w źródłach. Wśród często przerysowanych opinii dotyczących OT można wymienić pogląd przypisujący organizacji możliwości nadzwyczajnego reprodukcji zniszczonego potencjału i infrastruktury gospodarczej III Rzeszy. Rozliczne mity dotyczą wizerunku kadr zdominowanych przez nazistowską tzw. starą gwardię, która miała służyć „penetracji ideologicznej” na ziemiach okupowanych przez Niemcy i tworzyć korpus dowodzenia tzw. armii budowlanej, złożonej z podbitych i zniewolonych narodów. Z drugiej strony w literaturze można natrafić na opis OT jako struktury pragmatycznej, koncentrującej się wyłącznie na realizacji zadań technicznych i stojącej ponad podziałami w zawiłym mechanizmie biurokracji III Rzeszy. Problem pracy przymusowej, z której korzystała organizacja, jest kolejnym dyskusyjnym zagadnieniem wymagającym analizy porównawczej, obejmującej funkcjonowanie kon-

⁴ F.W. Seidler, *Die Organisation Todt: Bauen für Staat und Wehrmacht, 1938–1945*, Bonn 1998 (wyd. I 1987); *idem*, *Fritz Todt. Baumeister des Dritten Reiches*, Frankfurt am Main–Berlin 1988.

⁵ W syntetycznych badaniach poświęconych OT zasadniczą trudnością jest rozproszenie materiału źródłowego. Poza archiwaliami, które znajdują się w Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (dalej: BAB) pod sygnaturą R 50 I Organisation Todt, R 50 II, R 3 (Reichsmisisterium für Rüstung und Kriegsproduktion), NS 26 (1187, 1188 – teczki dotyczące działalności F. Todta, w tym jego korespondencja), duże ilości materiałów dotyczących OT rozsiadane są po innych archiwach niemieckich (m.in. Bundesarchiv, Abteilung Militärarchiv we Freiburg) oraz całej Europie, stąd większość historyków decyduje się na wąsko zakrojone studia regionalne i specjalistyczne.

⁶ Ch. Dick, *Builder of the Third Reich. Organisation Todt and Nazi Forced Labour*, London–New York–Oxford–New Delhi–Sydney 2020.

⁷ Działalnością Einsatzgruppen „Wiking” w Norwegii zajmuje się również S. Gogl, *Laying the Foundations of Occupation: Organisation Todt and the German Construction Industry in Occupied Norway*, „Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte. Beihefte” 2020, Band 27.

⁸ E. Denkiewicz-Szczepaniak, *Polska siła robocza w Organizacji Todta w Norwegii i Finlandii w latach 1941–1945*, Toruń 1999.

⁹ R. Kaczmarek, *Organizacja Todt w Rzeszy Niemieckiej i na Śląsku w latach 1933–1945*, „Szkice Archiwalno-Historyczne”, 2009, nr 5, s. 25–38.

kretnych *OT-Einsatzgruppen* i specyfikę poszczególnych krajów okupowanych. Jednym z najbardziej kontrowersyjnych zagadnień pozostaje ocena postaci Fritza Todta, który przez wielu autorów otoczony został nimbem doskonałego fachowca i organizatora, zaś jego zaangażowanie ideologiczne, karierowiczostwo i skłonność do budowania gigantycznej strefy wpływów w aparacie decyzyjnym III Rzeszy są w ich pracach pomijane.

ROZWÓJ KARIERY FRITZA TODTA PO MACHTUBERÜNAHME

Rozwój kariery Fritza Todta oraz geneza organizacji budowlanej, która wobec niekwestionowanych zasług jej twórcy przyjęła nazwę *Organsation Todt*, związane były z planem budowy sieci dróg szybkiego ruchu w Niemczech. Propaganda nazistowska nadała tym gigantycznym inwestycjom wielką rangę w walce z bezrobociem. Sam Todt od 1932 r. wzbudzał zainteresowanie przywództwa NSDAP swoimi koncepcjami rozbudowy dróg i modernizacji kraju, traktując w istocie palący problem bezrobocia koniunkturalnie, jako wytrych do realizacji swoich ambicji zawodowych¹⁰. Bezpośrednio po przejściu władzy, Hitler przy różnych okazjach zaczął publicznie prezentować koncepcję budowy systemu autostrad¹¹. Pierwszym wymiernym krokiem na drodze do jej realizacji było przyjęcie 27 czerwca 1933 r. specustawy i powołanie do życia Agencji ds. Autostrad (*Reichsautobahnen, RAB*). 30 czerwca Todt otrzymał nominację na Generalnego Inspektora Dróg, (*Bauorganisation des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen – GdSt*)¹². Jego pojawienie się w otoczeniu Hitlera nie było przypadkowe¹³.

¹⁰ F. Todt, zafascynowany osobowością Hitlera oraz jego programem, wstąpił do NSDAP w 1922 r. (nr legitymacji 2465). Od 1931 r. był członkiem SA i SS, a w roku 1932 został zaproszony do narodowosocjalistycznego Związku Niemieckich Architektów i Inżynierów (*Kampfbund Deutscher Architekten und Ingenieure, KDAI*), w którym objął kierownictwo grupy zawodowej inżynierów, efektywnie dbając o pielegnowanie i wzmacnianie postawy narodowo-socjalistycznej. Pracował wówczas również jako doradca w biurze NSDAP ds. zarządzania gospodarką i zatrudnienia (*Amt für Wirtschaftstechnik und Arbeitsbeschaffung der NSDAP*). Opracował kilka dokumentów, z których najbardziej znany jest tzw. Brunatny memoriał (liczące 49 stron opracowanie w brunatnej oprawie, pt. *Budowa dróg i zarządzanie nimi*), w którym zawarł uwagi adresowane do kierownictwa NSDAP, dotyczące perspektyw rozwoju budownictwa drogowego i kwestii z nim związanych (m.in. szacunki dotyczące zatrudnienia przy inwestycjach drogowych) – zob. BAB, NS 26 – 1188, s. 17–49; F.W. Seidler, *Fritz Todt...*, s. 17–31; Ch. Dick, *Builder...*, s. 38 n.

¹¹ Hitler poruszał wątek rozwoju motoryzacji i budowy dróg, otwierając Międzynarodową Wystawę Automobilową i Motocyklową (11 II 1933 r., Kaiserdamm w Berlinie) oraz 1 V tegoż roku, na lotnisku Tempelhof, podczas nocnego wiecu wieńczącego obchody Dnia Pracy Narodowej, którego oprawę przygotowywał A. Speer – zob. I. Kershaw, *Hitler 1889–1936: Hybris*, tłum. P. Bandel, Poznań 2002, s. 392; V. Ullrich, *Hitler. Narodziny zła 1889–1939*, tłum. M. Antkowiak, Warszawa 2015, s. 587 n; M. Kitchen, *Speer: Architekt śmierci*, Warszawa 2017, s. 54 n.

¹² V. Ullrich, *Hitler. Narodziny zła...*, s. 588; zakres kompetencji GdSt doprecyzował rozkaz z 30 XI 1933 r., który ustanawiał bezpośrednie zwierzchnictwo kanclerza nad urzędem, uniezależniając go od zwierzchności ministra transportu. Zdaniem M. Broszaty bezpośrednia podległość Todta Führerowi, była precedensem i miała wyjątkowy charakter w strukturze władzy III Rzeszy – zob. *idem*, *Der Staats Hitlers: Grundlegung und Entwicklung seiner inneren Verfassung*, München 1979, s. 328 n.

¹³ Podobno wpływ na jego polecenie miał R. Hess, który znał Todta z okresu służby wojennej w niemieckim lotnictwie – zob. E. Schütz, E. Gruber, *Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenisierung der „Strassen des Führers“ 1933–1941*, Berlin 1996, s. 17.

Był już wówczas cenionym autorytetem w zakresie nawierzchni dróg, szefem Związku Niemieckich Techników, a jednocześnie wysoko postawionym funkcjonariuszem SA. Dokonując błyskawicznej reorganizacji niemieckiego systemu budownictwa drogowego, Todt przejął pełną kontrolę nad całością działań planistycznych oraz wdrażaniem poszczególnych inwestycji. Już na tym etapie ukształtowały się specyficzny charakter i metodyka działania zarządzanej przez niego struktury. Była to fuzja mechanizmów rynkowych z elementami protekcjonizmu państwowego, która w warunkach wychodzenia z recesji przyniosła zaskakująco pozytywny skutek ekonomiczno-organizacyjny. Agencja RAB występowała jako przedsiębiorstwo i zawierała kontrakty z podwykonawcami, którzy wykonywali konkretne zadania i oddawali do dyspozycji własnych robotników. Stawki wynagrodzenia podlegały tzw. taryfom Todta i były niższe od płac na wolnym rynku, ale państwo gwarantowało zakwaterowanie i utrzymanie robotników, którzy otrzymywali specjalne świadczenia socjalne¹⁴. System ten dawał realne szanse na przetrwanie zagrożonych upadkiem firm.

Uroczysta inauguracja programu budowy dróg miała miejsce 23 września 1933 r. pod Frankfurtem n. Menem. Pierwszy, 22-kilometrowy odcinek autostrady do Darmstadt oddano 19 maja 1935 r., do jesieni 1936 r. ukończono 1000 km, a po trzech latach niemieckie autostrady liczyły już 3000 km z zaplanowanych 6000 km¹⁵. Skala inwestycji była imponująca nie tylko pod względem ilości zużytych materiałów i środków technicznych, lecz także liczby zatrudnionych osób¹⁶.

Przy okazji warto odnieść się do kontrowersji powstałych wobec utartego poglądu, który przypisuje budowie autostrad dużą rolę w likwidacji bezrobocia w Niemczech. Walkę z tym mitem podjął w swojej publikacji Adam Tooze¹⁷. Historyk ten przytacza dane, według których w połowie 1934 r. przy autostradach pracowało w Niemczech jedynie 38 tys. robotników, co na tle ówczesnego stanu bezrobocia w Rzeszy nie wydaje się wysoką liczbą¹⁸.

Kolejnym dyskusyjnym zagadnieniem jest kwestia warunków socjalnych panujących na budowach autostrad. Według powszechnej opinii warunki te były bardzo dobre¹⁹, w rzeczywistości niejednokrotnie szwankowało zaopatrzenie w prowiant i wodę, brakowało urządzeń sanitarnych, a baraki kwaterunkowe były przepełnione²⁰. Wprowadzony system premii powodował, że słabo opłacani robotnicy, powodowani chęcią wzrostu

¹⁴ R. Kaczmarek, *Organizacja Todt...*, s. 26.

¹⁵ W następnych trzech latach długość autostrad zwiększyła się zaledwie o 820 km, a 3 grudnia 1941 r. zapadła decyzja o wstrzymaniu budowy dróg i większości cywilnych inwestycji budowlanych w Rzeszy – zob. E. Schütz, E. Gruber, *Mythos...*, s. 12; B. Taylor, *Inżynierowie Hitlera. Todt, Speer i inni*, tłum. G. Siwek, Warszawa 2017, s. 91.

¹⁶ Szerzej w odniesieniu do kwestii materiałowych zob. A. Vosselman, *Reichsautobahn: Schönheit, Natur, Technik*, Kiel 2001, s. 15.

¹⁷ A. Tooze, *Ökonomie der Zerstörung. Die Geschichte der Wirtschaft im Nationalsozialismus*, München 2006, s. 69.

¹⁸ *Ibidem*, s. 70. W 1934 r. bezrobocie w Niemczech kształtowało się w przedziale między 3,8 mln (dane ze stycznia) a 2,7 mln (grudzień) – zob. R.J. Overy, *War and Economy in the Third Reich*, Oxford 1994, s. 39. Zdaniem E. Schütza i E. Grubera (*Mythos...*, s. 57) w szczytowym momencie, tj. lipcu 1936 r. przy autostradach zatrudniano 124 483 robotników.

¹⁹ Tego rodzaju opinie wielokrotnie przytacza m.in. B. Taylor, *Inżynierowie Hitlera...*, s. 50–53.

²⁰ E. Schütz, E. Gruber, *Mythos...*, s. 68 n.

wynagrodzenia, podejmowali często wysiłek ponad ludzkie możliwości²¹. Niepokojąca była również rosnąca liczba wypadków śmiertelnych²². Niemiecki historyk Ulrich Herbert stwierdził kategorycznie, że w wielu przypadkach fatalne warunki pracy panujące w obozach robotników pracujących przy budowie autostrad stanowiły przedsmak losu robotników przymusowych²³. Teza ta dekonstruuje mit Fritza Todta jako szefa troszczącego się o losy swoich „żołnierzy pracy” i każe widzieć w nim bezwzględного nadzorcę i technokratę, dążącego do realizacji wytyczonego przez wodza zadania bez względu na ofiary.

POWSTANIE I ROZWÓJ ORGANISATION TODT

Powstanie OT było następstwem decyzji Adolfa Hitlera, który 28 maja 1938 r. zlecił generalnemu inspektorowi niemieckich dróg budowę fortyfikacji na zachodnich granicach Niemiec, *vis-à-vis* Linii Maginota. Inwestycja miała zostać ukończona do 1 października tego roku, a jej celem miało być powstrzymanie ewentualnego ataku francuskich sił zbrojnych, będącego skutkiem uderzenia Niemiec na Czechosłowację²⁴. Decyzja o powierzeniu Todtowi budowy tzw. Wału Zachodniego (Westwall), zwanego także Linią Zygfryda, wiązała się z rozczarowaniem Hitlera dotychczasowym tempem budowy tych umocnień, nad którą kontrolę sprawował gen. Wilhelm Adam²⁵. Kontrola inwestycji przeprowadzona przez Hermana Göringa, szefa Planu Czteroletniego²⁶, wykazała brak postępu w pracach i poważne niedociągnięcia²⁷. Szef RAB był gwarantem jakości i szybkiego tempa prac oraz pełnej subordynacji wobec Hitlera. Jak stwierdził francuski historyk Rémy Desquesnes, dzięki sukcesowi *Reichsautobahnen*, Todt miał już wówczas renomę „cudownego inżyniera”²⁸. Inną kwestią, którą trzeba obiektywnie podkreślić, jest fakt, że armii brakowało doświadczenia w budownictwie realizowanym na tak dużej skale, a Todt służył z doskonałej organizacji i cieszył się dobrą reputacją oraz osobistym

²¹ S. Gogl, *Laying...*, s. 73.

²² Do końca 1938 r. odnotowano ok. 500 przypadków śmierci na budowach RAB. Wskaźniki te znacznie przekraczały średnią dotyczącą innych sektorów budownictwa – zob. *ibidem*, s. 74 n.

²³ U. Herbert, *Fremdarbeiter. Politik und Praxis des „Ausländer-Einsatzes“ in der Kriegswirtschaft des Dritten Reiches*, Bonn 1999, s. 48. Do podobnych wniosków doszedł Charles Dick, analizując warunki pracy i traktowanie robotników OT – zob. *idem*, *Builder...*, s. 35–37.

²⁴ F.W. Seidler, *Die Organisation Todt...*, s. 15; M. Zgórnjak, *Europa w przededniu wojny. Sytuacja militarna w latach 1938–1939*, Kraków 1993, s. 106–108.

²⁵ *De facto* Hitler sam w dużym stopniu spowalniał i komplikował prace wojskowym inżynierom przez częste zmiany decyzji i ingerencję w prace – zob. N. Short, *Germany's West Wall. The Siegfried Line*, Oxford 2004, s. 9–12; B. Taylor, *Inżynierowie Hitlera...*, s. 101; S. Gogl, *Laying...*, s. 76 i 78.

²⁶ Urząd Planu Czteroletniego został utworzony 18 X 1936 r. Stanowił nadrzędny organ administracyjny nad całą gospodarką niemiecką. W ciągu czterech lat miał przygotować Rzeszę do wojny oraz doprowadzić do autarkii w dziedzinie surowców strategicznych – por. D. Eicholtz, *Geschichte der deutschen Kriegswirtschaft 1939–1945*, Bd. I, München 1999, s. 16.

²⁷ F.W. Seidler, *Fritz Todt...*, s. 164; B. Taylor, *Inżynierowie...*, s. 101.

²⁸ R. Desquesnes, *L'Organisation Todt en France (1940–1944)* [w:] *Histoire, économie et société*, année 11, n 3: *Stratégies industrielles sous l'occupation*, red. D. Barjot, Paris 1992, s. 537.

uznaniem wśród kierownictw firm budowlanych, które z nim dotychczas współpracowały przy budowie autostrad²⁹.

Podstawą prawną, gwarantującą temu gigantycznemu przedsięwzięciu budowlanemu robotników, było zarządzenie z 22 czerwca 1938 r. o „zabezpieczeniu zapotrzebowania na siłę roboczą do zadań o szczególnym znaczeniu dla państwa” oraz wynikający z niego tzw. „obowiązek służby” (*Dienstpflicht*)³⁰. Dało to możliwość zmobilizowania pracowników ponad tysiąca firm oraz wykorzystanie ok. 300 oddziałów Reichsarbeitsdienst (RAD)³¹. Pod koniec września 1938 r. przy Linii Zygfryda pracowało 241 tys. robotników. Budowa ta pochłaniała około połowy krajowej produkcji cementu³².

Przejmując kontrolę nad budową, Todt zorganizował kwaterę dowodzenia w hotelu Kaiserhof w Wiesbaden³³, którą kierował nadinspektor budowlany Willy Henne, mający pod sobą 22 placówki kierownictwa budowlanego (*Oberbauleitungen*), rozlokowane wzdłuż zachodniej granicy Niemiec. Za dzień oficjalnego pojawienia się nazwy Organisation Todt w nomenklaturze nazistowskiej uznaje się 28 września 1938 r., kiedy to Führer, przemawiając w Norymberdze podczas *Parteitag*, stwierdził: „Organizacja Todt liczy 278 000 robotników i z powodzeniem pracuje przy budowie Wału Zachodniego wraz ze 100 000 robotników RAD oraz licznymi batalionami saperów i żołnierzami dywizji piechoty”³⁴. Współpraca pomiędzy OT a wojskiem od samego początku była obciążona zdrażnieniami i różnicami dotyczącymi zarówno zagadnień technicznych, jak i kwestii wykorzystania siły roboczej oraz maszyn, których brakowało armii. Do rozdziału kompetencji doszło 5 czerwca 1938 r. Ustalono wówczas, że wojsko zajmie się stroną planistyczną, a Todt będzie odpowiadał za kwestie budowlane. Przekazanie kontroli nad budową nastąpiło 8 lipca. Generał Adam, któremu podlegały jednostki saperów, odpowiadał nadal formalnie przed OKH, a Todt i Konstantin Hierle (RAD) – przed Hitlerem³⁵.

Korzystając ze swoich doświadczeń, a także doskonale zorganizowanego sztabu, Todt szybko opracował rozłożony na dwa miesiące plan ekstremalnie intensywnej pracy w systemie 24-godzinny, angażujący moce jednej trzeciej niemieckiej branży budowlanej³⁶. Głównymi wykonawcami miało być szesnaście (finalnie osiemnaście) firm z dziedziny inżynierii lądowej. Każda z nich odpowiadała za swój sektor budowy i była podporządkowana konkretnemu *Oberbauleitung*. Firmy te mogły we własnym

²⁹ X. Dorsch, *Die Organisation Todt. Ausarbeitung für die Historical Division/US Army in Europe* [w:] *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, hrsg. H. Singer, Bd. 1 i 2, Osnabrück 1998, s. 452–454; *Handbook...*, s. 6.

³⁰ M. von Prollius, *Das Wirtschaftssystem der Nationalsozialisten 1933–1939: Steuerung durch emergente Organisation und Politische Prozesse*, Paderborn 2003, s. 258.

³¹ RAD powstała na mocy ustawy o obowiązkowej „służbie pracy Rzeszy”, wprowadzonej 21 III 1935 r. – zob. W. Kwieciński, *Polscy robotnicy przymusowi w regionie bielefeldzkim podczas drugiej wojny światowej (1939–1945)*, Rzeszów 2016, s. 30.

³² Szerzej w odniesieniu do skali inwestycji zob. F.W. Seidler, *Die Organisation Todt...* s. 15.

³³ R. Ditttrich, *Vom Werden, Wesen und Wirken der Organisation Todt. Ausarbeitung für die Historical Division /US Army in Europe*, Osnabrück 1998, s. 377; S. Gogł, *Laying...*, s. 77.

³⁴ Cyt. za: F.W. Seidler, *Die Organisation Todt...*, s. 16.

³⁵ S. Gogle, *Laying...*, s. 77; B. Taylor, *Inżynierowie Hitlera...*, s. 103.

³⁶ *Handbook...*, s. 6.

zakresie zatrudniać podwykonawców. Nie były związane umowami o stałych cenach, ale kontraktami (typu „koszty plus”), które gwarantowały wykonawcy zwrot wszystkich bezpośrednich kosztów oraz dodatkową, niezmienną kwotę na pokrycie kosztów stałych. Działając pod presją czasu, Todt zrezygnował z umów ryczałtowych, które preferował dotychczas Wehrmacht, i przerzucił ryzyko wzrostu kosztów, prac dodatkowych i opóźnień na OT, co było bardzo korzystne dla zakontraktowanych firm. Ponadto udzielił zaangażowanym w inwestycje przedsiębiorcom nieoprocentowanych pożyczek na zakup niezbędnych maszyn. Kolejnym, istotnym zabiegiem, który ułatwił realizację przedsięwzięcia, było wprowadzenie standaryzacji budowanych obiektów, co pozwoliło na uproszczenie określenia zakresu potrzebnych materiałów i kosztów, znacznie też ułatwiło prace planistyczne. Standaryzacja była jednym z podstawowych wyróżników metodyki działań OT, gwarantującym powodzenie ukończenia podejmowanych wyzwań budowlanych³⁷.

Przy Linii Zygfryda zaangażowano w okresie najbardziej intensywnych prac łącznie ponad 500 tys. robotników³⁸. Poza pracownikami zakontraktowanych firm i ich podwykonawcami zatrudniano oddziały RAD, jednostki wojskowe oraz więźniów internowanych w obozach pracy, pozostających pod strażą jednostek SS³⁹. Pracownicy podlegali niezwykle ostremu reżimowi i regulaminom, które gwarantowały dyscyplinę oraz integrację poszczególnych sekcji zatrudnionych⁴⁰. Sam Todt był zaangażowany w ich szczegółowe opracowywanie.

Pracy nad Wałem Zachodnim towarzyszyły konflikty i rywalizacja między firmami. Zdarzały się przypadki uchybień i brakoróbstwa, które Todt zwalczał z dużą determinacją⁴¹. Jednak podstawową bolączką na placu budowy były permanentne problemy z zaopatrzeniem w materiały budowlane i szwankujący transport⁴². Zdaniem Simona Gogla zaważyło to na niewykonaniu planu wybudowania 5 tys. bunkrów do końca września 1938 r. Mimo intensywnej pracy i podjętych środków do 1 października zbudowano 3210 bunkrów, z których duża część nie była w pełni wyposażona i zakamuflowana⁴³. Do chwili ataku na Polskę OT udało się wznieść na Zachodzie ponad 16 455 z przewidywanych 22 tys. budowli⁴⁴. Prace przy Linii Zygfryda przerwano w pierwszej połowie 1940 r., a sam Todt, podsumowując dwa lata realizacji planu budowy umocnień, stwierdził, że

³⁷ S. Gogl, *Laying...*, s. 78 n.

³⁸ *Handbook...*, s. 6.

³⁹ S. Gogle, *Laying...*, s. 80; Ch. Dick, *Builder...*, s. 34.

⁴⁰ F.W. Seidler, *Die Organisation Todt...*, s. 16 n. Dla robotników łamiących regulamin pracy i dopuszczających się przestępstw stworzono specjalne obozy „wychowawcze”. Ich organizacją zajmował się późniejszy szef KL Buchenwald, Sturmabfuhrer Hermann Pister. OT przekazała środki na przekształcenie starych i nieużywanych koszar w ośrodki detencyjne, gdzie robotnicy odbywali kary. Procedura przewidywała trzytygodniową kwarantannę, resocjalizację i powrót do pracy. Pister szybko przekształcił ośrodki w placówki przypominające obozy koncentracyjne. Zdaniem przytaczanego autora można uznać je za archetyp późniejszych Arbeitserziehungslagers (AEL), w których odbywali kary za „niepolityczne przestępstwa” dokonane przy pracy zarówno Niemcy, jak i zagraniczni robotnicy przymusowi – zob. Ch. Dick, *Builder...*, s. 35–37.

⁴¹ Szerzej por. F. W. Seidler, *Fritz Todt...*, s. 175–177; S. Gogl, *Laying...*, s. 82.

⁴² R. Dittrich, *Vom Werden...*, s. 377 n.

⁴³ S. Gogle, *Laying...*, s. 80.

⁴⁴ F.W. Seidler, *Fritz Todt...*, s. 182. *Handbook*, s. 6 podaje, że ukończono 14 tys. bunkrów.

Wał Zachodni „spełnił swoje zadanie”⁴⁵, z czym trudno polemizować wobec osiągnięcia niemieckich celów strategicznych na wschodzie przy biernej postawie Francji.

Podsumowując pierwszy, formatywny okres funkcjonowania OT, należy stwierdzić, że został wówczas stworzony fundament jej struktury oraz sposób funkcjonowania. Pod względem metod działania Organisation Todt była połączeniem organu administracji państwowej z przedsiębiorstwem zarządzanym menadżerską ręką Todta, który nie dopuścił do przerostu biurokracji. Wyposażony w nadzwyczajne środki prawne, odpowiadał wyłącznie przed Führerem, ponadto miał zagwarantowany dopływ niezbędnej siły roboczej. Jak zasadnie stwierdził przytaczany Rémy Desquesnes, OT wraz z RAD i SS była jedną z najważniejszych organizacji specjalnych państwa hitlerowskiego. Stała się strukturą określaną potocznie mianem „państwa w państwie”⁴⁶. Kolejnym istotnym elementem było pozostawanie Organizacji Todta poza formalną zależnością od NSDAP, miała ona status tzw. *Reichsbehörde* (agencji rządowej)⁴⁷. Martin Broszat zdefiniował OT jako „organ nadzwyczajnej specjalnej władzy wykonawczej znajdującej się bezpośrednio pod rozkazami Führera i na obrzeżach rzeczywistego rządu Rzeszy”⁴⁸. Po powołaniu Todta w lutym 1940 r. na urząd ministra uzbrojenia i amunicji Rzeszy OT, przy zachowaniu kompetencji i swobody działania, stała się departamentem jego resortu⁴⁹. Wraz z zakończeniem prac na Lini Zygryda siedzibę organizacji przeniesiono do berlińskiego biura Todta przy Pariser Strasse 3. Wobec obciążenia Todta rozlicznymi obowiązkami administrowanie organizacją przejął Xaver Dorsch⁵⁰.

Na fali nazistowskiej „propagandy sukcesu”, związanej z budową Wału Zachodniego, Todt mocno wywindował swoją pozycję. Niesiony dotychczasowymi sukcesami, został przewodniczącym Niemieckiego Towarzystwa Inżynierów, a w grudniu 1939 r. Göring powierzył mu odpowiedzialność za całokształt niemieckiej branży budowlanej⁵¹. Następnie, 23 lutego 1940 r., mianował go ponadto tzw. generalnym inspektorem do zadań specjalnych, dzięki czemu Todt zyskał kontrolę oraz wpływ na wdrażanie podjętych działań naprawczych praktycznie w obszarze całej gospodarki niemieckiej⁵². Kolejnym wielkim krokiem w karierze „cudownego inżyniera” było objęcie 17 marca 1940 r. wspomnianej teki ministra Rzeszy ds. uzbrojenia i amunicji⁵³. Ostatnim stanowiskiem, które uzupełni i tak bardzo szerokie kompetencje i władzę Todta, będzie funk-

⁴⁵ S. Gogle, *Laying...*, s. 84. Kwestią sporną pozostaje ocena rzeczywistej przydatności bojowej Linii Zygryda, co do której sceptycznie odnosili się niektórzy niemieccy dowódcy – zob. E. von Manstein, *Żołnierskie życie. Moja służba w Reichswehrze i Wehrmachcie w latach 1919–1939*, tłum. W. Sawicki, Kraków 2013, s. 401.

⁴⁶ R. Desquesnes, *L'Organisation Todt...*, s. 537.

⁴⁷ *Handbook...*, s. 3.

⁴⁸ M. Broszat, *Der Staats Hitlers...*, s. 332.

⁴⁹ F.W. Seidler, *Die Organisation Todt...*, s. 18.

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ Na mocy rozkazu z 9 XII 1939 r. Todt został mianowany Generalnym Pełnomocnikiem Przemysłu Budowlanego – zob. F.W. Seidler, *Fritz Todt...*, s. 203.

⁵² *Ibidem*, s. 220 n.

⁵³ Nominację determinowała chęć osłabienia wpływów armii i plany Hitlera dotyczące centralizacji produkcji amunicji – zob. A. Tooze, *Ökonomie...*, s. 406 n; V. Ullrich, *Hitler. Upadek zła 1939–1945*, tłum. M. Antkowiak, Warszawa 2021, s. 97.

cja Generalnego Inspektora Zasobów Wodnych i Energetycznych⁵⁴. Wobec powyższych informacji można śmiało powiedzieć, że w stosunkowo krótkim czasie w III Rzeszy powstało imperium Todta.

ORGANIZACJA TODTA W PIERWSZEJ FAZIE KONFLIKTU (1939–1940)

Po rozpoczęciu agresji Niemiec na Polskę OT funkcjonowała w formule „mobilizacji wojennej”. Dyscyplina pracy została dodatkowo zaostrzona, a jej naruszenie groziło postawieniem przed sądem wojennym. Odpowiedzialnym za wdrażanie i egzekwowanie środków dyscypliny wojennej Todt uczynił swojego bliskiego współpracownika Xavera Dorscha, który został tzw. specjalnym przedstawicielem Kierownictwa OT na „czas wojenny”, co dało początek, nowej „wojennej”, strukturze zarządzania organizacją⁵⁵.

Wraz z wybuchem wojny organizacja została po raz pierwszy wykorzystana poza granicami Rzeszy. Podstawowym obszarem działania OT na ziemiach polskich, jeszcze w trakcie działań wojennych i po ich zakończeniu, była praca nad usunięciem zniszczeń i poprawą fatalnego stanu infrastruktury komunikacyjnej⁵⁶. Todt powołał dwa rodzaje sekcji budowlanych: do spraw mostów (Brücke-Bautrups, B) i dróg (Straßen-Bautrups, S), które powstały w oparciu o niemieckie firmy z dziedziny inżynierii lądowej i wodnej. Bezpośrednio za ich powstanie odpowiadali specjaliści pełnomocnicy (Landstraßenbevollmächtigter, LBV). Byli oni delegowani przez GdSt do każdej grupy wojsk i pozostawali do dyspozycji Głównego Kwatermistrza, a w praktyce współpracowali z dowódcą jednostek saperów. Oddziały „B” i „S” OT były podporządkowane poszczególnym grupom armii, których dowództwo decydowało o ich taktycznym rozmieszczeniu. Robotnicy zatrudnieni przez ekipy budowlane nosili jednolite, zielone stroje robocze (bez opaski na ramieniu i dodatkowych oznaczeń), a pełnomocnik otrzymał specjalny mundur dowódcy wojsk lądowych⁵⁷.

Po zakończeniu kampanii polskiej sekcje drogowe OT zajmowały się usuwaniem przeszkód i zniszczeń infrastruktury. Przed szczególnie dużymi wyzwaniem stanęły grupy B wobec skali zniszczenia mostów, w dużej mierze dokonanych przez wycofujące się jednostki polskie. W Warszawie, praktycznie bezpośrednio po kapitulacji, jeszcze pod koniec września, oddział budowlany OT (Brückenbauabteilung „Thorn”), pod kierownictwem inż. dypl. Georga Badera rozpoczął pracę nad odbudową infrastruktury

⁵⁴ Urząd Generalnego Inspektora Zasobów Wodnych i Energetycznych Todt objął na mocy dekretu z 29 lipca 1941 r. – zob. D. van der Vat, *Albert Speer. Życie i kłamstwa*, tłum. M. Przeczek, Warszawa 1997, s. 112.

⁵⁵ F.W. Seidler, *Die Organisation Todt*, s. 17–18.

⁵⁶ Większość ówczesnych polskich dróg była drogami bitymi. W 1938 r. tzw. nawierzchnią twardą pokryte było jedynie około 6% (3300 km) ogólnej liczby kilometrów dróg utwardzonych – zob. J. Kaliński, *Motoryzacja a infrastruktura drogowa w Polsce po 1918 roku [w:] Na lądzie, w wodzie i w powietrzu. Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014, s. 137.

⁵⁷ H. Singer, *Entwicklung und Einsatz der Organisation Todt (OT). Einführung und Dokumente*, Osnabrück 1998, s. 19. Szerzej o kwestii umundurowania zob.: F.W. Seidler, *Organisation Todt...*, s. 171 n.

mostowej⁵⁸. W dalszej kolejności wykonywano prace we Włocławku, Grudziądzu, Fordonie (obecnie część Bydgoszczy), Toruniu, Płocku i na innych kluczowych mostach na Wiśle⁵⁹. Z perspektywy celów niemieckiej polityki okupacyjnej odbudowa szlaków komunikacyjnych oraz budowa lotnisk miała fundamentalne znaczenie⁶⁰. Zdaniem Franza Seidlera podstawowym problemem oddziałów budowlanych OT w Polsce były braki materiałowe. Podstawowy budulec – tłuczeń i podsypka – pozyskiwane były z morenowych kamieni rzecznych poprzez rozbijanie materiału na sitach. Wysokiej jakości żwir, asfalt i smołę sprowadzano z Rzeszy. Najbliższe kamieniołomy były zlokalizowane w górnym biegu Wisły, Beskidach i na Kielecczyźnie (Łysa Góra). Wschodnie rejony Polski były całkowicie pozbawione budulca poza wapieniem, nadającym się jedynie do konstrukcji betonowych. W wystarczającej ilości było natomiast dostępne drewno i cement. Wobec tego zdecydowano się na zastosowanie technologii opartej na betonie i przyjęto tzw. rosyjski model sieci dróg, prowadzonych w prostej linii przez kraj. Drogi te miały mieć szerokość 7,5 m, po obu stronach planowano poboczne utwardzane (szutrowe), aby ułatwić wymijanie pojazdów konnych. W okresie poprzedzającym początek zimy 1939 na 1940 r. na 22 odcinkach budowlanych wdrażano nową technologię⁶¹.

Poza zadaniami z dziedziny inżynierii drogowej i mostowej, Todt odpowiadał w Polsce za zabezpieczenie linii zaopatrzenia oraz wznoszenie budynków dla administracji niemieckiej. W związku ze zniszczeniami Warszawy, OT we współpracy z Komisarzem Rzeszy ds. Odbudowy Miasta, otrzymała zadanie tworzenia miejsc kwaterekowych, zabezpieczała także transport i zaopatrzenie⁶².

W grudniu 1939 r. w Polsce pracowało około 40 tys. robotników OT⁶³. Administracja okupacyjna, we współpracy ze strukturami Organizacji Todta, sukcesywnie rozwijała sieć niemieckich urzędów budowlanych, które powstawały przy władzach Generalnego Gubernatorstwa w Krakowie oraz przy namiestnikach Kraju Warty w Poznaniu i Okręgu Gdańsk-Prusy Zachodnie w Gdańsku. Można skonstatować, że struktury, zakładane przez OT w warunkach kampanii wojennej i okupacji wojskowej, dały początek niemieckiej administracji budowlanej na ziemiach wcielonych i w GG⁶⁴.

W trakcie ataku na Francję OT, która nabyła już doświadczenia podczas wojny z Polską, była wykorzystywana od samego początku, pozostając na zapleczu walczących jednostek⁶⁵. Jej zadaniem, do którego przygotowywano się jeszcze przed 10 maja 1940 r.⁶⁶,

⁵⁸ *Ibidem*, s. 26. Mosty warszawskie (średnicowy, Kierbedzia, Poniatowskiego, przy Cytadeli Warszawskiej) były celami bombardowań niemieckich w dniach 6, 7 i 10 września – zob. S. Artymowski, *Plan zagłady Warszawy*, Warszawa 2019, s. 232 i 233.

⁵⁹ T. Bładyniec, *Zniszczenia wojenne w mostownictwie na Wiśle na ziemiach polskich w latach 1939–1945 i ich powojenna odbudowa*, Warszawa 2015, s. 45–60. Repozytorium Politechniki Warszawskiej.

⁶⁰ H. Singer, *Entwicklung und Einsatz...*, s. 19.

⁶¹ F.W. Seidler, *Die Organisation Todt...*, 27.

⁶² *Ibidem*.

⁶³ *Ibidem*.

⁶⁴ R. Dittrich, *Vom Werden...*, s. 380; F.W. Seidler, *Fritz Todt...*, s. 229.

⁶⁵ F.W. Seidler, *Organisation Todt...*, s. 28.

⁶⁶ Tworzenie jednostek OT, przygotowywanych do działań na zapleczu frontu zachodniego, następowało już zimą na przełomie lat 1939 i 1940 – zob. H. Singer, *Entwicklung und Einsatz...*, s. 20.

było odciążenie saperów poprzez udrażnianie linii transportowych oraz odbudowę dróg i mostów. Część formacji OT pracujących przy Linii Zygfryda otrzymała polecenie sformowania budowlanych oddziałów frontowych wraz z sekcjami zmotoryzowanymi, które miały być przekazane do dyspozycji jednostek Wehrmachtu. Grupy robocze „B” i „S”, podobnie jak w Polsce, zostały przydzielone do poszczególnych armii i pozostawały do dyspozycji odpowiednich starszych kwatermistrzów i dowódców jednostek saperów. Do wykonywania powierzonych prac OT miała posiłkować się w możliwie szerokim zakresie siłą roboczą rekrutowaną na zajmowanych obszarach. Ustalono nawet stawkę zarobkową, 3 RM netto za ośmiogodzinny dzień pracy. Wielokrotnie przytaczany znawca problematyki stwierdził, że oddziały OT wypełniły zadanie wsparcia jednostek bojowych, w znacznym stopniu przyczyniły się do utrzymania infrastruktury i usprawniły logistykę armii niemieckiej. W samej Grupie Armii A, na północnym odcinku frontu, organizacja zbudowała 324 mosty o łącznej długości 11 885 m, w tym jeden kolejowy. Większość z nich wyposażono w dwa pasy ruchu o szerokości 7 m. Najdłuższy był 532-metrowy most nad Loarą w Montejean. Bezpośrednio po zakończeniu walk udrożniono i wyremontowano drogi o długości 3 tys. km⁶⁷. W celu realizacji tych zadań dokonywano konfiskat sprzętu i maszyn francuskich przedsiębiorstw i jednostek saperskich. Przejmowano również zaplecze materiałowe w postaci kuźni, tartaków, kamieniołomów i żwirowni oraz uruchamiano elektrownie. Ponadto OT pomagała w gromadzeniu i ochronie przejmowanych składów materiałów budowlanych⁶⁸.

We Francji OT zaangażowała na odcinku północnym 13 500 swoich pracowników, 2500 kierowców z formacji NSKK⁶⁹, a ponadto 2647 kierowców ciężkich pojazdów i 1600 pracowników francuskich. Na południowym odcinku, w Alzacji i Lotaryngii, pracowało pięć oddziałów budowlanych, w których zatrudniono 8650 osób (3149 robotników i 5501 osób w charakterze „sił pomocniczych”). Zaangażowano 67 przedsiębiorstw wraz z parkiem maszyn i środkami transportowymi. Obok wspomnianej budowy mostów, OT we Francji odbudowywała trakcję torową i kładła nowe odcinki szyn. Do tego dochodziły prace nad rekonstrukcją oznakowania dróg, systematycznie niszczonego przez wycofujące się wojska francuskie. Oczyszczano również kanały rzeczne (Ren–Marna, Kanał Węglowy Saary) z zatopionych statków i reperowano śluzy⁷⁰. Ponadto OT odpowiadała za przygotowanie wybranego przez Hitlera miejsca podpisania aktu kapitulacji Francji.

⁶⁷ F.W. Seidler, *Organisation Todt...*, s. 28.

⁶⁸ *Ibidem*, s. 29.

⁶⁹ Nationalsozialistisches Kraftfahrkorps (NSKK) był paramilitarną strukturą transportową NSDAP. W sierpniu 1932 r. miała miejsce gruntowna reforma strukturalna oraz zatrudnienie pracowników pełnoetatowych. Formacją dowodził Gruppenführer SA, Adolf Hühnlein, który po „nocy długich noży” zachował kierownictwo. W 1938 r. NSKK dysponował 2800 pojazdami i liczył ok. 260 tys. członków. Już w trakcie budowy Wału Zachodniego NSKK efektywnie wspierał OT – zob. D. Hochstetter, *Motorisierung und „Volksgemeinschaft”. Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) 1931–1945*, München 2005, s. 21–108. W 1940 r. na rzecz OT pracowało 2200 kierowców korpusu, BAB, NS 24/151. Podczas działań wojennych transport OT zapewniały specjalnie utworzone brygady transportowe NSKK (NSKK-Transportbrigade TODT, Transportbrigade SPEER i Legion SPEER, które zostały w 1942 r. połączone pod nazwą NSKK-Transportgruppe TODT, w 1944 r. przemianowane na Transportkorps SPEER) – zob. *Handbook...*, s. 4, 77–83.

⁷⁰ *Ibidem*, s. 31.

Tak zwane miejsce niemieckiej hańby w Lasku Compiègne zostało przywrócone do stanu z listopada 1918 r.⁷¹

Po zakończeniu kampanii francuskiej OT, poza odbudową zniszczonych dróg i mostów oraz francuskiej i belgijskiej infrastruktury przemysłowej, otrzymała zadanie budowy obiektów wojskowych wzdłuż Kanału La Manche oraz wybrzeża atlantyckiego w związku z niemieckimi planami inwazji na Wyspy Brytyjskie⁷². Prace fortyfikacyjne wymagały zaangażowania specjalistycznych firm i technik inżynierii hydraulicznej, niezbędnych przy wbijaniu pali fundamentowych na piaszczystych plażach i na dnie morskim oraz przepompowywania betonu. Do tego dochodziły zadania budowy ochrony przeciwbombowej dla infrastruktury przemysłowej, która znajdowała się w zasięgu rażenia brytyjskiego lotnictwa, oraz prace nad wyposażaniem francuskich portów na potrzeby logistyki operacji „Lew Morski”. Montowano specjalne rampy do załadunku ciężkiego sprzętu wojskowego oraz – w ciągu zaledwie kilku tygodni – zainstalowano ciężką artylerię nadbrzeżną, która miała osłaniać flotę inwazyjną⁷³. Dla lepszej koordynacji i nadzoru tych prac Xaver Dorsch zorganizował w miejscowości Audinghen (Francja, dep. Pas-de-Calais) sztab dowodzenia grupy budowlanej Einsatz Kanalküste⁷⁴.

Wkrótce potem OT otrzymała także zadanie zbudowania we francuskich portach betonowych konstrukcji chroniących bazy U-bootów. Pod koniec 1940 r., po rozmowach Hitlera z Karlem Dönitzem, który nalegał na podjęcie czynności zabezpieczających podlegającą mu flotę, zapadły decyzje dotyczące specyfikacji obiektów i harmonogramu ich wykonania. Już w drugiej połowie 1941 r. niemieckie okręty podwodne były zacumowane w schronach w Lorient, następnie w La Pallice, a od połowy 1942 r. w Breście i St. Nazaire. Jako ostatnią ukończono bazę w Bordeaux. Lorient miało renomę najlepszej bazy U-bootów. Rozwiązania technologiczne zastosowane przy jej budowie były powielane w innych miejscach⁷⁵.

Innym obszarem działań OT we Francji, a także podczas kolejnych kampanii wojennych, było budowanie kwater dowodzenia dla Führera. W pierwszej fazie wojny Hitler korzystał z mobilnej kwatery dowodzenia (pociąg „America”). Na potrzeby ofensywy na Zachodzie postanowiono wybudować stałą bazę dowodzenia „Felsenest”. Na przełomie 1939 i 1940 r. powstała w Górach Scharzwald (k. Freudenstadt) inna kwatera – „Tannenberg”. Kolejne centrum dowodzenia, znane jako Führerhauptquartier (FHQ,

⁷¹ F.W. Seidler, *Die Organisation Todt...*, s. 31.

⁷² Do końca 1940 r. OT zbudowała 807 mostów o łącznej długości 24 100 m, wykonała prace budowlane na odcinku 6 tys. km dróg, przeprowadziła montaż 34 tys. nowych znaków drogowych. Dochodziły do tego prace porządkowe (usuwanie gruzu, udrażnianie szlaków komunikacji wodnej, naprawa śluz i usuwanie zatopionych okrętów z portów w Dunkierce, Boulogne i Calais) – zob. *ibidem*, s. 32. OT budowała również liczne magazyny paliw oraz lotniska dla Luftwaffe – zob. R. Desquesnes, *L'Organisation Todt...*, s. 540.

⁷³ *Ibidem*, s. 539.

⁷⁴ F.W. Seidler, *Die Organisation Todt...*, s. 34.

⁷⁵ *Ibidem*, s. 35. Szerzej por. P. Kaplan, *U-Booty. Podwodna armia Hitlera*, tłum. G. Siwek, Warszawa 2015, s. 85–101; M. Jaenecke, *U-Boot-Bunker in Lorient Teil A. Gesamtanlage vom Fachbereich Bauingenieurwesen der Fachhochschule Potsdam zur Erlangung des Leistungsnachweises im Ingenieurprojekt: „Bildarchiv der Philipp Holzmann AG“*, s. 6, https://holzmann-bildarchiv.de/wp-content/uploads/2014/01/U_Boot_Bunker-in-Lorient_Teil-A.pdf, dostęp 22 IX 2020 r.

Kwatera Główna Führera „Wolfsschluch”, zlokalizowano w miejscowości Brüly-de-Pesche w Belgii. We Francji, pomiędzy Reims i Soissons, zbudowano tunel dla specjalnego pociągu Hitlera („Wolfsschluch II”) oraz kwaterę pod Vendôme („Wolfsschluch III”). OT budowała powstające sukcesywnie w czasie wojny kwatery i bunkry dla Hitlera: „Wolfsschanze” pod Kętrzynem, „Askania Mitte” koło Tomaszowa Mazowieckiego i „Askania Süd” w Stępinie pod Strzyżowem. Jesienią 1941 r. organizacja rozpoczęła budowę kwater na froncie wschodnim: „Bärenhöhle” pod Gniezdowem na zachód od Smoleńska i „Werwolf” pod Winnicą na Ukrainie. Rok później zaczęły się prace przy budowie FHQ „Wasserburg” koło Pskowa. W lecie 1943 r. rozpoczęto pracę nad wznoszeniem FHQ „Olga” w Orszy na Białorusi. Łącznie planowano zbudowanie osiemnastu kwater. Nie wszystkie jednak zostały ukończone, a Hitler korzystał w sumie z dziewięciu z nich⁷⁶.

Szeroki zakres prac i narzucone terminy realizacji poszczególnych inwestycji powodowały, że OT nie była w stanie podołać zamówieniom własnymi siłami, lecz musiała zawierać umowy z firmami francuskimi, belgijskimi i holenderskimi. Po okresie próbnym, w którego trakcie niemieckie firmy, współpracując z przedsiębiorcami z krajów okupowanych, testowały ich rzetelność, zdecydowano się powierzać tym drugim poważne i samodzielne zadania. Zakres wykonywanych inwestycji i ilość środków przeznaczanych na budownictwo wojskowe oznaczały gigantyczne profity dla kontraktowanych podwykonawców⁷⁷. Kolejnym wielkim wyzwaniem, złożonym na barki OT, była budowa Wału Atlantyckiego – gigantycznej linii fortyfikacji, która – wobec pogorszenia się sytuacji strategicznej Rzeszy pod koniec 1941 r. – miała za zadanie obronę okupowanych obszarów od rejonu Morza Arktycznego, przez wybrzeża Morza Północnego i Atlantyku, aż po Pireneje. Jego wykonaniem, poczynając od wiosny 1942 r., zajął się już następca Fritza Todta, Albert Speer⁷⁸.

Podsumowując działalność OT w okresie wyznaczonym w tytule niniejszego tekstu, należy wyeksponować tytaniczną pracę organizacyjną Fritza Todta i jego sztabu, która w bardzo krótkim czasie skutkowałą powstaniem potężnej maszyny budowlanej, wykraczającej poza tzw. Altreich i obejmującej swoim zasięgiem obszary okupowane przez III Rzeszę. OT była strukturą niemającą odpowiednika w innych państwach i przez to praktycznie nieporównywalną. Todt stworzył coś więcej niż organizację budowlaną. Jego rozrastające się „imperium” wykraczało daleko poza pierwotny cel i zadania powierzone przez Hitlera w roku 1938, ograniczające się do budownictwa drogowego i prac fortyfikacyjnych, zawłaszczając sukcesywnie kolejne sektory ekonomiki niemieckiej i dominując gospodarczo na obszarach okupowanych. Zakres robót wykonywanych przez OT od samego początku imponował rozmachem i zaawansowaniem technologicznym, ale

⁷⁶ Zob. N. Short, *The Führer's Headquarters: Hitler's command bunkers 1939–45*, Oxford 2006, s. 6–13.

⁷⁷ Dla przybliżenia skali rosnących profitów firm pracujących dla OT nadmienię, że w 1942 r. zawarła ona z samymi holenderskimi firmami budowlanymi kontrakty o łącznej wartości 98 mln RM. W roku następnym zyski firm współpracujących z OT sięgały 300%, a sama organizacja stała się kluczowym odbiorcą materiałów budowlanych – zob. F.W. Seidler, *Organisation Todt...*, s. 38.

⁷⁸ W grudniu 1941 r., wobec załamania się ofensywy niemieckiej pod Moskwą i przystąpienia Stanów Zjednoczonych do wojny, Hitler nakazał budowę „nowego Wału Zachodniego”. Doprecyzowanie funkcji obronnych Wału Atlantyckiego zawierał rozkaz Führera nr 40 z 23 III 1942 r., który formalnie zainaugurował prace nad systemem fortyfikacji – zob. S.J. Zaloga, *The Atlantic Wall (I). France*, Oxford 2007, s. 9; F.W. Seidler, *Die Organisation Todt...*, s. 38 n.

również elastycznością operacyjną, dostosowywaniem się do panujących warunków i wykorzystywaniem wszystkich dostępnych środków. Za sukcesem organizacji stał jej założyciel, który był przykładem jednej z najbardziej błyskotliwych karier w historii III Rzeszy. Objęcie teki ministerialnej i wejście się do grona elity kraju oraz najbardziej zaufanych i szanowanych przez Hitlera współpracowników Todt zawdzięczał nie tylko swoim wyjątkowym zdolnościom organizacyjnym i kompetencjom technicznym, lecz także wielkiej gorliwości i oddaniu ideologii narodowosocjalistycznej⁷⁹, ogromnej ambicji oraz bezwzględnej determinacji w realizacji podjętych zadań.

BIBLIOGRAFIA

ŹRÓDŁA

Źródła archiwalne

Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde, R 3, NS 26, R 50 I

Źródła drukowane

Böhm K., *Die Organisation Todt im Einsatz 1939–1945. Dargestellt nach Kriegsschauplätzen auf Grund der Feldpostnummern*, Osnabrück 1987, seria: *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, red. H. Singer, Bd. 3, T. 1–2.

Dittrich R., *Vom Werden, Wesen und Wirken der Organisation Todt. Ausarbeitung für die Historical Division / US Army in Europe [w:] Entwicklung und Einsatz der Organisation Todt*, seria: *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, red. H. Singer, Bd. 1/2, Osnabrück 1998.

Dorsch X., *Die Organisation Todt. Ausarbeitung für die Historical Division/US Army in Europe [w:] Entwicklung und Einsatz der Organisation Todt*, seria: *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, red. H. Singer, Bd. 1/2, Osnabrück 1998.

Handbook of the Organisation Todt by the Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force Counter-Intelligence Sub-Division MIRS/MR OT/5/45, reprint of the edition London March 1945, seria: *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, red. H. Singer, Bd. 4, Osnabrück 1992.

Singer H., *Entwicklung und Einsatz der Organisation Todt (OT). Einführung und Dokumente*, seria: *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, red. H. Singer, Bd. 1/2, Osnabrück 1998.

OPRACOWANIA

Broszat M., *Der Staats Hitlers: Grundlegung und Entwicklung seiner inneren Verfassung*, München 1979.

Denkiewicz-Szczepaniak E., *Polska siła robocza w Organizacji Todta w Norwegii i Finlandii w latach 1941–1945*, Toruń 1999.

⁷⁹ A. Tooze (*Ökonomie...*, s. 584) określił Todta jednoznacznie mianem „żarliwego nazisty” (*glühender Nationalsozialist*); Ch. Dick (*Builder...*, s. 38) posłużył się zaś sformułowaniem: „reakcyjny, modernistyczny element ideologii nazistowskiej”.

- Desquesnes R., *L'Organisation Todt en France (1940–1944)*, „Histoire, économie et société” 1992, no. 3.
- Dick Ch., *Builder of the Third Reich. Organisation Todt and Nazi Forced Labour*, London–New York–Oxford–New Delhi–Sydney 2020.
- Eicholtz D., *Geschichte der deutschen Kriegswirtschaft 1939–1945*, t. I, München 1999.
- Gogl S., *Laying the Foundations of Occupation: Organisation Todt and the German Construction Industry in Occupied Norway*, „Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte. Beihefte”, Band 27, Berlin–Boston 2020.
- Herbert U., *Fremdarbeiter. Politik und Praxis des „Ausländer-Einsatzes” in der Kriegswirtschaft des Dritten Reiches*, Bonn 1999.
- Hochstetter D., *Motorisierung und „Volksgemeinschaft”. Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) 1931–1945*, München 2005.
- Jaenecke M., *U-Boot-Bunker in Lorient Teil A. Gesamtanlage vom Fachbereich Bauingenieurwesen der Fachhochschule Potsdam zur Erlangung des Leistungsnachweises im Ingenieurprojekt: „Bildarchiv der Philipp Holzmann AG“*, https://holzmann-bildarchiv.de/wp-content/uploads/2014/01/U_Boot_Bunker-in-Lorient_Teil-A.pdf, dostęp 22 IX 2020 r.
- Kaczmarek R., *Organizacja Todt w Rzeszy Niemieckiej i na Śląsku w latach 1933–1945*, „Szkie Archiwalno-Historyczne” 2009, nr 5.
- Kaplan P., *U-booty. Podwodna armia Hitlera*, tłum. G. Siwek, Warszawa 2015.
- Kershaw I., *Hitler 1889–1936: Hybris*, tłum. P. Bandel, Poznań 2002.
- Kitchen M., *Speer: Architekt śmierci*, Warszawa 2017.
- Lemmes F., *Zwangsarbeit im besetzten Europas. Die Organisation Todt in Frankreich und Italien, 1940–1945 [w:] Rüstung, Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit im „Dritten Reich”*, red. A. Hausler, M. Spoerer, H. Tischler, München 2010.
- Manstein E. von, *Żołnierskie życie. Moja służba w Reichswehrze i Wehrmachcie w latach 1919–1939*, tłum. W. Sawicki, Kraków 2013.
- Naasner W., *Neue Machtzentren in der deutschen Kriegswirtschaft 1942–1945. Die Wirtschaftsorganisation der SS, das Amt des Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz und das Reichsministerium für Bewaffnung und Munition / Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion im nationalsozialistischen Herrschaftssystem*, Boppard am Rhein 1994.
- Overy R.J., *War and Economy in the Third Reich*, Oxford 1994.
- Prollius M. von, *Das Wirtschaftssystem der Nationalsozialisten 1933–1939: Steuerung durch emergente Organisation und Politische Prozesse*, Paderborn 2003.
- Reif A., *Albert Speer, Kontroversen um ein deutsches Phänomen*, München 1978.
- Schütz E., Gruber E., *Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Strassen des Führers” 1933–1941*, Berlin 1996.
- Schönleben E., *Fritz Todt. Der Mensch. Der Ingenieur. Der Nationalsozialist*, Oldenburg 1943.
- Seidler F.W., *Die Organisation Todt: Bauen für Staat und Wehrmacht, 1938–1945*, Bonn 1998 (wyd. I, 1987).
- Seidler F.W., *Fritz Todt. Baumeister des Dritten Reiches*, Frankfurt am Main, Berlin 1988.
- Short N., *Germany's West Wall. The Siegfried Line*, Oxford 2004.
- Short N., *The Führer's Headquarters: Hitler's command bunkers 1939–45*, Oxford 2006.
- Speer A., *Wspomnienia*, tłum. M. Fijałkowski, Warszawa 1973.

- Taylor B., *Inżynierowie Hitlera. Todt, Speer i inni*, tłum. G. Siwek, Warszawa 2017.
- Tooze A., *Ökonomie der Zerstörung. Die Geschichte der Wirtschaft im Nationalsozialismus*, München 2006. (Wyd. pol. pt.: *Cena zniszczenia. Wzrost i załamanie gospodarki nazistowskiej*, tłum. D. Jednorowski, Oświęcim 2017).
- Ullrich V., *Hitler. Narodziny zła 1889–1939*, tłum. M. Antkowiak, Warszawa 2015.
- Ullrich V., *Hitler. Upadek zła 1939–1945*, tłum. M. Antkowiak, Warszawa 2021.
- Vat D. van der, *Albert Speer. Życie i kłamstwa*, tłum. M. Przeczek, Warszawa 1997.
- Vosselman A., *Reichsautobahn: Schönheit, Natur, Technik*, Kiel 2001.
- Zaloga S.J., *The Atlantic Wall (I). France*, Oxford 2007.

Organizacja Todta – powstanie, rozwój i zakres działalności w latach 1938–1940

Organizacja Todta była zmilitaryzowaną strukturą budowlaną o ogromnym znaczeniu dla potencjału zbrojeniowego III Rzeszy. Poruszona w niniejszym tekście problematyka pozostaje na marginesie zainteresowań rodzimej historiografii, wobec czego podstawowym celem artykułu jest uzupełnienie tej luki badawczej. Ze względu na szeroki i wielopłaszczyznowy zakres zagadnienia autor zdecydował się na prezentację OT w pierwszej fazie jej funkcjonowania, od genezy związanej z programem budowy autostrad do zaangażowania podczas kampanii francuskiej 1940 r. Jest to okres obejmujący fazę formacyjną oraz restrukturyzację organizacji w warunkach konfliktu wojennego. OT we wskazanych ramach czasowych przeszła istotne zmiany strukturalne, stając się nie tylko sprawną organizacją budowlaną, ale także nieodłącznym elementem wsparcia jednostek saperów i gwarantem sprawnej logistyki Wehrmachtu.

SŁOWA KLUCZOWE

Organizacja Todta, Fritz Todt, III Rzesza, niemiecka polityka okupacyjna w Europie, II wojna światowa

Todt's Organisation – Establishment, Development and Scope of Activity in 1938–1940

The Todt's Organisation was a militarised organisation of great importance for the armament potential of the Third Reich. The problems discussed in this text remain on the margins of interest of Polish historiography, so the article aims primarily to fill this gap. Due to the wide and multifaceted scope of this issue, the author decided to present the TO in the first phase of its functioning, from its genesis connected with the motorway construction programme to its involvement during the French campaign of 1940. The

period encompasses the formative phase and the restructuring of the organisation under the conditions of the war conflict. The TO in the period discussed underwent significant structural changes, becoming not only an efficient construction organisation but also an inseparable element of support for sapper units and efficient Wehrmacht logistics.

KEYWORDS

Organisation Todt, Fritz Todt, Third Reich
German occupation policy in Europe/German-occupied Europe, World War II

WOJCIECH KWIECIŃSKI – doktor, adiunkt w Zakładzie Historii Najnowszej Instytutu Historii Uniwersytetu Rzeszowskiego. Zajmuje się kwestią pracy przymusowej Polaków na rzecz III Rzeszy oraz działalnością Organizacji Todta. W zakresie tej problematyki opublikował szereg artykułów oraz monografię: *Polscy robotnicy przymusowi w regionie bieleafeldzkim podczas drugiej wojny światowej (1939–1945)*, Rzeszów 2014.

WOJCIECH KWIECIŃSKI – PhD, works as a historian in the Institute of History of the University of Rzeszów (Department of Contemporary History). His main scholar interests cover issues concerning enforced labour in the Third Reich and Todt Organization activity. He published several articles on the subject and monograph entitled *Polscy robotnicy przymusowi w regionie bieleafeldzkim podczas drugiej wojny światowej (1939–1945)*, Rzeszów 2014.