

WOJCIECH KWIECIŃSKI

Instytut Historii Uniwersytetu Rzeszowskiego

ORCID: 0000-0003-3280-2166

ORGANIZACJA TODTA – ROZWÓJ I ZAKRES DZIAŁALNOŚCI W LATACH 1940–1942¹

WSTĘP. PRZEGLĄD LITERATURY PRZEDMIOTU, ZAŁOŻEŃ I CELÓW BADAWCZYCH

Organizacja Todta (w niniejszym artykule dalej określana jako Organizacja lub OT) w okresie swojego funkcjonowania w latach 1938–1945 stała się gigantyczną strukturą, obejmującą całokształt najważniejszych inwestycji budowlanych, związanych z działaniami wojennymi prowadzonymi przez III Rzeszę. Zakres geograficzny jej działalności sięgał z zachodu na wschód – od wybrzeży Francji po Kaukaz, a z północy na południe – od Norwegii po Bałkany i Półwysep Apeniński. Podobnie imponująco wyglądały projekty, które realizowała: Linia Zygfyda, Wał Atlantycki, sieć potężnych bunkrów chroniących flotyllę U-Bootów, podziemne kompleksy produkujące nowoczesne uzbrojenie itp. Jej kierownictwo spoczywało w ręku bardzo ambitnych i kompetentnych inżynierów, obdarzonych wyjątkowymi talentami organizacyjnymi, których zakres obowiązków dalece wykraczał poza sferę budownictwa. Można śmiało powiedzieć, że Fritz Todt i Albert Speer to kluczowe postaci, które decydowały o ekonomice Niemiec tego czasu. Ich oddanie ideologii nazistowskiej oraz silne więzy osobistych relacji z Adolfem Hitlerem przekładały się na nadzwyczajną efektywność OT i resortów, którymi kierowali oraz determinowały ich bezwzględne działania podporządkowane fundamentalnym celom reżimu, którymi były podbój i eksploatacja Europy. W przypadku tego ostatniego elementu Organizacja zapisała niechlubną kartę, wykorzystując pracę niewolniczą więźniów obozów koncentracyjnych i robotników przymusowych. Ponadto miała duży udział w rabunkowej gospodarce na

¹ Artykuł jest kontynuacją tekstu autora pt. *Organizacja Todta – powstanie, rozwój i zakres działalności w latach 1938–1940*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2021, nr 2 (38), s. 501–517. Ramy czasowe całości opracowanego materiału obejmują lata 1938–1942 i stanowią próbę syntetycznego ujęcia działalności OT pod kierownictwem Fritza Todta, od momentu powierzenia mu odpowiedzialności za budowę Wału Zachodniego (28 V 1938 r.) po śmiertelny wypadek, w którym zginął (8 II 1942 r.). Niniejsza część opisuje działalność OT od końca kampanii francuskiej po przejście kontroli nad organizacją przez Alberta Speera.

terenach okupowanych, obejmujący wydobycie strategicznych surowców mineralnych, które służyły niemieckiej machinie wojennej. Wobec powyższego, studia nad jej działalnością jawią się jako bardzo ważne dla zrozumienia mechanizmów funkcjonowania ekonomiki wojennej Berlina.

Pionierskie studia nad OT, prowadzone w latach osiemdziesiątych przez Franza W. Seidlera², zostały na przestrzeni ostatnich lat wydatnie uzupełnione przez ustalenia zawarte w monografiach Simona Gogla, Charlesa Dicka i Fabiana Lemmesa³. Permanentnym problemem w kompleksowych badaniach dziejów Organizacji pozostaje znaczne rozproszenie materiału źródłowego, pokrywające się z zasięgiem jej funkcjonowania, a także znaczne luki w dokumentacji, która uległa zniszczeniu podczas nalotów na jej centralę w listopadzie 1943 r.⁴ Jeśli chodzi o naukę polską, to wypada powtórzyć uwagę o braku większego zainteresowania historyków omawianą problematyką od czasu publikacji Emilii Denkwicz-Szczepaniak⁵.

Cele badawcze niniejszego artykułu pozostają w dużej mierze zbieżne z założeniami, które zostały wskazane w jego pierwszej części⁶. Są to: popularyzacja tematyki OT na gruncie rodzimej historiografii, uwypuklenie roli pracy przymusowej w jej funkcjonowaniu oraz podkreślenie korzyści ekonomicznych, czerpanych przez niemieckie firmy z nią kooperujące. Zamierzeniem autora jest ponadto wskazanie na kontrowersje, które pojawiły się wśród badaczy. Bardzo ważnym zagadnieniem jest próba oceny przeciwnych stanowisk, z jednej strony uznających Organizację za służbę pragmatyczną, która koncentrowała się na wyzwaniach technologicznych i realizowała konkretne zadania w obszarze inżynierii budowlanej, a z drugiej traktujących ją jako bastion nazizmu, który utrzymywał dominację „rasy panów” oraz „budowlany korpus kierowniczy, który bezwzględnie zawiadywał zniewolonymi narodami”⁷. Wskazany w tytule przedział czasowy obejmuje przede wszystkim prace prowadzone przez OT we Francji w pierwszym roku okupacji, wdrożenie projektów inwestycyjnych realizowanych w ramach budowy Wału Atlantyckiego, początki działalności na Bałkanach oraz zaangażowanie na froncie wschodnim. W 1941 r. Organizacja znacznie się rozrosła, co siłą rzeczy wymusiło

² Badania Franza W. Seidlera dotyczące Organizacji Todta i postaci jej twórcy stanowią bez wątpienia punkt wyjścia dla wszystkich studiów nad omawianą problematyką, jednak są obciążone wieloma mankamentami. Simon Gogl, historyk Uniwersytetu w Trondheim, specjalizujący się w badaniach nad OT, zauważył, że problemem warsztatu Seidlera jest ograniczanie jego badań wyłącznie do źródeł niemieckich. Ponadto autor pionierskich publikacji dotyczących OT w sposób „przestarzały, bezkrytyczny i apologetyczny” opisuje rolę Todta w aparacie władzy III Rzeszy, marginalizuje kwestię odpowiedzialności przywódców organizacji za zbrodnie wojenne i niezwykle istotny problem pracy przymusowej (zob. S. Gogl, *Laying the Foundations of Occupation: Organisation Todt and the German Construction Industry in Occupied Norway*, „Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte. Beihefte” 2020, t. 27, s. 5).

³ Ch. Dick, *Builder of the Third Reich. Organisation Todt and Nazi Forced Labour*, London – New York – Oxford – Delhi – Sydney 2020; S. Gogl, *Laying...*; F. Lemmes, *Arbeiten in Hitlers Europa. Die Organisation Todt in Frankreich und Italien 1940–1945*, Köln 2021.

⁴ S. Gogl, *Laying...*, s. 4.

⁵ E. Denkwicz-Szczepaniak, *Polska siła robocza w Organizacji Todta w Norwegii i Finlandii w latach 1941–1945*, Toruń 1999.

⁶ W. Kwieciński, *Organizacja Todta...*, s. 502 i n.

⁷ Zob. *Handbook of the Organisation Todt [w:] Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, t. 4, red. H. Singer, Osnabrück 1992. s. 1.

także zmiany jej kształtu. Jednak radykalne przewartościowania i reforma strukturalna nastąpiły już pod kierownictwem Speera wraz z wdrożeniem rozkazu Hitlera z 2 września 1943 r. Sukcesor Todta przeforsował doprecyzowanie zakresu swoich kompetencji i ustalenie bezpośredniego zwierzchnictwa Führera nad OT, która do tego momentu nie miała umocowania prawnego⁸.

ZAKRES DZIAŁALNOŚCI ORGANIZACJI W OKUPOWANEJ EUROPIE ZACHODNIEJ I SKANDYNAWII PO ZAKOŃCZENIU KAMPANII FRANCUSKIEJ

Po kapitulacji Francji omawiana instytucja zajmowała się przede wszystkim odbudową zniszczonej infrastruktury drogowej i przemysłowej oraz prowadziła prace fortyfikacyjne i budowlane związane z logistyką planowanej inwazji na Wielką Brytanię (operacja „Seelöwe”)⁹. Prawa ręka Todta, inżynier Xaver Dorsch, koordynował wykonanie tych zadań, w ramach nowo powołanej grupy operacyjnej Einsatz „Kanalküste”, ze sztabu dowodzenia, który znajdował się w miejscowości Audinghen. Na odcinku między Calais a Boulogne pracowało łącznie do 15 tys. pracowników, w tym ok. 9 tys. Niemców¹⁰. Duży zakres robót na wybrzeżu północnym i zachodnim Francji OT wykonywała na zlecenie Luftwaffe. Oprócz Oberbauleitung (OBL) St-Omer, w 1941 r. powstały kolejne kierownictwa budów w Lille, Châteaudun, Beauvais, Quimperlé oraz Biscay. Jesienią 1941 r. rozpoczęto również rozbudowę infrastruktury wojskowej na brytyjskich Wyspach Normandzkich (Jersey, Guernsey i Alderney), które Wehrmacht zajął w 1940 r. Intencją Hitlera było przekształcenie ich w „morską fortecę”, która miała chronić wejście do zatoki Saint-Malo oraz osłaniać niemieckie okręty podczas przechodzenia przez Kanał La Manche¹¹. Większość tych prac Organizacja wykonała we własnym zakresie. Ponadto odpowiadała ona za dostawę maszyn, urządzeń i materiałów budowlanych oraz nadzór nad wszystkimi przedsiębiorstwami budowlanymi i robotnikami cywilnymi¹². Jej kolejnym zadaniem była budowa doków ochronnych dla flotyli U-Bootów, na co należał pod koniec 1940 r. adm. Karl Dönitz. Tempo realizacji tych gigantycznych i materiałochłonnych projektów był zawrotne. Pierwsze obiekty zostały oddane do użytku Kriegsmarine już w drugiej połowie 1941 r. Była to baza Lorient, a w dalszej kolejności La Pallice, Brest, St. Nazaire i Bordeaux¹³.

⁸ Bundesarchiv Berlin Lichterfelde (BAB), R 3/1637, s. 4, Erlass des Führers über die Organisation Todt vom 2. September 1943.

⁹ Wskazane obszary aktywności OT opisują szerzej: F.W. Seidler, *Die Organisation Todt: Bauen für Staat und Wehrmacht, 1938–1945*, Bonn 1998, s. 32, R. Desquesnes, *L'Organisation Todt en France (1940–1944)*, „Histoire, économie et société” 1992, nr 3 (11): *Stratégies industrielles sous l'occupation*, red. D. Barjot, s. 540.

¹⁰ F.W. Seidler, *Die Organisation Todt...*, s. 34 i n.

¹¹ F. Lemmes, *Arbeiten...*, s.159–160; zob. także: Ch. Dick, *Builders...*, s. 68.

¹² BAB, R 50 I/292. Bericht vom 25.5.1943.

¹³ Budowano kilka typów schronów dla okrętów podwodnych (*Keroman I, II, III, Dom i Scroff*), które służyły również do napraw okrętów oraz jako bunkry wyposażeniowe, gdzie ekwipowano U-Booty. Baza w Lorient miała renomę najlepszej, a rozwiązania technologiczne w niej zastosowane były powielane w innych obiektach. Znajdo-

Kolejnym wielkim wyzwaniem, które zostało złożone na barki Todta i podległej mu struktury była budowa Wału Atlantyckiego – gigantycznej linii fortyfikacji, która – wobec zmieniającej się sytuacji strategicznej – od końca 1941 r. miała za zadanie obronę nadmorskich obszarów okupowanych od Arktyki, przez wybrzeża Morza Północnego i Atlantyku, aż po Pireneje. Od wiosny 1942 r. realizacją tego projektu zajmował się już Speer¹⁴.

W 1941 r. priorytetem w rodzącej się koncepcji Wału Atlantyckiego była ochrona wybrzeży Norwegii, która miała wyjątkowe znaczenie strategiczne¹⁵. Pierwsze grupy OT pojawiły się w niej już w maju i czerwcu 1940 r.¹⁶ Podlegały administracyjnie Wydziałowi Techniki i Komunikacji, działającemu przy Komisarzu Rzeszy w tym kraju Josefie Terbovenie. Pracą tej komórki kierował dr inż. Heinz Klein, z którym Todt blisko współpracował. Grupa OT-Nord z czasem zmieniła nazwę na Einsatz „Wiking” („E-Wiking”). Utworzono łącznie siedem kierownictw budowlanych (OBL): Nord I/Narvik, Nord II/Tromsø, Nord III/Hammerfest, Nord-Ost/Kirkenes, Nord-West/Trondheim, West/Bergen oraz Süd/Kristiansand. „E-Wiking” sprawowała także zwierzchnictwo nad OBL w Kopenhadze¹⁷.

Prace w Norwegii w pierwszej kolejności dotyczyły budowy fortyfikacji. Ruszyły po wydaniu 18 marca 1941 r. przez Hitlera rozkazu, który był reakcją na przeprowadzony dwa tygodnie wcześniej atak Brytyjczyków na Lofoty koło Narwiku w ramach operacji „Claymore”. Początkowo budowę stanowisk artyleryjskich realizowano przy znacznym udziale norweskich firm i siły roboczej. Dopiero rozkaz Führera z 13 maja 1942 r., zwany „Programem Wiking”, spowodował, że OT, wraz z niemieckimi (w tym austriackimi) firmami zdominowała front robót¹⁸. Pilnym zadaniem realizowanym przez Organizację w Norwegii były również intensywne prace nad infrastrukturą lotniczą. Prowadzono je już od 1940 r. i do roku 1943 zbudowano 20 lotnisk, które efektywnie wykorzystywano w operacjach przeciwko konwojom alianckim zmierzającym do Murmańska. Kolejne pole działalności OT to – podobnie jak we Francji – stworzenie bazy dla U-Bootów

wały się tam suche doki, magazyny paliw, liczne warsztaty i kwatery (zob. szerzej: P. Kaplan, *U-booty. Podwodna armia Hitlera*, Warszawa 2015, s. 85–101; M. Jaenecke, *U-Boot-Bunker in Lorient*, cz. 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.).

¹⁴ Początkiem przewartościowań w strategii Hitlera na zachodnim teatrze działań wojennych była klęska w kampanii powietrznej nad Anglią. W warunkach załamania się ofensywy niemieckiej w grudniu 1941 r. pod Moskwą i przystąpieniu USA do wojny, Hitler nakazał budowę „nowego Wału Zachodniego”. Doprecyzowanie funkcji obronnych Wału Atlantyckiego zawierał rozkaz Führera z 23 III 1942 r. (S.J. Zaloga, *The Atlantic Wall (I). France*, Oxford 2007, s. 9).

¹⁵ Wybrzeże Norwegii wykorzystano do utworzenia baz wypadowych dla Kriegsmarine, co dawało jej możliwości szybkiego manewrowania w kierunku Atlantyku oraz ochrony linii dostaw szwedzkiej rudy żelaza. Obszar Norwegii w planach Hitlera z 1941 r. był traktowany jako zaplecze dla północnej grupy wojsk mających uderzyć na ZSRS. Czynnikiem determinującym zwiększenie bezpieczeństwa Norwegii było zagrożenie ze strony Wielkiej Brytanii, która na przestrzeni 1941 r. przeprowadziła trzy skuteczne operacje sił morskich i powietrznych u wybrzeży norweskich (zob. E. Denkwicz-Szczepaniak, *Polska siła robocza...*, s. 113–117).

¹⁶ Gogl zauważa, że z powodu rangi strategicznej Norwegii już w 1940 r. wojsko zdominowało prowadzone tam prace budowlane (zob. *idem*, *Laying...*, s. 178 i n.).

¹⁷ Zob. szerzej: E. Denkwicz-Szczepaniak, *Polska siła robocza...*, s. 29–30.

¹⁸ H.O. Frøland, *Organisation Todt som byggherre i Norge*, „Historisk tidsskrift” 2018, nr 97, s. 168–169.

w Trondheim. Jej budowę rozpoczęła w 1940 r. firma Sager und Wörner, z którą w okresie monachijskim był związany Todt¹⁹. Rozmach nazistowskich projektów w Norwegii odzwierciedla koncepcja zbudowania w miejsce Trondheim całkiem nowego miasta – Neue Drondheim, które miało być najbardziej wysuniętą na północ metropolią niemiecką – „kulturowym centrum Wielkiej Rzeszy Niemieckiej” w Arktyce. Wizja portu i nowoczesnego miasta, które miało przyćmić Singapur, weszła w etap planowania, jednak – podobnie jak inwestycja „Wielkiej Drogi Północy”, tj. autostrady, łączącej Rzeszę z tym ośrodkiem – nie została sfinalizowana²⁰.

Poza rozbudową sieci dróg i mostów Organizacja była pochłonięta w Norwegii także szeroko zakrojonymi pracami nad rozwojem infrastruktury kolejowej. Hitler planował doprowadzenie kolei arktycznej aż do Kirkenes, chcąc zabezpieczyć sprawne dostawy sprzętu dla niemieckich wojsk stacjonujących w północnej Finlandii²¹. Wszystkie prace budowlane w Norwegii wiązały się z o wiele większymi wyzwaniem niż np. we Francji. Wynikało to z warunków klimatycznych, wiecznej zmarzliny występującej za kołem podbiegunowym, trudnych warunków pogodowych, ukształtowania terenu, wreszcie skalistego podłoża, szczególnie na obszarach przybrzeżnych i na północy, gdzie prowadzono największe inwestycje drogowe. Sporym wyzwaniem było również utrzymanie przejezdności dróg w zimie, co wymagało dużej ilości sprzętu zmechanizowanego i siły roboczej²².

Wraz z atakiem Niemiec na ZSRS powołano struktury OT w Finlandii (Einsatz „Finnland”). Podlegały one początkowo Einsatzgruppe „Jacob”²³, utworzonej do działań na obszarach sowieckich. Front robót wykonywanych przez nie obejmował przede wszystkim budowę infrastruktury drogowej i kolei. Organizacja wykonywała rozliczne prace nad modernizacją tzw. drogi Morza Arktycznego, wzdłuż której budowano także obiekty dla Wehrmachtu: magazyny z żywnością, kwatery dla wojska, szpitale i warsztaty naprawcze. Do tego dochodziła budowa mostów i prace przy powstającej wąskotorowej kolei polowej z Hyrynsalmi do Kuuosamo, o długości 320 km, w bardzo trudnym, bagnistym i zalesionym terenie. Od 1943 r. OT została zaangażowana również do prac związanych z ochroną wydobycia rudy niklu, a w ostatniej fazie wojny wykonywała także prace fortyfikacyjne²⁴.

¹⁹ Projekt bazy w Trondheim przewidywał powstanie trzech połączonych ze sobą ogromnych bunkrów, Dora I (150 m × 100 m) i Dora II oraz schronu pomocniczego usytuowanego między nimi. W latach 1941–1943 ukończono budowę schronu Dora I, prac nad obiektem Dora II nie ukończono (S. Gogl, *Laying ...*, s. 161 i n.).

²⁰ Wstrzymanie prac nad gigantyczną inwestycją na początku 1943 r. miało bezpośredni związek z klęską stalingradzką i wkroczeniem konfliktu w fazę wojny totalnej, która spowodowała odłożenie tych inwestycji na czas pokoju (D. Stratigakos, *Północna utopia Hitlera. Budowa nowego porządku w okupowanej Norwegii*, Warszawa 2021, s. 68, 236, 241, 255).

²¹ Problematyczna inwestycja „Kolei Arktycznej” została również zatrzymana po klęsce Wehrmachtu pod Stalingradem (Ch. Dick, *Builders...*, s. 59 i n.).

²² E. Denkwicz-Szczepaniak, *Polska siła robocza...*, s. 139–174. Na terytorium Norwegii wykorzystywano ok. 130 tys. robotników przymusowych i jeńców wojennych, pracujących na inwestycjach zarządzanych przez OT (D. Stratigatos, *Północna utopia...*, s. 75).

²³ Od późnego lata 1943 r. OT działająca w Finlandii została wcielona do „E-Wiking” (H. Singer, *Entwicklung und Einsatz der Organisation Todt (OT). Einführung und Dokumente* [w:] *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, red. H. Singer, t. 1–2, Osnabrück 1998, s. 31).

²⁴ E. Denkwicz-Szczepaniak, *Polska siła robocza...*, s. 174–182.

POCZĄTKI FUNKCJONOWANIA OT-EINSATZGRUPPE „SÜDOST”

Na południu Europy działała OT-Einsatzgruppe „Südost”. Pojawienie się jej na Bałkanach zostało zainicjowane w trakcie rozmów Hitlera z premierem Rumunii Ionem Gigurtu. Przedstawiciel Bukaresztu wyraził wówczas chęć zaangażowania Organizacji do budowy dróg i kolei. Podobny wniosek w listopadzie 1940 r. zgłosiły władze Bułgarii. Inwestycje te były zgodne z zamierzeniami strategicznymi Rzeszy i wobec kiepskiego stanu infrastruktury drogowej w tej części Europy znalazły pełne poparcie gen. Rudolfa Gercke, szefa Wydziału Transportu Wehrmachtu²⁵. Ponadto 1941 r., zaraz po zakończeniu kampanii jugosłowiańskiej, OT zaczęła rekrutować kadry do prac nad infrastrukturą drogową na obszarze powołanego przez ustaszys Niepodległego Państwa Chorwackiego²⁶. Na czele grupy mającej działać na Bałkanach stanął inż. dypl. Vogl, a siedzibą jego sztabu został Belgrad. Na początku 1942 r. grupa ta, otrzymała oznaczenie OT-Einsatzgruppen „Südost”²⁷. Jeszcze we wrześniu 1941 r. doszło do zawarcia umowy z chorwackim Ministerstwem Dróg i Transportu Publicznego, a w Zagrzebiu powstało pierwsze kierownictwo budowlane (OBL). Jego kierownik był równocześnie doradcą miejscowego rządu do spraw dróg. Szybko rozpoczęto prace, w tym rozbudowę połączeń z Rzeszą. Zaplanowano drogę szeroką na 6,4 m, przystosowaną do ruchu ciężarówek, łączącą Zagrzeb z Gzajem. Strona chorwacka finansowała tę inwestycję i planowała przeznaczyć na budowę dróg łącznie 4 mld kun²⁸. Organizacja budowała drogi, mosty i linie kolejowe na Bałkanach przez cały okres wojny. Podobnie jak Skandynawia, był to również bardzo wymagający obszar, który – ze względu na górzysty i krasowy charakter – wymagał dużej ilości specjalnych obiektów inżynierskich (mostów, przepustów, murów oporowych) i zastosowania skomplikowanych rozwiązań technologicznych. Łącznie OT w trakcie wojny wybudowała na Bałkanach ponad 1 tys. km dróg. W kolejnych latach wojny była także mocno zaangażowana w tym regionie przy budowie instalacji przemysłowych oraz eksploatacji surowców niezbędnych do produkcji wojennej. Były to: miedź wydobywana w kopalni Bor w Serbii, antymon oraz złoża azbestu z rejonu Raški, boksyty niezbędne do produkcji aluminium, pozyskiwane w okolicach Mostaru w Chorwacji, rudy chromu, których pokłady eksplorowa-

²⁵ F.W. Seidler, *Organisation Todt...*, s. 72.

²⁶ Ustaszys – Chorwacki Ruch Rewolucyjny, założony 7 I 1929 r. przez Ante Pavelicia we Włoszech i wspierany przez środowiska emigrantów chorwackich skupionych w Italii, Austrii i na Węgrzech. Organizacja miała charakter faszystujący i katolicki oraz uznawała zasadność metod terrorystycznych w dążeniu do rozbicia Jugosławii oraz powołania niepodległego państwa chorwackiego. W tym celu szkolono młodzież w zagranicznych obozach. Powstanie Niezależnego Państwa Chorwackiego (Nezavisna Država Hrvatska, NDH) zostało ogłoszone 10 kwietnia 1941 r., bezpośrednio przed zajęciem Belgradu przez Wehrmacht i kapitulacją wojsk jugosłowiańskich, na których tyłach operowały jednostki ustaszys. Na czele uznanego przez rządy niemieckie i włoskie NDH stanął założyciel ruchu Ante Pavelić.

²⁷ W 1943 r. kierownictwu OT-Einsatzgruppe „Südost” podlegały Oberbauleitungen w Belgradzie, Borze (Serbia), Bukareszcie, Skopje, Salonikach i Atenach (F.W. Seidler, *Organisation Todt...*).

²⁸ *Ibidem*, s.74.

no w Bułgarii, Serbii i Albanii, ropa z pól naftowych Ploeshti oraz cała paleta innych kopalin, pozyskiwanych w sojuszniczej Rumunii²⁹.

OT NA FRONCIE WSCHODNIM (1941–1942)

Kolejną grupą operacyjną, która powstała w 1941 r., była wspomniana powyżej Einsatzgruppe „Jacob”³⁰, działająca na zapleczu frontu wschodniego. Inżynier Dorsch, działając na polecenie Todta, przygotowywał dyslokację mobilnych jednostek Organizacji już na kilka miesięcy przed rozpoczęciem „Fall Barbarossa”. Rekrutacja personelu obejmowała roczniki 1909–1911. Todt zakładał werbunek 20 tys. ludzi, z których 5 tys. miały przekazać Reichsautobahnen (Agencja ds. Autostrad), 10 tys. miało trafić do struktur zajmujących się budownictwem wojskowym, a kolejne 5 tys. mieli stanowić pracownicy zakontraktowanych firm. Na ich potrzeby operacyjne struktury OT pracujące we Francji miały przekazać 2 tys. ciężarówek³¹. Planowano, że kadrę kierowniczą będzie stanowić personel Generalnego Inspektoratu Niemieckich Dróg (GdSt)³², natomiast robotników wraz z parkiem maszyn miały dostarczyć zatrudnione przedsiębiorstwa. W momencie ataku na ZSRS do dyspozycji Wehrmachtu pozostawało 20 jednostek operacyjnych Organizacji, które zostały przydzielone do poszczególnych grup armii. W każdej z nich stworzono sztab łącznikowy OT, złożony z oficera łącznikowego, zastępcy, dowódcy frontowego, dowódcy jednostek transportowych i lekarza naczelnego³³.

W trakcie działań, w związku z różnorodnością powierzonych zadań, wyzwaniem oraz specyfiką frontu wschodniego, doszło do wyodrębnienia się dwóch typów jednostek:

1. OT-1, które operowały w strefie działań prowadzonych przez Wehrmacht i miały na celu odciążać formacje saperów;
2. OT-2, postępujące za przesuwanym się frontem, których zadania polegały na odbudowie zniszczonej sieci dróg, mostów i lotnisk. Od nich zależało zaopatrzenie jednostek frontowych³⁴.

Największym wyzwaniem w ZSRS była budowa dróg. Blisko 98,5 proc. z nich stanowiły prymitywne drogi gruntowe, wykluczające przemieszczanie się po nich kolumn ciężkich pojazdów mechanicznych. Z powodu braku materiałów, spoiw bitumicznych, cementu,

²⁹ *Ibidem*, s. 76, 77–87, Ch. Dick, *Builders...*, s. 61, 65; Klaus Böhme stwierdził, że w OT-Einsatzgruppe „Südost” położono szczególny nacisk na rozwój górnictwa i wydobywanie surowców, takich jak miedź, mangan, chrom, azbest (*idem*, *Die Organisation Todt in Einsatz 1939–1945. Dargestellt nach Kriegsschauplätzen auf Grund der Feldpostnummern* [w:] *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, red. H. Singer, t. 3, cz. 2, Osnabrück 1987, s. 617).

³⁰ Nazwa grupy pochodziła od nazwiska gen. Alfreda Jacoba, dowódcy jednostek saperów i inspektora fortyfikacji w OKH.

³¹ F.W. Seidler, *Die Organisation Todt...*, s. 88. Niestety brak danych źródłowych, które pozwoliłyby na faktyczne określenie stanu osobowego i środków transportowych EG Jakob na początku operacji Barbarossa (K. Böhme, *Die Organisation Todt...*, cz. 1, s. 331).

³² GdSt (Bauorganisation des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen) – urząd od 30 VI 1933 r. pod kierownictwem Todta. Zakres jego kompetencji regulował rozkaz z 30 XI 1933 (szerzej zob. W. Kwieciński, *Organizacja Todta...*, s. 503).

³³ R. Dittrich, *Vom Werden...*, s. 385.

³⁴ BAB NS 26/1188; F.W. Seidler, *Die Organizational Todt...*, s. 89.

kamienia, a także problemów z ich transportem, trzeba było stosować jak najprostsze metody i środki. Dlatego Organizacja ograniczała się w wielu przypadkach jedynie do stabilizowania dróg przez mieszanie gliny i piasku³⁵. Kolejnym wyzwaniem okazały się realia zimowe, tj. permanentne zawiewanie szlaków komunikacyjnych³⁶. Brak wystarczających środków technicznych i personelu, umożliwiających sprawne odśnieżanie, wymusił działania alternatywne, takie jak zagęszczanie pokrywy śniegowej aż do stanu umożliwiającego ruch po niej samochodów. Wobec zniszczeń linii kolejowych i opóźnień spowodowanych szerszym niż europejskie rozstawem torów w Związku Sowieckim, transport drogowy miał na froncie wschodnim szczególne znaczenie. Szef transportu Wehrmachtu ogłosił najważniejsze drogi prowadzące ze wschodu na zachód, tzw. drogami tranzytowymi (*Durchgangsstraßen*). Za ich nadzór i utrzymanie stanu odpowiadało urzędy kierowników linii (OT-Linienchefs)³⁷. Urzędy te były obsadzane pracownikami niemieckich firm, które wcześniej brały udział w utrzymywaniu sieci drogowej w Generalnym Gubernatorstwie (GG). Dysponowali oni przydzielonym sprzętem i personelem Organizacji oraz korzystali z pracy lokalnej ludności przy dokonywaniu drobnych napraw zniszczonych dróg. Ogółem OT w Rosji naprawiła i zbudowała ok. 11 tys. km dróg i szlaków dojazdowych. Do końca wojny problemem pozostało uzależnienie ekip budowlanych od decyzji dowodzących wojskiem, co w wielu wypadkach powodowało, że były one często zmuszane do przerywania prac i przenoszone z miejsca na miejsce³⁸.

Jak już sygnalizowałem, dużym problemem w logistyce transportowej na froncie wschodnim, był fakt, że w ZSRS tory kolejowe były szersze o 8,5 cm niż w Europie. Stanowisko Todta, spowodowane brakiem wystarczającej ilości taboru rosyjskiego, zaważyło na decyzji władz III Rzeszy o zmniejszeniu rozstawu szyn na okupowanych obszarach. W tym celu dyrekcja kolei niemieckich powołała specjalną grupę do wykonania tego zadania (Sofortprogramm Ost-Bau). Wysłano do Związku Sowieckiego wszystkie dostępne siły. Mobilizacji personelu technicznego do tego zadania dotyczył rozkaz Hitlera z 4 stycznia 1942 r.³⁹ Na początku tegoż roku na rzecz operacji kolejowej na Wschodzie pracowało co najmniej kilkanaście tysięcy robotników OT, którzy zostali przejęci z całej niemieckiej branży budowlanej. Do końca 1942 r. udało się uruchomić łącznie 42 tys. km dróg kolejowych⁴⁰.

³⁵ X. Dorch, *Die Organisation Todt...*, s. 515. Inną metodą, stosowaną na lotniskach polowych Luftwaffe było spoinowanie (fugowanie) gruntu przy użyciu cementu lub wapna w przypadku podłoża gliniastego (F.W. Seidler, *Die Organisation Todt...*, s. 90).

³⁶ BAB R 50 I/389. s. 53 Bericht über der Frostschäden an der Dg. XII und Dg. XIIc.

³⁷ Placówki Linienschefs były na szczycie hierarchii tzw. oddziałów głębokiego zaplecza frontowego OT (H. Singer, *Entwicklung...*, s. 35).

³⁸ F. W. Seidler, *Die Organisation Todt...*, s. 91.

³⁹ Przy standaryzacji trakcji kolejowej w Rosji pracowały trzy grupy. Odcinkiem południowym zarządzał prof. Walter Brugmann, który ponadto koordynował transport plonów z podległego mu obszaru do Rzeszy. Na odcinku północnym działało zgrupowanie prof. Hermanna Gieslera, które otrzymało nazwę „Eisenbahneinsatz Riga”. Na centralnym, środkowym odcinku pracowała grupa Eduara Schönlebena (H. Singer, *Entwicklung...*, s. 37 i n.).

⁴⁰ Na tereny Ukrainy wysłano 10 tys. pracowników zatrudnionych do grudnia 1941 r. przez sztab budowlany Speera. Do dyspozycji prof. Greislera wyekspediowano 2 tys. robotników, którzy pierwotnie mieli uczestniczyć w pracach nad przebudową Monachium. Brak natomiast dokładnych danych dotyczących odcinka, który podlegał Schönlebenowi. Aby zapewnić funkcjonowanie szlaków transportowych na froncie wschodnim Organizacja

Specjalną misją, którą otrzymała Organizacja od Hermanna Göringa w sierpniu 1941 r., była pomoc w eksploatacji zajmowanych obszarów ZSRS. Todt, jeszcze na początku kampanii rosyjskiej, zobowiązał się wobec Hitlera, że przejmie odpowiedzialność za wszystkie sprawy techniczne w Związku Sowieckim. W rezultacie organizacja, poza podstawowym obowiązkiem zabezpieczenia linii transportowych dla wojska, uczestniczyła w przejmowaniu i uruchamianiu fabryk, wykorzystując wykwalifikowanych pracowników oraz zwalnianych jeńców z Armii Czerwonej. Remontowano również trakcję elektryczną i odbudowywano elektrownie, co było niezbędne do uruchomienia zakładów produkcyjnych i kopalń Zagłębia Donieckiego. Dużym osiągnięciem było uruchomieniu pod koniec grudnia 1942 r. elektrowni wodnej „Zaporoże”, zniszczonej przez wycofujące się wojska sowieckie. Specjalnie do realizacji tej wymagającej operacji inżynierskiej powołano OT-Einsatz „Dnjepr-Strombau”⁴¹. Priorytetami były produkcja zbrojeniowa oraz zakłady naprawcze pojazdów wojskowych.

Innym obszarem działania Organizacji, który pojawił się w związku z nienależytym przygotowaniem Wehrmachtu do warunków rosyjskiej zimy, była tzw. „pomoc frontowa” (OT-Fronthilfe), naprędce zorganizowana przez Todta po zapoznaniu się z fatalną sytuacją zaopatrzeniową. Kilkaset pojazdów, udostępnionych przez pocztę niemiecką, zostało zaadaptowanych do potrzeb transportu medycznego. Przewoziły one rannych z frontu do placówek drogowych OT. Otrzymywali oni tam pierwszą pomoc i opiekę do czasu przybycia służb transportu medycznego, które zabierały ich do szpitali polowych. Wspomniane pojazdy, jadąc na front, zabierały żołnierzy i zaopatrzenie – zarówno żywność, jak i amunicję⁴². Ponadto już jesienią 1941 r., kiedy rozwój wydarzeń zaczął zapowiadać długotrwałą kampanię, Organizacja otrzymała zadanie budowy zimowych kwater dla żołnierzy. Stworzono specjalne sekcje budowy kwater (OT-Unterkunft, OT-U)⁴³. We współpracy ze służbami budowlanymi Wehrmachtu opracowano instrukcje techniczne, dotyczące budowy schronów (Blockhausów) dla wojska z drewnianych bali. Uwzględniono również możliwość adaptacji i rozbudowywania wiejskich zabudowań mieszkalnych na cele kwaterunkowe. Wykorzystywano także materiał z rozbiórki budynków. Oprócz kwater dla ludzi budowano stajnie według opracowanych planów i specyfikacji. Na potrzeby budownictwa tego rodzaju OT przejmowała lokalne tartaki, dopuszczano również do uruchamiania lokalnych zakładów przetwórstwa drzewnego pod nadzorem niemieckim⁴⁴.

Można, skonstatować, że na terenach ZSRS Organizacja działała na wszystkich obszarach budownictwa, produkcji towarowej i przemysłowej, a także energetyki i eksploatacji surowców naturalnych⁴⁵, co składa się na obraz prawdziwego imperium.

w 1943 r. zaangażowała łącznie 50 tys. niemieckich robotników oraz co najmniej 200 tys. robotników sowieckich (F.W. Seidler, *Die Organisation Todt...*, s. 98 i n.).

⁴¹ *Ibidem*, s. 100 i n.

⁴² H. Singer, *Entwicklung...*, s. 36.

⁴³ R. Dittrich, *Vom Werden, Wesen und Wirken der Organisation Todt. Ausarbeitung für die Historical Division / US Army in Europe [w:] Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, red. H. Singer, t. 1–2, Osnabrück 1998, s. 385.

⁴⁴ F.W. Seidler, *Die Organisation Todt...*, s. 96 i n.

⁴⁵ Charles Dick zauważa, iż niezwykle cennym surowcem pozyskiwanym na terenie Ukrainy był mangan, niezbędny jako utleniacz w produkcji stali. Aż 90 proc. dostaw manganu do Rzeszy pochodziło z ukraińskiego Nikopolu (Ch. Dick, *Builders...*, s. 65).

Skutkiem takiej skali działania był olbrzymi zakres kompetencji OT na ziemiach okupowanych, który ograniczał władzę Alfreda Rosenberga, ministra ds. okupowanych ziem wschodnich⁴⁶.

ZMIANY STRUKTURALNE

Pod względem strukturalnym Organizacja⁴⁷ w 1942 r. składała się z siedmiu grup operacyjnych (Einsatzgruppen, EG), którym podlegały Naczelne Kierownictwa Budów (Oberbauleitungen, OBL), zatrudniające od 5 tys. do 15 tys. personelu⁴⁸. Niżej umiejscowione w hierarchii były Kierownictwa Budów (Bauleitungen, BL), w których pracowało od 1,5 tys. do 3 tys. osób. Na obszarze okupowanej Francji, Belgii i Holandii działała EG „West”⁴⁹, na odcinku północnym (Dania, Norwegia i Finlandia) – EG „Wiking”⁵⁰. Na froncie wschodnim utworzono cztery grupy zadaniowe OT: EG „Jacob”, współpracującą z Wehrmachtem bezpośrednio na tyłach frontu, a także trzy grupy działające na zapleczu grup armii: EG „Russland-Nord”, „Russland-Mitte”, „Russland Süd”, które realizowały zadania związane z budową infrastruktury i instalacji przemysłowych⁵¹. Półwysep Bałkański podlegał EG „Süd-Ost”⁵². Grupy działały niezależnie od siebie, natomiast sztab zaopatrzenia każdej z tych nich znajdował się w Berlinie. Centrum dyspozycyjne i administracyjne organizacji stanowiła centrala OT (OT – Bau Amt Zentrale), przeniesiona do stolicy Niemiec po zakończeniu prac przy Linii Zygryda latem 1940 r. Kierował nią inż. Dorsch⁵³. Na początku 1941 r. jej personel liczył ok. 100 osób, w lecie 1941 r. ok. 300, a w kwietniu roku 1944 – blisko 3,5 tys.⁵⁴

⁴⁶ BAB R 50 I/387, Erlass des Führers über den Einsatz der Technik in den neu besetzten Ostgebieten vom 9. Juni 1943. Dekret czerwcowy w istocie pozbawiał suwerenności dwóch z czterech Głównych Referatów (Hauptabteilungen) w strukturze resortu Rosenberga (BAB R 50 I/385, s. 2).

⁴⁷ BAB, R 3/1637, s. 4, Erlass des Führers über die Organisation Todt vom 2. September 1943.

⁴⁸ Te tzw. grupy zadaniowe miały stosunkowo duży stopień autonomii, co zdaniem Simona Gogla służyło efektywności w realizacji projektów (S. Gogł, *Laying...*, s. 3).

⁴⁹ EG „West” powstała po reorganizacji struktur OT pod koniec 1941 r., jej placówkę kierowniczą utworzono w Paryżu. Wcześniejsza struktura OT na zachodzie (w latach 1940–1941) opierała się na trzech oddziałach (*Einsätze*): Einsatz „Kanalküste” i Einsatz „Westküste” oraz Einsatz „Luftwaffe” (K. Böhm, *Die Organisation Todt...*, s. 203 i n.; R. Dittrich, *Vom Werden...*, s. 381).

⁵⁰ Grupa Wiking zaczęła formalnie działać od 1 kwietnia 1942 r. Jej zadania zostały określone w rozkazie Hitlera z 13 maja 1942 r., zob. „*Führer-Erlasse*“ 1939–1945, red. M. Moll, Stuttgart 1997, 249–250.

⁵¹ K. Böhm, *Die Organisation Todt...*, s. 334 i n.

⁵² Na przełomie sierpnia i września 1943 r. powstała ósma grupa operacyjna na Półwyspie Apenińskim, Einsatzgruppe „Italien” (H. Singer, *Entwicklung und Einsatz...*, s. 45). W roku 1944 r. również na obszarze Rzeszy utworzono 8 Einsatzgruppen – stan wg reorganizacji z 15 VII 1944 r. (K. Böhm, *Die Organisation Todt...*, cz. 1, s. 98).

⁵³ Speer, reformując OT, scedował na Dorscha zarządzanie i administrowanie organizacją. Do podejmowania kluczowych decyzji stworzono pięciosobowy zespół, któremu przewodniczył Speer. OT Zentrale dzieliła się na specjalistyczne oddziały (Abteilungen): Techniczny, Personalny, Zatrudnienia i Płac, Kierownictwo Operacyjne oraz Dział Opieki Sanitarnej (F.W. Seidler, *Organisation Todt...*, s. 19 i n.; H. Singer, *Entwicklung und Einsatz der Organisation Todt (OT). Einführung und Dokumente* [w:] *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, red. H. Singer, t. 1–2, Osnabrück 1998, s. 12.

⁵⁴ Speer był podobno z tego powodu niezmiernie niezadowolony (Ch. Dick, *Builders...*, s. 34).

PRACA ROBOTNIKÓW PRZYMUSOWYCH W RAMACH OT

Omówienie wielu zagadnień dotyczących funkcjonowania Organizacji przekracza ograniczoną objętość niniejszego artykułu. W tym miejscu chciałbym jedynie zasygnalizować kwestię wykorzystywania w jej działaniach obcej siły roboczej. Temat ten mieści się w nurcie badań nad pracą przymusową na rzecz III Rzeszy⁵⁵. Wraz z rozszerzaniem się obszaru prowadzonych działań wojennych, wobec nasilającego się braku pracowników niemieckich, alternatywą okazało się zatrudnienie obcokrajowców. Zdaniem Emilii Denkiewicz-Szczepaniak, do połowy 1942 r. OT nie miała większych problemów z brakiem siły roboczej. Nasiliły się one dopiero w wyniku zaangażowania jej na froncie wschodnim. Wystawienie czterech grup operacyjnych działających na okupowanych obszarach ZSRS pochłonęło całkowicie niemieckie rezerwy osobowe Organizacji, zwłaszcza wykwalifikowanych robotników⁵⁶. Po sięgnięciu do zasobów lokalnych rynków pracy na obszarach wykonywanych robót (Francja, Belgia, Holandia, Dania, Norwegia, Bałkany, Polska, ZSRS)⁵⁷ i wyczerpaniu skuteczności metod dobrowolnego werbunku przez odpowiednie jednostki miejscowej administracji, sięgnięto po środki przymusu⁵⁸. Były to imienne wezwania w formie rozkazu, tzw. *Dienstverpflichtung*, które wysyłały placówki Arbeitsamt do osób podlegających obowiązkowi pracy na okupowanych terytoriach. Wyżej wspomniana badaczka podaje, że w EG „Wiking” zatrudniono 1320 polskich robotników przymusowych (*Zwangsarbeiter*) z Kraju Warty i Okręgu Gdańsk-Prusy Zachodnie⁵⁹. Na terenach GG w pierwszej fazie okupacji władze zakładały programową

⁵⁵ Najlepszym opracowaniem syntetycznym dotyczącym tematu zatrudnienia obcokrajowców w Niemczech pozostaje praca U. Herberta, *Fremdarbeiter. Politik und Praxis des „Ausländer-Einsatzes” in der Kriegswirtschaft des Dritten Reiches*, Bonn 1999.

⁵⁶ E. Denkiewicz-Szczepaniak, *Polska siła robocza...*, s. 43. Potwierdzają to ustalenia Rémy'ego Desquesnesa, który stwierdza, że pierwsza faza intensywnej rekrutacji do pracy w OT we Francji, miała miejsce w drugiej połowie 1942 r. W rezultacie ustawy z 4 IX 1942 r., która wprowadziła obowiązek pracy dla roczników 1920–1922, rząd Vichy stworzył możliwość przymusowego wywiezienia na roboty do Niemiec lub zatrudnienia w OT młodzieży francuskiej. Dzięki tej regulacji OT zyskała około 50 tys. pracowników i w grudniu 1942 r. na terenie Francji zatrudniała łącznie 150 tys. osób. Desquesnes stwierdza kategorycznie, iż ustawa z września 1942 r. oznaczała początek przymusowej rekrutacji Francuzów do służby w OT (R. Desquesnes, *L'Organisation Todt...*, s. 543 i n.).

⁵⁷ O skali zatrudnienia cudzoziemców przez OT wiele mówią informacje dotyczące struktury narodowościowej pracowników zatrudnionych przy budowie schronów dla U-Bootów we Francji. Na pięciu zatrudnionych tam robotników tylko jeden był Niemcem. W ZSRS organizacja OT korzystała z pracy 800 tys. osób, z czego jedynie 50–60 tys. było Niemcami (F.W. Seidler, *Organisation Todt...*, s. 128 i n.). Z raportu dotyczącego prac drogowych wykonywanych na obszarze Litwy, Łotwy i Estonii (drugi kwartał 1942 r.) wynika, że na 32 tys. robotników, zaledwie 511 było Niemcami (RAB, R 50 I/380/s.14).

⁵⁸ W wyniku krytyki skuteczności niemieckiej administracji, która po ataku na ZSRS nie była w stanie pokryć popytu na siłę roboczą, doszło do reformy ustanawiającej w dniu 21 III 1942 r. urząd Generalnego Pełnomocnika do spraw Zatrudnienia pod kierownictwem Franza Sauckla. W jego sztabie zasiadał dr Fritz Schmelter jako Specjalny Powiernik Pracy OT – der Sondertreuhänder für die OT (W. Naasner, *Neue Machtzentren in der deutschen Kriegswirtschaft 1942–1945*, Boppard am Rhein, s. 34 i n.; A. Reif, *Albert Speer, Kontroversen um ein deutsches Phänomen*, München 1978, s. 440).

⁵⁹ Stanowiło to ok. 50% wszystkich Polaków pracujących w tej formacji i pochodzących z ziem wcielonych. Łącznie w EG „Wiking” pracowało blisko 7 tys. polskich robotników cywilnych, z czego 62,3% zostało zwerbo-

likwidację polskich przedsiębiorstw lub ich scalanie, nastąpił także napływ na ziemie polskie niemieckich przedsiębiorstw wraz z fachowym personelem. W rezultacie doszło do znacznego zwiększenia bezrobocia, co teoretycznie sprzyjało werbunkowi do pracy w Rzeszy. Jednak Polacy niechętnie podejmowali decyzję o dobrowolnym wyjeździe⁶⁰. Niektóre polskie firmy budowlane, stojące na granicy bankructwa, podejmowały prace na rzecz wojska i OT. Dopiero jesienią 1940 r. w ramach programu rozbudowy infrastruktury drogowej i kolei (plan „Otto”), który stanowił element przygotowań do ataku na ZSRS, doszło do ożywienia branży budowlanej i zatrudniania Polaków przez firmy niemieckie⁶¹. Na początku roku 1941 widoczna była tendencja wzrostu dobrowolnych zgłoszeń do pracy, co wynikało z fatalnej sytuacji aprowizacyjnej i wdrożenia wiosną 1940 r. przez władze GG na dużą skalę metod przymusowego werbunku do pracy w Niemczech⁶². Po agresji na Związek Sowiecki firmy niemieckie, zakontraktowane przez Organizację, rozpoczęły na ziemiach polskich intensywną kampanię werbunkową, niejednokrotnie zatajając planowane miejsce zatrudnienia, czyli zaplecze frontu wschodniego⁶³. Według danych polskiego podziemia jesienią 1940 r. Niemcy zwerbowali ok. 10 tys. Polaków do pracy w OT na Wschodzie, zatrudniali także na tym odcinku co najmniej dziesięć polskich firm⁶⁴.

Organizacja wykorzystywała również na dużą skalę robotników żydowskich⁶⁵ i jeńców wojennych. Miało to miejsce już podczas prac we Francji, a następnie w ramach grupy operacyjnej „Wiking” i na froncie wschodnim⁶⁶. Największą grupą cudzoziemców wykorzystywanych przez OT byli obywatele ZSRS. Seidler stwierdził, że – poza Bałkanami – żaden plac prowadzonej przez nią budowy nie mógł się obejść bez pracy jeńców sowieckich⁶⁷. Według jego szacunków, maksymalny stan Organizacji mógł wynosić 900 tys. pracowników, w tym 100 tys. obcokrajowców⁶⁸. Zdecydowanie wyższe liczby podają

wanych w GG, 22,5% w Kraju Warty, 8,1% w Okręgu Gdańsk–Prusy Zachodnie, 5,8% na Górnym Śląsku i 1,3% w rejencji ciechanowskiej (E. Denkiewicz-Szczepaniak, *Polska siła robocza...*, s. 71, 75, 95–100).

⁶⁰ Czesław Łuczak i Czesław Madajczyk szacują, że liczba Polaków, którzy na przełomie 1939 i 1940 r. dobrowolnie wyjechali na roboty do Niemiec mogła wahać się między 40 tys. a 100 tys. Jako czynnik determinujący tę decyzję, podają trudną sytuację materialną lub tradycje pracy sezonowej (C. Łuczak, *Der „Reichsarbeitsersatz” der Polen im Zweiten Weltkrieg* [w:] *Zur Arbeit gezwungen. Zwangsarbeit in Deutschland 1949–1945*, red. R. Spanjer, D. Oudesluijs, J. Meijer, Bremen 1999, s. 109; C. Madajczyk, *Polityka III Rzeszy w okupowanej Polsce*, t. 1, Warszawa 1970, s. 251).

⁶¹ C. Bakunowicz, *Ostbahn – Kolej Wschodnia w Generalnym Gubernatorstwie w przygotowaniach wojennych i w ofensywnej fazie wojny Niemiec z ZSRR, 1941 – połowa 1942 r.*, „Dzieje Najnowsze” 2001, nr 4, s. 87.

⁶² M. Broszat, *Nationalsozialistische Polenpolitik 1939–1945*, Stuttgart 1961, s. 62; W. Kwieciński, *Polscy robotnicy przymusowi w regionie bieleszdzkim podczas II wojny światowej (1939–1945)*, Rzeszów 2014, s. 63 i n.

⁶³ Od jesieni 1941 r. w polskich miastach zaczęły działać biura werbunkowe OT (E. Denkiewicz-Szczepaniak, *Polska siła robocza...*, s. 78).

⁶⁴ *Ibidem*, s. 78 i n.

⁶⁵ Żydzi byli przez OT wykorzystywani na szeroką skalę. Zgodnie z obostrzeniami rasowymi mogli wykonywać jedynie pracę fizyczną (F.W. Seidler, *Organisation Todt...*, s. 142–143).

⁶⁶ F.W. Seidler, *Die Organisation Todt...*, s. 140; E. Denkiewicz-Szczepaniak, *Polska siła robocza...*, s. 138 i n., S. Gogl, *Laying...*, s. 288.

⁶⁷ F.W. Seidler, *Organisation Todt...*, s. 140.

⁶⁸ *Ibidem*, s. 146 i n.

zarówno Dick, jak i Lemmes. Ich zdaniem, pod koniec września 1944 r. OT zatrudniała do 1,5 mln pracowników, z czego nieco ponad 351 tys. było Niemcami, a prawie 1,08 mln stanowili cudzoziemcy, wśród których znalazło się prawie 165 tys. jeńców wojennych i ponad 140 tys. więźniów obozów koncentracyjnych⁶⁹. Szacunki wywiadu brytyjskiego podają 2 mln jako maksymalną liczbę osób zatrudnionych przez Organizację⁷⁰. Nie wiadomo, ilu było wśród nich robotników przymusowych, albowiem z powodu braku źródeł nie sposób ustalić precyzyjnie skali zatrudnienia tzw. robotników dobrowolnych. Odnosząc się do sytuacji we Francji, Dick stwierdził, że od 1942 r. trudno w ogóle mówić o tej ostatniej kategorii pracowników⁷¹.

W odniesieniu do obszarów poszczególnych grup zadaniowych, które są przedmiotem przedstawionych w tym miejscu badań, historycy próbowali szacować potencjał osobowy OT, który obejmował zatrudnionych przymusowo. W samej Norwegii było ich ok. 130 tys., łącznie z jeńcami wojennymi. Z tej grupy z wycieńczenia i chorób zmarło blisko 17 tys. Dominowali sowieccy jeńcy wojenni, Jugosłowianie i Polacy⁷². Według Seidlera, w latach 1941–1942 na froncie wschodnim Organizacja miała do dyspozycji 500 tys. pracowników, z czego trzy czwarte stanowili Rosjanie⁷³. Zdaniem inż. Dorscha, na okupowanych obszarach sowieckich podlegało jej maksymalnie 800 tys. osób, z czego personel stanowił około połowę tego stanu⁷⁴.

Wobec stale rosnącego zapotrzebowania Wehrmachtu i nieustannej mobilizacji zmieniała się struktura zatrudnienia w OT. Sukcesywnie malała liczba robotników niemieckich, których średni wiek stawał się z czasem coraz wyższy tak, że już w 1942 r. dominowały wśród nich osoby mające 50 lat i więcej. W tym czasie rolę personelu nadzorczego przejmowali przedstawiciele narodowości stojących względnie wysoko w nazistowskiej hierarchii rasowej, tj. Francuzi, Holendrzy i Belgowie. Organizacja posiłkowała się także rekrutacją w obozie państw sojuszniczych (Włochy, Węgry, Rumunia, Bułgaria)⁷⁵. Korzystała także coraz intensywniej z zagranicznego personelu medycznego. Według zaleceń Speera, niemieccy robotnicy wykwalifikowani mieli być wykorzystywani optymalnie i pod żadnym pozorem nie mogli być angażowani do podrzędnych prac fizycznych, które mieli wykonywać obcokrajowcy⁷⁶. Stale rosła również eksploatacja robotników, jeńców wojennych i więźniów obozów koncentracyjnych, co zresztą było zbieżne z koncepcją samego Todta, który zakładał, że jeden niemiecki pracownik frontowy OT będzie miał pod swoją kontrolą pięćdziesięciu ludzi z terytoriów okupowanych⁷⁷. Można zatem stwierdzić, że eksploatacja taniej, przymusowej siły roboczej była wpisana w zada-

⁶⁹ Ch. Dick, *Builders...*, s. 43; F. Lammers, *Zwangsarbeit...*, s. 220.

⁷⁰ *Handbook...*, s. 3.

⁷¹ Ch. Dick, *Builders...*, s. 55.

⁷² S. Gogl, *Laying...*, s. 3; D. Stratigakos, *Północna utopia...*, 75.

⁷³ F.W. Seidler, *Fritz Todt. Baumeister des Dritten Reiches*, Frankfurt am Main, Berlin 1988, s. 231.

⁷⁴ „E-Rußland-Süd” na zlecenie SS budowała drogę tranzytową tzw. Durchgangsstraße IV, wykorzystując do tego ponad 100 tys. robotników przymusowych. Podczas budowy tej drogi zginęło blisko 25 tys. Żydów, za co odpowiedzialność ponosi OT, realizująca i nadzorująca prace (S. Gogl, *Laying...*, 169 i n.).

⁷⁵ Ch. Dick, *Builders...*, s. 44 i n.

⁷⁶ *Ibidem*, s. 53.

⁷⁷ BAB NS 26/1188. Aussprüche Dr. Todt.

nia Organizacji. Niezwykle trafnie ujął korzyści wynikające z czerpania ze „zdobycznego” rezerwuaru siły roboczej Dick, który nazwał ten proceder „biznesem siły niewolniczej pod kontrolą OT”⁷⁸.

NIEMIECKIE FIRMY W SŁUŻBIE ORGANIZACJI

Relacje między niemieckim przemysłem oraz sektorem przedsiębiorstw a OT były mocno ugruntowane. Pomijając kryteria ideologiczne – „armia budowlana” kładła fundamenty pod stworzenie „Tysiącletniej Rzeszy”, co wymagało poświęcenia całego narodu – trzeba wyeksponować obopólne korzyści, które wynikały z kooperacji między partnerami. Organizacja pięła się cały czas w górę, jej przywódcy, personel kierowniczy i kadra sukcesywnie awansowali w strukturach państwa nazistowskiego. Z drugiej strony firmy – z powodu naturalnego w warunkach wojny zamrożenia koniunktury w branżach „niemilitarnych” – mogły liczyć na kontrakty i zamówienia, a ich personel miał szansę na wyreklamowanie się od mobilizacji do wojska, która nasiliła się szczególnie po rozpoczęciu „Fall Barbarossa”. Co do sektora budowlanego, który był naturalnym partnerem OT, należy stwierdzić za Goglem, iż „niemieckie firmy budowlane w okupowanej Europie były w stanie w znacznym stopniu zrekompensować sobie zmniejszoną ilość budów w granicach Rzeszy. Prawdopodobnie żaden sektor niemieckiej gospodarki nie przeniósł swojej działalności na tereny okupowane w takim stopniu jak budownictwo”⁷⁹.

W pierwszej fazie wojny, podczas kampanii polskiej i francuskiej, można mówić o dobrowolności zawierania kontraktów z OT przez niemieckie podmioty gospodarcze. Po roku 1941, a szczególnie w realiach tzw. wojny totalnej, zarówno firmy, jak i pracownicy mogli zostać zmobilizowani⁸⁰. Pod kierownictwem Todta do wiosny 1942 r. niemieckie przedsiębiorstwa osiągały znaczne profity z kontraktów zawieranych z Organizacją. Preferowały kontrakty typu „koszty plus” lub takie, które ustalały cenę końcową wraz z premią za wysokie ryzyko⁸¹. Sytuacja uległa znacznemu pogorszeniu pod rządami Speera, który wprowadził środki optymalizujące efektywność oraz drastyczne oszczędności. Znacznie zaostrzono kontrolę i położono nacisk na maksymalizację wyników⁸². Wprowadzono również nowy typ kontraktów, który uzależniał wypłatę środków od realizacji zadań. Wyjątkiem były obszary sowieckie, na których działały mobilne grupy OT⁸³. Należy również zdecydowanie odróżnić prace na zapleczu frontu zachodniego od realiów wschodnich, które były pod każdym względem trudniejsze. Dotyczyło to całego

⁷⁸ Według tego autora środki zgromadzone w wyniku „plądrowania” Europy pokryły od jednej czwartej do jednej trzeciej kosztów niemieckich działań wojennych (Ch. Dick, *Builders...*, s. 51–52).

⁷⁹ S. Gogl, *Laying...*, s. 162.

⁸⁰ Ch. Dick, *Builders...*, s. 36.

⁸¹ S. Gogl, *Laying...*, s. 28 i n.

⁸² Sprzyjało temu powierzenie Speerowi funkcji Generalnego Pełnomocnika do Spraw Regulacji Przemysłu Budowlanego wraz z rozszerzeniem kompetencji tego urzędu na terytoria okupowane (Ch. Dick *Builders...*, s. 38).

⁸³ *Ibidem*, s. 56.

okresu wojny i wynikało z wyzwań logistycznych, obciążeń fizycznych, skali wyzwań oraz zagrożeń. Pracownicy firm niemieckich otrzymywali przydział do Organizacji, umundurowanie i szarże odpowiadające zakresowi obowiązków i odpowiedzialności. Ich zmobilizowane przedsiębiorstwa, będące na kontrakcie OT i działające w obszarach przyfrontowych, były zatem zmilitaryzowane, ale z całą pewnością nie można ich personelu nazwać żołnierzami w sensie prawnym⁸⁴.

Gogl, który przeprowadził wnikliwe badania dotyczące mechanizmów zawierania kontraktów i relacji między przedsiębiorstwami a Organizacją, a także badał ramy wolności gospodarczej w ramach nazistowskiej gospodarki wojennej, doszedł do kilku wniosków. Po pierwsze, nie można mówić o totalnym zdominowaniu ekonomiki III Rzeszy przez regulacje, które wykluczały swobodę gospodarczą. W szczególności łagodniej kontrolowano drobne firmy, z kolei duże koncerny i monopoliści (koncerny stalowe, kartele węglowe) mieli zdecydowanie lepsze argumenty przy negocjowaniu warunków kontraktów. Zdarzały się przypadki, że przedsiębiorstwa, nie tylko niemieckie, lecz także francuskie i duńskie, odmawiały udziału w inwestycjach realizowanych przez OT⁸⁵. Według Gogla Organizacja z całą pewnością nie realizowała w czasie wojny swoich rozlicznych projektów przy użyciu środków policyjnych, tj. przymusu, drakońskich kar i natarczywych kontroli. Wręcz przeciwnie, stosowała zachęty i pozwalała wykonawcom na dużą samodzielność w procesach wdrożeniowych. Bez wątpienia przyczyniło się to do osiągnięcia sporych zysków oraz realizacji własnych celów przez niemieckich przedsiębiorców⁸⁶. W interesie firm budowlanych z Rzeszy leżało utrzymywanie dobrych relacji z OT, która była ich najważniejszym partnerem biznesowym, a jednocześnie potężnym organem państwowym. Przy tym gwarantowała swoim partnerom preferencyjny dostęp do parku maszyn i pozwalała na podnoszenie kwalifikacji dzięki uczestnictwu w projektach cechujących się wysokim stopniem zaawansowania technologicznego i możliwością testowania nowatorskich rozwiązań⁸⁷. Przytoczony badacz stwierdził, że niemieckie podmioty gospodarcze aktywnie uczestniczyły w formułowaniu kontraktów z Organizacją. Podaje przykład przedsiębiorstw pracujących w ramach EG „Wiking”, które wynegocjowały satysfakcjonującą formułę umów nawet po wdrożeniu restrykcyjnych dyrektyw Speera. Historyk uznał jednoznacznie, że firmy niemieckie – mimo wzrastających kosztów materiałowych i transportowych – były w stanie negocjować kontrakty tak, aby osiągać zyski i z pewnością w okresie wojny ich zarobki nie malały⁸⁸.

⁸⁴ OT zatrudniała trzy kategorie pracowników. Pierwsza z nich to kadra organiczna OT, którą tworzył personel administracyjny i techniczny Organizacji. Druga to personel firmowy – inżynierowie, kierownicy budów, wysoko wykwalifikowani pracownicy, wysoko wykwalifikowani nadzorcy budowlani oraz personel biurowy. Trzecią i najliczniejszą kategorią byli robotnicy: dobrowolnie rekrutowani, wcielani przymusowo cywile, jeńcy wojenni lub więźniowie. We wszystkich tych grupach znajdowali się zarówno Niemcy, jak i cudzoziemcy, których udział procentowy był najwyższy w ostatniej grupie (F. Lemmes, *Arbeiten...*, s. 108 i n.).

⁸⁵ S. Gogl, *Laying...*, s. 243.

⁸⁶ *Ibidem*, 31 i n.

⁸⁷ *Ibidem*, s. 244.

⁸⁸ *Ibidem*, s. 265, 276.

OKOLICZNOŚCI I KONSEKWENCJE ŚMIERCI FRITZA TODTA

Momentem przełomowym dla Organizacji była śmierć jej założyciela, który 8 lutego 1942 r., pilotując samolot, zginął w katastrofie lotniczej po starciu z lotniska w pobliżu kwatery Hitlera w Kętrzynie. Wokół wypadku i śmierci Todta pojawiło się wiele kontrowersji i hipotez⁸⁹. Oficjalny raport komisji powołanej przez Ministerstwo Rzeszy do spraw Luftwaffe wykluczył sabotaż⁹⁰. Jednak moment katastrofy zbiegł się z narastającym napięciem między Hitlerem a szefem OT. Dzień wcześniej w Wilczym Szańcu odbyli oni zamkniętą, długą i burzliwą dyskusję⁹¹. Dysponujący doskonałym rozeznanieniem co do możliwości ekonomicznych aliantów Todt stał na stanowisku, że wojna jest przegrana. Należał do osób, które nie kryły się z tym poglądem i optował za podjęciem negocjacji⁹². Jego merytoryczne i w wielu obszarach krytyczne stanowisko wobec decyzji Führera coraz bardziej deprymowało tego ostatniego. Na to nakładały się konflikty i napięcia między Todtem a Göringiem oraz niesnaski w gronie decydentów III Rzeszy⁹³. Te okoliczności są w wielu opracowaniach traktowane jako podstawa do hipotetycznego dopatrywania się udziału osób trzecich w katastrofie⁹⁴. Śmierć Todta była dużym wstrząsem dla elit politycznych Rzeszy, a także jej społeczeństwa, będącego pod wpływem propagandy eksponującej skądinąd duże osiągnięcia ministra na wielu polach oraz nadającej im ideologiczny sens i znaczenie⁹⁵. Za sprawą arbitralnej decyzji Hitlera następcą Todta na wszystkich stanowiskach, ku zaskoczeniu wielu, został Speer⁹⁶

ZAKOŃCZENIE

OT pod rządami Todta stała się strukturą, bez której III Rzesza nie byłaby w stanie prowadzić konfliktu na tak szerokim obszarze i z taką intensywnością, jak to miało miejsce. Zarówno jej mobilne grupy, organizujące logistykę wojenną na tyłach Wehrmachtu,

⁸⁹ Istnieją hipotezy mówiące o sabotażu, zabójstwie na zlecenie konkurentów i wrogów, czy wreszcie o samobójstwie.

⁹⁰ A. Speer, *Wspomnienia*, Warszawa 1973, s. 273. Według wersji pilota Hitlera, Hansa Baura, mogło dojść do przypadkowego odpalenia ładunku samozniszczeniowego, w który była wyposażona maszyna bojowa, oddana Todtowi w zastępstwie jego samolotu, wówczas remontowanego (B. Taylor, *Inżynierowie Hitlera. Todt, Speer i inni*, tłum. G. Siwek, Warszawa 2017, s. 170–173).

⁹¹ D. van der Vat, *Albert Speer. Życie i kłamstwa*, tłum. M. Przeczek, Warszawa 1997, s. 125.

⁹² A. Tooze, *Ökonomie der Zerstörung. Die Geschichte der Wirtschaft im Nationalsozialismus*, München 2006, s. 584.

⁹³ F.W. Seidler, *Fritz Todt...*, s. 339; A. Speer, *Wspomnienia...*, s. 273.

⁹⁴ W tym kontekście można wymienić Harmanna Göringa, Heinricha Himmlera i Martina Bormana, a nawet samego Hitlera (B. Taylor, *Inżynierowie...*, s. 164–174; A. Tooze, *Ökonomie...*, s. 586).

⁹⁵ 11 II 1942 r. Hitler przytaczaną poniżej frazę puentował mową pogrzebową, oddając ideologiczne znaczenie osiągnięć Todta, co miało być przesłaniem dla narodu niemieckiego: „Straciłem w tym człowieku jednego z moich najbardziej lojalnych współpracowników i przyjaciół. Postrzegam jego śmierć jako wkład ruchu narodowosocjalistycznego na rzecz walki o wolność naszego narodu” (E. Schönleben, *Fritz Todt. Der Mensch. Der Ingenieur. Der Nationalsozialist*, Oldenburg 1943, s. 116).

⁹⁶ Zadecydowały z pewnością stopień zaufania, wręcz zażyłości, który łączył Hitlera ze Speerem, jego wielki talent organizacyjny, zdolność do wykonywania zadań „niemożliwych do realizacji” oraz pełna uległość i oddanie (A. Tooze, *Ökonomie...*, s. 586; B. Taylor, *Inżynierowie...*, s. 174–181).

jak i realizowane przez nią gigantyczne inwestycje wydatnie zwiększały potencjał militarny i ekonomiczny Niemiec. W latach 1940–1942 Organizacja potwierdziła swą niezwykle efektywność podczas prac fortyfikacyjnych, a także na zapleczu frontu. Szczególne wyzwanie, któremu była w stanie sprostać, stanowiło wsparcie inżynieryjne Wehrmachtu podczas „Fall Barbarossa”. Dzięki pracom, prowadzonym w niezwykle tempie i z ogromnym rozmachem oraz przy zastosowaniu nowoczesnych technik budowlanych, powstały imponujące bazy U-Bootów we Francji i Norwegii oraz monumentalna linia Wału Atlantyckiego, sięgającego od Pirenejów po Koło Podbiegunowe. Inwestycja ta, której podwaliny stanowiła praca Todta, była kontynuowana przez jego następcę. Niezwykle ważną rolę, odgrywaną przez OT w gospodarce wojennej III Rzeszy, było pozyskiwanie surowców w całej okupowanej Europie i na terenach krajów sojusznicznych. Bez tej działalności niemiecki przemysł nie byłby w stanie sprostać wymogom wojny. Firmy budowlane działające w państwie nazistowskim, zawierające kontrakty z Organizacją, miały do końca wojny zagwarantowane zyski mimo stale pogarszającej się sytuacji gospodarczej. Z perspektywy obszarów okupowanych OT jest odpowiedzialna za rabunkową gospodarkę miejscowymi zasobami naturalnymi oraz bezwzględne wykorzystywanie ponad miliona pracowników zagranicznych, z których znaczna część była robotnikami przymusowymi, jeńcami wojennymi i więźniami obozów koncentracyjnych. Fatalne warunki pracy tych osób oraz jej brutalne egzekwowanie pochłonęły tysiące istnień ludzkich na placach budów zarządzanych przez Organizację. W tej materii Todt zapisał niechlubną kartę już podczas budowy Wału Zachodniego, w trakcie której korzystał ze współpracy z SS, organizującej obozy wychowawcze (tzw. Arbeitserziehungslager) dla pracowników zaniedbujących swoje obowiązki oraz nadzorującej pracę więźniów.

OT była niezwykle sprawnie administrowana przez zaledwie stuosobowy personel swojej centrali. Jednak nie tylko umiejętności organizacyjne jej przywódcy były nie do przecenienia, lecz także jego bezgraniczne poświęcenie ideologii nazistowskiej⁹⁷ i niewątpliwe karierowiczostwo, które determinowało bezwzględne dążenie do realizacji kolejnych zadań wyznaczanych przez Führera. Todt nie był w swoim oddaniu Hitlerowi całkowicie bezkrytyczny i jako jeden z nielicznych z grona jego współpracowników twardo przeciwstawiał się nierealistycznym koncepcjom, w tym kontynuacji wojny z ZSRS. Był perfekcyjnym technokratą, cenionym przez branżę budowlaną i przemysłowców za rzetelność, rzetelność oraz fachowość. Miał również niezwykle umiejętności dysponowania potencjałem ludzkim. Dobór kadr i wybitnych specjalistów zapewnił Organizacji skuteczność. Zmiana na stanowisku szefa nie zachwiała struktur OT. To dzięki stworzonym przez Todta fundamentom organizacyjnym i kadrowym jego sukcesor mógł w krótkim czasie dokonać reformy, która jeszcze bardziej usprawniła dobrze funkcjonującą maszynę budowlaną i wydobyła tkwiące w niej rezerwy.

⁹⁷ Zdaniem Ch. Dicka, Todt był o wiele bardziej zagorzałym nazistą niż jego następcą Speer oraz przywiązywał znacznie większą rolę do indoktrynacji kadr inżynierskich (Ch. Dick, *Builders...*, s. 45 i n.).

BIBLIOGRAFIA

ŹRÓDŁA

Źródła archiwalne

Bundesarchiv Berlin Lichterfelde

R 3, NS 26, R 50 I.

Źródła opublikowane

- Böhme K. *Die Organisation Todt in Einsatz 1939–1945. Dargestellt nach Kriegsschauplätzen auf Grund der Feldpostnummern* [w:] *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, red. H. Singer, t. 3, cz. 1–2, Osnabrück 1987.
- Dittrich R., *Vom Werden, Wesen und Wirken der Organisation Todt. Ausarbeitung für die Historical Division / US Army in Europe* [w:] *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, red. H. Singer, t. 1–2, Osnabrück 1998.
- Dorsch X., *Die Organisation Todt. Ausarbeitung für die Historical Division / US Army in Europe* [w:] *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, red. H. Singer, t. 1–2, Osnabrück 1998.
- „Führer-Erlasse” 1939–1945. *Edition sämtlicher überlieferter, nicht im Reichsgesetzblatt abgedruckter, von Hitler während des Zweiten Weltkrieges*, red. M. Moll, Stuttgart 1997.
- Handbook of the Organisation Todt* [w:] *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, t. 4, red. H. Singer, Osnabrück 1992.
- Singer H., *Entwicklung und Einsatz der Organisation Todt (OT). Einführung und Dokumente* [w:] *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, red. H. Singer, t. 1–2, Osnabrück 1998.

OPRACOWANIA

- Bakunowicz C., *Ostbahn – Kolej Wschodnia w Generalnym Gubernatorstwie w przygotowaniach wojennych i w ofensywnej fazie wojny Niemiec z ZSRR, 1941 – połowa 1942 r.*, „Dzieje Najnowsze” 2001, nr 4.
- Broszat M., *Nationalsozialistische Polenpolitik 1939–1945*, Stuttgart 1961.
- Denkiewicz-Szczepaniak E., *Polska siła robocza w Organizacji Todta w Norwegii i Finlandii w latach 1941–1945*, Toruń 1999.
- Desquesnes R., *L'Organisation Todt en France (1940–1944)*, „Histoire, économie et société”, 1992, nr 3 (11): *Stratégies industrielles sous l'occupation*, red. D. Barjot.
- Dick Ch., *Builders 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. 1, München 1999.
- Frøland H.O., *Organisation Todt som byggherre i Norge*, „Historisk tidsskrift” 2018, nr 97.
- Gogl S., *Laying the Foundations of Occupation: Organisation Todt and the German Construction Industry in Occupied Norway*, „Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte. Beihefte” 2020, t. 27.
- Herbert U., *Fremdarbeiter. Politik und Praxis des „Ausländer-Einsatzes” in der Kriegswirtschaft des Dritten Reiches*, Bonn 1999.

- Jaenecke M., *U-Boot-Bunker in Lorient*, cz. 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*, „Szkice Archiwalno-Historyczne” 2009, nr 5.
- Kaplan P., *U-booty. Podwodna armia Hitlera*, tłum. G. Siwek, Warszawa 2015.
- Kitchen M., *Speer – architekt śmierci*, tłum. S. Szymański, Warszawa 2017.
- Kwieciński W., *Organizacja Todta – powstanie, rozwój i zakres działalności w latach 1938–1940*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2021, nr 2 (38).
- Kwieciński W., *Robotnicy przymusowi w regionie bielefeldzkim podczas II wojny światowej (1939–1945)*, Rzeszów 2014.
- Lemmes F., *Arbeiten in Hitlers Europa. Die Organisation Todt in Frankreich und Italien 1940–1945*, Köln 2021.
- 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.
- Łuczak C., *Der „Reichsarbeitsersatz” der Polen im Zweiten Weltkrieg* [w:] *Zur Arbeit gezwungen. Zwangsarbeit in Deutschland 1949–1945*, red. R. Spanjer, D. Oudesluijs, J. Meijer, Bremen 1999.
- Madajczyk C., *Polityka III Rzeszy w okupowanej Polsce*, t. 1, Warszawa 1970.
- Naasner W., *Neue Machtzentren in der deutschen Kriegswirtschaft 1942–1945*, Boppard am Rhein 1994.
- Overy R.J., *War and Economy in the Third Reich*, Oxford 1994.
- Reif A., *Albert Speer, Kontroversen um ein deutsches Phänomen*, München 1978.
- Schütz E., Gruber E., *Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenisierung 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 (wydanie pierwsze, 1987).
- Seidler F.W., *Fritz Todt. Baumeister des Dritten Reiches*, Frankfurt am Main – Berlin 1988.
- Speer A., *Wspomnienia*, tłum. M. Fijałkowski, Warszawa 1973.
- Stratigakos D., *Północna utopia Hitlera. Budowa nowego porządku w okupowanej Norwegii*, tłum. M. Gądek, Warszawa 2021.
- 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.
- van der Vat D., *Albert Speer. Życie i kłamstwa*, tłum. M. Przeczek, Warszawa 1997.
- von Prollius M., *Das Wirtschaftssystem der Nationalsozialisten 1933–1939: Steuerung durch emergente Organisation und Politische Prozesse*, Paderborn 2003.
- Vosselman A., *Reichsautobahn: Schönheit, Natur, Technik*, Kiel 2001.
- Zaloga S.J., *The Atlantic Wall (I). France*, Oxford 2007.

Organizacja Todta – rozwój i zakres działalności w latach 1940–1942

Organizacja Todta (OT) – struktura powołana pierwotnie do budowy linii fortyfikacji na granicy Niemiec z Francją (Wału Zachodniego), poczynając od kampanii wrześniowej 1939 r. działała na zapleczu Wehrmachtu, organizując logistykę wojenną oraz prowadziła na terenach okupowanych liczne inwestycje budowlane, które były podporządkowane niemieckiemu wysiłkowi wojennemu. Jej działalność zasadniczo wpływała na efektywność niemieckich sił zbrojnych i stanowiła wydatne wsparcie ekonomiki III Rzeszy. W okresie wskazanym w tytule artykułu OT przeżywała ogromny rozrost spowodowany przez powiększanie obszaru działań wojennych oraz wymogi konfliktu, który zmierzał w kierunku wojny totalnej. Założyciel organizacji, Fritz Todt, do momentu swojej śmierci (8 lutego 1942 r.), rozbudowywał OT i sprawnie ją zarządzał, tworząc podwaliny pod gigantyczną strukturę, a jednocześnie poszerzał zakres swoich osobistych wpływów. W pełni zdyskontował to jego sukcesor Albert Speer, który usprawnił dobrze funkcjonującą maszynę budowlaną i wydobył tkwiące w niej rezerwy. Ocena działalności Todta, poza jego bezdyskusyjnymi kompetencjami organizacyjnymi i inżynierskimi, wymaga uwypuklenia ewidentnych skłonności do karierowiczostwa oraz bezgranicznego oddania ideologii nazistowskiej. Skutkiem tego była bezwzględna realizacja powierzonych mu zadań, co pociągnęło za sobą tysiące ofiar, które straciły życie lub zdrowie w wyniku bardzo ciężkiej pracy na placach budów zarządzanych przez OT.

Niniejszy tekst zawiera opis działalności OT od końca kampanii francuskiej do przejścia kontroli nad nią przez Speera po wypadku, w którym zginął Todt. Jest on uzupełnieniem artykułu, który ukazał się w 38 numerze „Pamięci i Sprawiedliwości” pod tytułem *Organizacja Todta – powstanie, rozwój i zakres działalności w latach 1938–1940* i zawiera omówienie dziejów OT od momentu powierzenia jej twórcy odpowiedzialności za budowę Wału Zachodniego (28 maja 1938 r.) do czerwca 1940 r. Całość opracowanego materiału stanowi próbę syntetycznego ujęcia działalności omawianej organizacji pod kierownictwem Todta.

SŁOWA KLUCZOWE

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

Organisation Todt – Development and Scope of Activities During the Years 1940–1942

Organisation Todt (OT) – a structure originally established to build a line of fortifications on the border of Germany with France (Western Wall). Starting from the September Campaign of 1939, it operated in the rear of the Wehrmacht, organising war logistics,

and carried out numerous construction projects subordinated to the German war effort in the occupied territories. Its activities significantly influenced the effectiveness of the German armed forces and provided significant support for the economy of the Third Reich. During the period indicated in the title of the article, the OT experienced enormous growth, caused by the expansion of the area of military operations and the demands of a conflict that was heading towards total war. The founder of the organisation, Fritz Todt, until his death (8 February 1942), expanded the OT and managed it efficiently, creating the foundations for a gigantic structure, and at the same time expanding the scope of his personal influence. This was fully taken advantage of by his successor, Albert Speer, who improved the well-functioning construction machine and exploited its reserves. The assessment of Todt's activities, apart from his indisputable organisational and engineering competences, requires emphasising his obvious tendencies towards careerism and boundless devotion to Nazi ideology. This resulted in the ruthless implementation of the tasks entrusted to him, which led to thousands of victims losing their lives or health as a result of the very hard work on construction sites managed by OT.

This text contains a description of the OT's activities from the end of the French campaign until Speer took control of it after the accident in which Todt died. It is a supplement to the article that appeared in the 38th issue of "Pamięć i Sprawiedliwość" ["Remembrance and Justice"] under the title *Organizacja Todta – powstanie, rozwój i zakres działalności w latach 1938–1940* [Organisation Todt – creation, development and scope of activity in the years 1938–1940] and contains a discussion of the history of OT from the moment its creator was entrusted with the responsibility for the construction of the Western Wall (28 May 1938) to June 1940. The entire material is an attempt at a synthetic approach to the activities of the discussed organisation under Todt's leadership.

KEYWORDS

Organisation Todt, Fritz Todt, Third Reich, German occupation policy in Europe

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. Opublikował liczne artykuły poświęcone tej problematyce oraz monografię: *Polscy robotnicy przymusowi w regionie bielefeldzkim podczas drugiej wojny światowej (1939–1945)*, Rzeszów 2014. E-mail: wkwiecinski@ur.edu.pl

WOJCIECH KWIECIŃSKI – PhD, works in the Institute of History of the University of Rzeszów (Department of Contemporary History). His main scholarly interests cover issues concerning forced labour in the Third Reich and the activities of the Todt Organization. He has published several articles on these subjects along with the monograph entitled *Polscy robotnicy przymusowi w regionie bielefeldzkim podczas drugiej wojny światowej (1939–1945)* [Polish forced labourers in the Bielefeld region during the Second World War (1939–1945)], Rzeszów 2014.