



You have downloaded a document from
RE-BUŚ
repository of the University of Silesia in Katowice

Title: Organizacja Todt w Rzeszy Niemieckiej i na Śląsku w latach 1933-1945

Author: Ryszard Kaczmarek

Citation style: Kaczmarek Ryszard. (2009). Organizacja Todt w Rzeszy Niemieckiej i na Śląsku w latach 1933-1945. „Szkice Archiwalno-Historyczne” (Nr 5, 2009, s. 25-38)



Uznanie autorstwa - Na tych samych warunkach - Licencja ta pozwala na kopiowanie, zmienianie, rozprowadzanie, przedstawianie i wykonywanie utworu tak długo, jak tylko na utwory zależne będzie udzielana taka sama licencja.

Ryszard Kaczmarek

ORGANIZACJA TODT W RZESZY NIEMIECKIEJ I NA ŚLĄSKU W LATACH 1933–1945¹

Powstanie Organizacji Todt w Rzeszy Niemieckiej

Powstanie organizacji Todt w Rzeszy Niemieckiej wynikało z konieczności uzyskania taniej siły roboczej do wykonania planowanych olbrzymich prac budowlanych. W programie gospodarczym realizowanym przez Hitlera po sięgnięciu przez niego po władzę w 1933 roku był to jeden z głównych punktów, który miał pomóc w przezwycięzeniu skutków kryzysu gospodarczego z lat 1929–1933. Uboczny efekt zapaści gospodarczej sprawił, że prawie 6 mln Niemców znalazło się na bruku, bez możliwości podjęcia jakiegokolwiek pracy. Duże inwestycje angażujące głównie siłę fizyczną robotników, a więc przy pracach ziemnych i prostych pracach budowlanych, stanowiły jeden ze sposobów szybkiego zatrudnienia setek tysięcy Niemców, a poza tym pozwalały na realizację gigantycznych planów naziistów dotyczących stworzenia nowoczesnej infrastruktury komunikacyjnej, przede wszystkim sieci autostrad koniecznych w momencie szybkiej motoryzacji i pojawienia się nowoczesnego transportu samochodowego, a także potrzeb ponownie rozbudowywanego przemysłu zbrojeniowego.

Pierwowzorem do stworzenia Organizacji Todt była tzw. Organizacja Budowy Generalnego Inspektora do spraw Niemieckich Dróg (*Bauorganisation des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen* – GdS). Powołano ją na drodze ustawowej. Zaraz po mianowaniu Hitlera na kanclerza Rzeszy Niemieckiej w styczniu 1933 roku zapowiedział on jej utworzenie. Konkretny kształt, w postaci przyjętej ustawy o budowie autostrad, przybrała jednak dopiero 27 czerwca 1933 roku, a nadzór nad projektem miał sprawować rząd Rzeszy. Na podstawie takiego pełnomocnictwa Hitler mianował 30 czerwca 1933 roku pełnomocnikiem w randze ministra Fritza Todta, bezpośrednio podporządkowując go rządowi Rzeszy i tworząc w ten sposób kolejny urząd nadzwyczajny, poza normalną strukturą administracyjną.

Todtowi podporządkowano także jednocześnie utworzone przez państwo niemieckie przedsiębiorstwo w postaci spółki „Austostrady Rzeszy” (*Gesellschaft*

¹ Zagadnienie organizacji i struktury Organizacji Todt na terenach wcielonych, w tym również na Śląsku, nie znajdowało do tej pory w polskiej historiografii zainteresowania. Informacje faktograficzne, z których korzystał autor, zostały zaczerpnięte z wydawnictw źródłowych i opracowań ujętych w dołączonej literaturze przedmiotu.

„Reichsautobahnen”). W strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwo „Autostrady Rzeszy” miało 2 oddziały wykonawcze: Oddział „A” – Autostrady (*Abteilung „A” – Autobahnen*) i Oddział „L” – Drogi Krajowe (*Abteilung „L” – Landstraßen*). 23 listopada 1934 roku utworzono dyrekcję przedsiębiorstwa „Autostrady Rzeszy” z siedzibą w Berlinie. Do bezpośrednich zadań wykonawczych w terenie powoływano do życia tzw. wyższe kierownictwa budowy (*Oberste Bauleitungen – OBL*), którym podlegały szczegółowe zadania. Cechowały się one jednak znacznym stopniem samodzielności podczas podejmowanych przez siebie przedsięwzięć. 1 czerwca 1938 roku nastąpiła przy okazji restrukturyzacji całej Organizacji Todt zmiana organu założycielskiego przedsiębiorstwa „Autostrady Rzeszy” – w miejsce rządu Rzeszy pojawiło się Ministerstwo Komunikacji Rzeszy (*Reichsverkehrsministerium*) i nastąpiła kolejna zmiana organizacyjna. Od tej pory przewodniczącym zarządu tej spółki i przewodniczącym rady nadzorczej był Generalny Inspektor Fritz Todt.

Ówczesny system przedsiębiorstwa państwowego, jakim były „Autostrady Rzeszy”, tworzył specyficzny melanz państwowego przedsięwzięcia i zaangażowania w przedsięwzięcie prywatnych firm budowlanych. Państwo bowiem nie tylko występowało jako wykonawca, bezpośrednio zatrudniając inżynierów i robotników poprzez stworzoną przez siebie firmę, ale ta sama firma występowała także jako inwestor i podpisywała kontrakty z innymi prywatnymi przedsiębiorstwami budowlanymi (podwykonawcami), które dawały w takich przypadkach własnych pracowników, wykonując tylko specjalistyczne usługi. Zazwyczaj, w pierwszej połowie lat 30., był to ratunek dla tych upadających z powodu braku zamówień zakładów i ich pracowników – bądź bezrobotnych, bądź oczekujących już na zbiorowe redukcje. Sposób wynagradzania robotników wśród podwykonawców był jednak specyficzny, wyłączony je z mechanizmu wolnokonkurencyjnego. Robotnicy dostawali pensje według tzw. taryf Todta (mniejszych niż stawki na wolnym rynku), ale oprócz tego mieli także prawo do bezpłatnego utrzymania, za które płaciło państwo, i na miejscu pracy uzyskiwali opiekę socjalną, organizowaną przez terenowe komórki NSDAP, Narodowosocjalistycznej Pomocy Społecznej (*Nationalsozialistische Volkswohlfahrt – NSV*) i Niemieckiego Frontu Pracy (*Deutscher Arbeitsfront – DAF*). System taki znacznie odbiegał od klasycznego mechanizmu wolnokonkurencyjnego kapitalizmu, raczej zmierzając w kierunku gospodarki planowej, a co najmniej daleko idącego interwencjonizmu państwa w ekonomię.

Taka forma pracy i płacy, wypracowana w latach 30. XX wieku, stała się typowa dla późniejszej *Organisation Todt*, wykorzystywano ją również w czasie wojny. O jej powszechnym wdrożeniu zadecydował sukces inwestycyjny i inżynierski, jaki udało się rzeczywiście odnieść – budowa do 1938 roku ok. 3000 odcinków autostrad w sumie liczących ponad 3 tys. kilometrów. Pierwsza niewielka autostrada w Niemczech łącząca Kolonię z Bonn powstała już co prawda w 1932 roku, ale prawdziwa rozbudowa sieci nastąpiła dopiero wraz z wdrożeniem planu „Reich-

sautobahn”. W jego ramach pierwsza droga tego typu z Frankfurtu do Darmstadt (rozpoczęcie prac przez symboliczne wbicie szpadla do ziemi nieopodal Frankfurtu nad Menem zostało zainicjowane przez samego Hitlera 27 czerwca 1933 roku) została otworzona już 19 maja 1935 roku. Pierwsze dwa odcinki na Śląsku oddano do użytku rok później, 27 września 1936 roku: Wrocław – Krzywa, potem poprowadzono do Legnicy i Gliwice-Bytom, chociaż ten ostatni nie do końca wykończony; prace były prowadzone do 1942 roku. Przygotowywano także wówczas odcinek przez Strzelce Opolskie do Opolą.

Właściwa struktura tzw. Organizacji Todta (*Organisation Todt* – OT) powstała dopiero w 1938 roku. Wbrew potocznemu przekonaniu nie była to organizacja afiliowana przy NSDAP (jak np. NSV, SA czy SS). Stała się instytucją samodzielną w momencie, kiedy Todt, pełniący do tej pory funkcję Generalnego Inspektora do spraw Niemieckich Dróg, otrzymał od Hitlera najpierw 28 maja 1938 roku polecenie, a 1 czerwca 1938 roku pełnomocnictwo do przyspieszenia budowy umocnień na zachodzie, które to zadanie do tej pory spoczywało całkowicie w rękach władz wojskowych. Było to znaczne rozszerzenie jego kompetencji i wprowadzenie całej struktury do zadań o charakterze ściśle wojskowym, aczkolwiek nie ulega wątpliwości, iż już planowanie sieci autostrad odpowiadało celom strategicznym, jednak nie można ich mimo to uznać za działalność wyłącznie wojskową. Całość działań w dziedzinie budowy umocnień na granicach Rzeszy od tej pory spoczywała w rękach Fritza Todta i jego organizacji ściśle współpracującej w tym względzie z rzeczywiście afiliowaną przy NSDAP formacją Służba Pracy Rzeszy (*Reichsarbeitsdienst* – RAD), a także z dowództwem wojskowym (zarówno *Oberkommando des Heeres* – OKH, jak i *Oberkommando der Wehrmacht* – OKW).

Pierwszym wielkim zadaniem Todta miało być zabezpieczenie granicy zachodniej Rzeszy (z Francją i Belgią), w obliczu podjętych wiosną 1938 roku przygotowań do aneksji Czechosłowacji. Od kwietnia 1938 roku w sztabie niemieckim przygotowywano tzw. Plan Zielony (*Fall Grün*), którego efektem, gdyby Republika Czechosłowacką odmówiła przyjęcia żądań terytorialnych Hitlera (zajęcia tzw. Sudetów – szerokiego pasa nadgranicznego z Rzeszą i byłą Austrią), miał być niemiecki atak wojskowy. Ponieważ Republika Czechosłowacka posiadała traktat sojuszniczy z Francją (także ze Związkiem Radzieckim) na wypadek takiego konfliktu – tak jak to stanie się również w przypadku agresji na Polskę rok później, przewidywano na zachodzie tylko obronne, przesłaniające granicę działania wojenne, a skoncentrowanie ataku na szybkim zajęciu Czechosłowacji. Zmusiło to Hitlera do decyzji o pośpiesznej rozbudowie umocnień na zachodzie, które dałyby możliwość utrzymania takiej kilkutygodniowej obrony na froncie pozycyjnym, wykorzystując stałe umocnienia i stosunkowo niewielką liczbę zaangażowanych w te działania wojsk.

Działalność Todta jako szefa nowej organizacji obarczonego tym zadaniem rozpoczęła się od podróży inspekcyjnej, w której uczestniczył także odpowiedzialny za całość gospodarki Szef Planu Czteroletniego (*Vierjahresplan*), marszałek Rzeszy, Hermann Göring. Uznano wówczas, że organizacja, która tak dobrze sprawdziła się przy budowie autostrad, może z powodzeniem taką rolę odegrać także przy budowie umocnień. W ten sposób powstało w czerwcu 1938 roku pierwsze ściśle wojskowe przedsięwzięcie Organisation Todt – Kierownictwo Budowy Wału Zachodniego (*Westwal-Oberbauleitung*) jako trzeci, obok budowy autostrad („A”) i dróg krajowych („L”), oddział z siedzibą w Wiesbaden (*Abteilung Wiesbaden – Westwallbau „W”*). Linia umocnień na zachodzie miała być niemiecką odpowiedzią na słynny pas umocnień francuskich – „linię Maginota”.

W tym też momencie ostatecznie ukształtowało się nazewnictwo całej organizacji. Do tej pory używano konsekwentnie w dokumentacji nazwy Organizacja Budowy Generalnego Inspektora do spraw Niemieckich Dróg (*Bauorganisation des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen*). Jednak nowe zadania na zachodzie, wykraczające poza budowę dróg, spowodowały coraz częstsze pojawianie się od kwietnia 1938 roku nowej nazwy, Organizacja Budowlana Doktora Todta (*Bauorganisation des Dr. Todt*), do tej pory nieużywanej. Oficjalnie nazwa *Organisation Todt* pojawiła się zaś po raz pierwszy w przemówieniu Hitlera na zjeździe partyjnym w Norymberdze 12 września 1938 roku. Publicznie o budowie umocnień na zachodzie i nowych pracach Todta Hitler powiadomił w swoim głośnym przemówieniu z 30 stycznia 1939 roku w Reichstagu, kiedy ostrzegął, że jeżeli żądania niemieckie nie zostaną spełnione, a – jak on to sam nazywał – „światowe żydostwo” nadal będzie torpedować jego plany w polityce zagranicznej, to Niemcy nie zawahają się przed użyciem siły.

Organisation Todt na Śląsku 1933–1938

Od samego początku istnienia urzędu Generalnego Inspektora do spraw Niemieckich Dróg istniała także struktura terenowa tej organizacji. Już 30 listopada 1933 roku, ze względu na istniejące podziały kompetencyjne zarządu drogami pomiędzy krajami niemieckimi (*Länder*), prowincjami Kraju Prusy (*Provinzen des Landes Preussen*) i powiatami (*Kreisen*), doprowadzono do rozpoczęcia ujednoczenia tych zarządów pod kontrolą Generalnego Inspektora. 22 marca 1934 roku przyjęto ustawę o czasowej nowej regulacji spraw dróg i zarządu drogami w Prusach i nowych okręgach Rzeszy, wprowadzając terenowe urzędy podległe Generalnemu Inspektorowi, pełniącemu jednocześnie funkcję Najwyższego Organu Władzy Państwowej Krajów Rzeszy, pruskich prowincji i okręgów Rzeszy (*Oberste Strassenbehörde der Länder, preussischen Provinzen und Reichsgaue*).

Na tej podstawie *Organisation Todt* pojawiła się także na Śląsku. Nowa instytucja, podległa Todtowi, na Śląsku pozostała przy urzędzie nadprezydenta Śląska

(*Oberpräsidium der Provinz Schlesien*) i jej siedziba mieściła się w gmachu prowincjonalnego samorządu (*Provinzialverband*) we Wrocławiu na ul. Ogrodowej (*Gartenstrasse*) 72–74.

Również rozbudowa przedsiębiorstwa „Autostrady Rzeszy” zaowocowała stworzeniem na Śląsku odrębnych wyższych kierownictw budów (OBL). Do 1935 roku utworzono na bazie statutu spółki „Autostrady Rzeszy” 15 OBL i 74 zwykle oddziały na pojedynczych inwestycjach (*Baubteilungen* – BAbt.), a Wyższe Kierownictwo Budowy Wrocław (*Oberste Bauleitung Breslau*) powstało bardzo wcześniej, bo już 20 grudnia 1933 roku. Podporządkowano mu w pierwszej połowie lat 30. pięć oddziałów:

- Oddział Wrocław (*BAbt. Breslau*) utworzony 1 marca 1934 roku,
- Oddział Legnica (*BAbt. Liegnitz*) utworzony 1 marca 1934 roku,
- Oddział Gliwice (*BAbt. Gleiwitz*) utworzony 7 maja 1934 roku,
- Oddział Chojnów (*BAbt. Haynau*) utworzony 1 października 1934 roku,
- Oddział Bolesławiec (*BAbt. Bunzlau*) utworzony 25 kwietnia 1935 roku.

Sytuacja organizacyjna OT na Śląsku zmieniła się jednak do 1938 roku. Przed wybuchem wojny, w porównaniu ze stanem z 1934 roku, dodano jeszcze 2 OBL i 51 oddziałów (jednocześnie ze względu na zakończenie robót zamknięto 25 oddziałów). W sumie w połowie 1938 roku funkcjonowało 17 OBL i ponad 100 oddziałów OT. Wyższemu Kierownictwu Budowy we Wrocławiu wówczas były podporządkowane już wtedy tylko cztery oddziały:

- Oddział Hagen (*BAbt. Hagen*),
- Oddział Forst (*BAbt. Forst*),
- Oddział Brzeg (*BAbt. Brieg*),
- Oddział Chojnów (*BAbt. Haynau*),

Organisation Todt podczas II wojny światowej

W czasie wojny OT była już w zasadzie jedyną formacją zajmującą się budownictwem wojskowym, a właściwie rodzajem drugiej armii zaangażowanej na tzw. froncie wewnętrznym przy budowie systemów obronnych i logistyce tych inwestycji. Symbolicznym zakończeniem militaryzacji OT było 25 stycznia 1943 roku najpierw podporządkowanie wszystkich placówek organizacji dowódcy tzw. frontu wewnętrznego (*Frontführer Heimat*), a w momencie zbliżania się frontu wyznaczonemu dowódcy wojskowemu przy sztabie grupy armii lub armii (*Chef der Frontführung*).

Od maja 1940 roku dodatkowym elementem wskazującym na postępującą militaryzację organizacji było wprowadzenie jednolitego umundurowania. Stało się to na początku kampanii na zachodzie. Mundury OT miały kolor oliwkowozielony. Dla odróżnienia ich od oddziałów nieprzyjacielskich (nie miały przecież obowiązującego w Wehrmachcie koloru *feldgrau*, a więc łatwo mogły być uznane

w czasie przypadkowego napotkania na zapleczu frontu za oddział dywersyjny) od czerwca 1940 roku dodano do tego munduru opaskę na ramieniu ze swastyką, a na rękawie pasek z napisem „OT”. Jednolite oznakowanie sprzętu, którym posługiwało się OT, nastąpiło dopiero rozkazem z 12 listopada 1941 roku. Wówczas to wydano instrukcję o oznaczeniu samochodów jeżdżących w służbie OT symbolem literowym organizacji. Zrezygnowano zaś z dotychczas powszechnie używanego jeszcze od lat 30. trójkąta postawionego na ostrzu. Uznano bowiem, że taki trójkąt umieszczony pomiędzy literami „OT” przypomina znak znienawidzonych wolnomularzy, traktowanych w nazistowskich Niemczech jako „wrogowie Rzeszy”.

Oddzielną formacją, co do której nie można już mieć wątpliwości co do jej wojskowego charakteru, były tzw. oddziały frontowe OT, stojące do dyspozycji Wehrmachtu i wykorzystywane przez niego bezpośrednio do walk na froncie. Utworzono je formalnie 13 października 1944 roku pod nazwą *OT-Front*. Formacja ta powstała z inicjatywy ówczesnego szefa OT Alberta Speera. Ponieważ w okresie tzw. wojny totalnej ogłoszonej przez Rzeszę Niemiecką nieustannie powstawały spory kompetencyjne pomiędzy dowódcami wojskowymi z Wehrmachtu, organami partyjnymi, głównie gauleiterami NSDAP w terenie pełniącymi funkcje zwierzchnie nad okręgami partyjnymi jako tzw. komisarze obrony Rzeszy (*Reichsverteidigungskommissare*), a dowódcami OT najniższymi zazwyczaj w kompetencyjnej drabinie, Speer – nadając swoim podwładnym rangę dowódców wydzielonych oddziałów – zamierzał odzyskać dla nich tak potrzebną przy nadzwyczajnych działaniach obronnych samodzielność, dającą możliwość wykazania się osobistymi umiejętnościami i inicjatywą. Na jego wniosek Hitler na początku października 1944 roku wyprowadził specjalne oddziały OT spod jurysdykcji miejscowych komisarzy obrony Rzeszy i stworzono z nich ruchome, mobilne oddziały frontowe do budowy dróg, mostów oraz ujęć wodnych – właśnie wspomniany *OT-Front*. Już wkrótce siły te liczyły około 80 tys. ludzi i były traktowane jako asystujące Wehrmachtowi. Zostały w pełni umundurowane i podczas tworzenia takich jednostek OT przeszkalano je wojskowo. Dekretem Hitlera wszystkie te oddziały, mimo protestów gauleiterów, którzy – podobnie jak w wypadku *Völksturmu* chcieli je kontrolować, podporządkowano je od października 1944 roku wyłącznie Speerowi.

Oddziały OT były przez aliantów uznawane od inwazji w Normandii za żołnierzy w rozumieniu konwencji haskiej o prowadzeniu działań lądowych. Sprawa ta początkowo budziła wątpliwości i zainteresował się nią sam Hitler, któremu już w lipcu 1944 roku, zaraz po lądowaniu aliantów, według notatek pochodzących z ministerstwa Speera, referowano, że:

„[...] mundur OT przez przeciwnika nie będzie traktowany jako mundur kombatanta i dlatego istnieje niebezpieczeństwo, że członkowie OT, którzy uczest-

niczyliby w walce, zostaną rozstrzelani jako partyzanci. Ministerstwo Spraw Zagranicznych Rzeszy do tej pory odmawiało tego, by mocarstwom nieprzyjacielskim przekazać informację o mundurach OT jako mundurach kombatanckich i zwrócić uwagę na to, że ludzie z OT mają żółte opaski na ramieniu z napisem Deutsche Wehrmacht, a z drugiej strony ludzie z OT, traktując to jako szczególny honor, noszą dalej opaski ze swastyką. Führer przychylił się do stanowiska OT i podniesionym głosem zadeklarował, że za każdego zabitego człowieka z OT zostanie rozstrzelanych 10. Anglików i żeby to w odpowiedniej formie przekazać do wiadomości Anglikom. Führerowi zreferowano, że ta niejasność sytuacji prawnej może przynieść w pewnych okolicznościach wielkie zamieszenie w szeregach OT i dlatego jest konieczne szybkie oświadczenie w tej sprawie przekazane nieprzyjacielskim mocarstwom.”

27 października 1944 roku OKH wskazało na znaczenie i ochronę OT oraz nakazało wymianę pozdrowień między wojskowymi i OT. Jednocześnie z tym zostały wydane nowe oznaczenia służbowe dla OT.

Według wspomnień Xaviera Dorscha, jednego z najbliższych współpracowników Todta, OT odznaczała się podczas wojny, w odróżnieniu od wielu innych tego typu organizacji w Rzeszy, sprawnością w działaniu i efektywnością w wypełnianiu zleczonych jej, niekiedy wręcz gigantycznych w swojej skali działań. W zeznaniach, składanych po wojnie Amerykanom, którzy byli niebywale zainteresowani sprawnością niemieckiej gospodarki podczas wojny, powiedział m.in.: „Trzeba zaznaczyć, że OT nie była instytucją, którą już planowano w czasie pokoju, czy tym bardziej nawet [wówczas] utworzono, żeby w czasie wojny traktować ją jako organizację pomocniczą wojska – chociaż doświadczenia wojny abisyńskiej mogłyby być wskazówką do tego, by przygotowywać całe przedsiębiorstwa budujące drogi jako osobne firmy budowlane z własnym personelem i urządzeniami na jakiś możliwy wypadek zastosowania w czasie wojny. OT otrzymywało jednak raczej takie zamówienia w zależności od przebiegu wojny; były to różnego rodzaju zamówienia budowlane i tworzone do tego za każdym razem odpowiadająca temu formie organizacyjną albo zmieniano dotychczas istniejącą, żeby odpowiadała ona aktualnym zadaniom. To powodowało, że dla kogoś stojącego z boku cała organizacja wydawała się wielopostaciowa, a nawet często nieprzejrzysta [w swojej strukturze] ze względu na tę niejasność związaną z usytuowaniem ustawowym i stosunkami z innymi urzędami Rzeszy i Wehrmachtu; wywoływało to nierzadko niesnaski i tarcia. Patrząc całościowo, było to jednak pożyteczne, ponieważ OT zachowała w związku z tym ruchliwość i możliwości dopasowania się do każdego z postawionych jej zadań.”

Wojna spowodowała kolejne przekształcenia organizacyjne w strukturze OT. W styczniu 1941 roku istniejąca do tej pory bezpośrednia podległość całej organizacji utworzonemu jeszcze w 1933 roku urzędowi nadzwyczajnemu GdS uległa

likwidacji. Powołano do życia sztab OT pod nazwą Centrali OT (krótko zwana *OT Zentrale*) z siedzibą w Berlinie, dalej jednak znajdującą się w strukturze urzędu GdS. Było to spowodowane rozciągającym się obszarem okupacji, kiedy zadania powierzane OT błyskawicznie rosły.

Todt zdecydował się wówczas na powołanie centrali dla koordynacji tych coraz bardziej rozproszonych działań, daleko już wykraczających poza granice Rzeszy z 1938 roku, dla których struktura była pierwotnie tworzona. Na czele tego sztabu (jego pełna nazwa brzmiała Generalny Inspektor do spraw Niemieckich Dróg, Organizacja Todt – Centrala – *Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Organisation Todt – Zentrale*) stanął wspomniany już dyrektor ministerialny, inżynier dyplomowany Xavier Dorsch, który dotychczas był jednym z kierowników OT w okupowanej części Francji. On zbudował całą strukturę berlińskiej centrali OT podzielonej na oddziały (*Abteilungen*): techniczny, kierowania załogą i zatrudniania firm, administracyjny, sanitarny, transportowy, wywiadowczy, prasy i propagandy. W sztabie tym na stałe pracowało ok. 100 osób.

Centrali Todta podlegało, oprócz już istniejących terenowych OBL ulokowanych w Rzeszy Niemieckiej, także tworzenie nowych kierownictw budów i nadzorowanie na obszarze okupowanym szybko się rozbudowujących tzw. oddziałów dyspozycyjnych (*Einsätze*). Po wybuchu wojny ze ZSRR w 1941 roku były to następujące oddziały dyspozycyjne:

- Oddział Wybrzeże Kanału (*Einsatz Kanalküste*) – Francja,
- Oddział Wybrzeże Zachodnie (*Einsatz Westküste*) – Francja, Belgia,
- Oddział Dania (*Einsatz Dänemark*),
- Naczelne Kierownictwo Budowy Trondheim (*Oberbauleitung Drontheim*) – Norwegia,
- Oddział Południe-Wschód (*Einsatz Süd-Ost*) – Bałkany,
- Oddział Jakub (*Einsatz Jacob*) – Rosja,
- Naczelne Kierownictwo Budowy Zagrzeb (*Oberbauleitung Zagreb*) – Chorwacja,
- Oddział Luftwaffe (*Einsatz Luftwaffe*),
- Zakłady Chemiczne „Askania” (*Chemische Werke Askania*),
- Kierownictwo Budowy Gdynia (*Bauleitung Gotenhafen*).

Punktem przełomowym w historii OT podczas wojny stała się nagła śmierć twórcy tej organizacji podczas startu samolotu Todta z lotniska koło Kwatery Głównej Hitlera nieopodal Kętrzyna. Jego następcą został wówczas jeden z faworytów Hitlera, dotychczasowy minister Albert Speer.

Dotychczasowy sztab współpracowników Speera (*Baustab*) stworzony w jego ministerstwie połączono w lutym 1942 roku z centralą OT. Dekret Hitlera z 2 września 1943 roku (OT została wówczas po raz pierwszy w ogóle wymieniona jako organizacja w akcie prawnym o charakterze ustawowym, tzw. dekreście z mocą ustawy – *Erlass*) podporządkowywał zaś organizację, traktowaną jako orga-

nizacja budowlana, a nie wojskowa, urzędowi Ministra Rzeszy do spraw Uzbrojenia i Amunicji (*Reichsminister für Bewaffung und Munition*), później po zmianie nazwy urzędowi Ministra Rzeszy do spraw Zbrojeń i Produkcji Wojennej (*Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion*), którym był właśnie Speer. W dekreście Hitlera z 2 września 1943 zapisano: „Szefem OT jest Minister Rzeszy do spraw Uzbrojenia i Amunicji. Minister [z kolei] podlega mi bezpośrednio i jest [tylko] przede mną odpowiedzialny”.

Działając na podstawie tych zapisów, Speer 12 października 1943 roku uppełnomocnił ponownie wcześniejszego kierownika OT – jeszcze z czasów Todta – Dorscha do kierowania organizacją, jako pełniącego funkcję pełnomocnika Ministra Rzeszy do spraw OT.

Na tej postawie Speer już własnymi rozporządzeniami o nowej organizacji budownictwa na terenie Rzeszy (z 3 i 9 czerwca 1944 roku) włączył całą OT wraz ze swoim wspomnianym już sztabem budowlanym do ministerialnego tzw. Urzędu Budowy Ministra Rzeszy do spraw Uzbrojenia i Produkcji Wojennej (*Amt Bau des Reichsministeriums für Rüstung und Kriegsproduktion*), którym kierował on sam. W dokumentach tę działalność jako szef zatwierdzał, używając specjalnego tytułu swojej funkcji urzędowej – Minister Rzeszy do spraw Uzbrojenia i Produkcji Wojennej Urząd Budowy OT (*Der Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion Amt Bau-OT*).

Te zmiany z jesieni 1944 roku zaowocowały ostatnimi zmianami w strukturze samej OT. 6 listopada 1944 roku Urząd Budowy OT wydał rozporządzenie o nowej organizacji budownictwa w Rzeszy, a w szczególności o zadaniach dowódców OBL (*OT-Einsatzgruppenleiter*) i dowódców oddziałów dyspozycyjnych (*OT-Einsatzleiter*). Formalnie podporządkowani komisarzom Rzeszy do spraw obrony, zachowywali jednak wspomnianą dużą samodzielność w podejmowanych działaniach o charakterze technicznym do momentu zbliżenia się frontu. Wówczas mieli skoncentrować się (normowało to rozporządzenie Urzędu z 22 listopada 1944 roku) na przygotowaniu zakwaterowania i zaopatrzenia wojsk frontowych.

OT zostało podzielone wówczas na 8 grup specjalnych (*Einsatzgruppen*), mniej więcej o wielkości brygad. Ich struktura była identyczna z podziałem na okręgi wojskowe i tzw. inspekcje zajmujące się problemami uzbrojenia i jego produkcji (*Rüstungsinspektionen* – Rül). W OT jedna grupa obejmowała zazwyczaj jednak nie jedną, ale kilka inspekcji. Dotychczasowe wyższe kierownictwa budowy (OBL) – w obszarze każdej pojedynczej inspekcji było ich teraz więcej – podporządkowano zaś tylko jednemu kierownikowi (*Einsatzleiter*).

Według stanu z 1944 roku wydzielono następujące grupy specjalne OT:

- I Grupa Specjalna (*I Einsatzgruppe*): działała w obszarze Rül I i jako tyłowa grupa w obszarze Grupy Armii *Russland-Nord*; *Einsatzgruppenleiter* – Haut, zastępca – Klugar;

- II Grupa Specjalna (*II Einsatzgruppe*): działała w obszarze Rül: II, III, XX, XXI; *Einsatzgruppenleiter* – Rostkothen, zastępca – stanowisko nieobsadzone;
- III Grupa Specjalna (*III Einsatzgruppe*): działała w obszarze Rül: VI, X; *Einsatzgruppenleiter* – Adam, zastępca – stanowisko nieobsadzone;
- IV Grupa Specjalna „Kyffhäuser“ (*IV Einsatzgruppe „Kyffhäuser“*): działała w obszarze Rül: XI a i b, IX; *Einsatzgruppenleiter* – Schmidt, zastępca – Flos;
- V Grupa Specjalna (*V Einsatzgruppe*): działała w obszarze Rül: V a i b, XII a i b; *Einsatzgruppenleiter* – Wagner, zastępca – stanowisko nieobsadzone;
- VI Grupa Specjalna (*VI Einsatzgruppe*): działała w obszarze Rül: VII, XIII, XVII; *Einsatzgruppenleiter* – Giesler, zastępca – Gimple;
- VII Grupa Specjalna (*VII Einsatzgruppe*): działała w obszarze Rül: IVb, VIII a i b; *Einsatzgruppenleiter* – Schlempp, zastępca – stanowisko nieobsadzone
- VIII Grupa Specjalna (*VIII Einsatzgruppe*): działała w obszarze Rül XVIII i alpejskiego oraz adriatyckiego obszaru operacyjnego; *Einsatzgruppenleiter* – Fuchs, zastępca – Michahelles.

Dowódcy grup specjalnych (*Einsatzgruppenleiter*) byli podporządkowani bezpośrednio Urzędowi Budowy OT w Berlinie, pełniąc jednocześnie w celu wypełnienia wzmiankowanych wcześniej możliwości samodzielnego działania funkcje pełnomocników poszczególnych komisarzy Rzeszy do spraw obrony. Im podlegali dowódcy oddziałów dyspozycyjnych OT (*OT-Einsatzleiter*), realizujący już pojedyncze inwestycje. *OT Einsatzgruppenleiter* był bezpośrednio podporządkowany *Amt Bau-OT*.

Zgodnie z zarządzeniem do zadań szczególnych dowódców grup OT (*OT-Einsatzgruppenleiter*) należało w szczególności:

- tworzenie i opracowywanie szczegółowe regionalnych programów budowy w porozumieniu z miejscowymi władzami i ministerstwem uzbrojenia;
 - tworzenie placów budów, a jeżeli OT była wykonawcą także zrealizowanie budowy;
 - rozdział kontyngentów surowców i urządzeń wg przyjętych programów inwestycji;
 - przeprowadzanie rozdziału zamówień na usługi dla firm zewnętrznych i nadzór nad inwestycjami;
 - rozdział robotników pomiędzy poszczególnymi okręgami i okręgowymi urzędami pracy w porozumieniu z miejscowymi (okręgowymi) oddziałami partyjnymi;
- Z kolei do kierowników pojedynczych budów (*OT-Einsatzleiter*) należało: kierowanie i nadzór nad budowami oraz kontakt z odpowiednią *Rül*, gdzie dowódca oddziału dyspozycyjnego OT występował w roli doradcy budowlanego w sprawach technicznych.

Według danych samej OT z 1943 roku organizacja liczyła 804 tys. członków nadzoru i robotników. Dane te nie obejmują żołnierzy OT, których w 1944 roku

było, jak już wspomniano, około 80 tys. Z tego niemieccy dowódcy (oficerowie i podoficerowie OT) i zwykli członkowie stanowili tylko około 1/8 (120 tys.). Najliczniejszą grupę tworzyli robotnicy obcokrajowcy (w większości na robotach przymusowych z Polski, Francji i innych krajów okupowanych, a także tzw. ostarbeiterzy z krajów byłego ZSRR). Oprócz tego zatrudniano także jeńców wojennych (możliwe że pod tą kategorią mogą mieścić się również w części więźniowie), których liczba sięgała wówczas 74 tys. Dla każdej z tych trzech grup obowiązywały różne taryfy wynagrodzeń i warunki zakwaterowania oraz warunki socjalne na stanowiskach pracy. Największy zakres prac do 1944 roku podejmowano na froncie wschodnim, gdzie przygotowywano sieć dróg i starano się za wszelką cenę utrzymać bez zakłóceń komunikację kolejową. Właśnie na tym odcinku frontu wypracowano metody działania na bezpośrednim zapleczu frontu. Te organizacyjne przekształcenia i odmienność działania tam zastosowana, przede wszystkim masowe zatrudnienie ostarbeiterów i więźniów oraz stosunkowo niewielkiej grupy specjalistów OT wyłącznie do nadzoru prac, zostały wykorzystane także przy budowie największej inwestycji na Śląsku realizowanej podczas wojny przez OT – kompleksu „Riese”². Równie gigantyczną inwestycją była budowa drogi w Norwegii i bazy dla łodzi podwodnych w Breście oraz rozbudowa portu w Gdyni.

Groźba całkowitego załamania obrony niemieckiej, która zarysowała się na całym obszarze operacyjnym walk na kontynencie europejskim latem 1944 roku spowodowała konieczność dostosowania struktury OT do działań na bezpośrednim zapleczu frontu, co do tej pory przewidywano tylko teoretycznie. 26 czerwca 1944 roku berlińska centrala OT zlikwidowała na zachodzie placówkę kierowniczą w Wiesbaden, która powstała jeszcze w 1938 roku, powołując na to miejsce tylko placówkę likwidacyjną (*Abwicklungsstelle Wiesbaden*), przeniesioną w październiku 1944 roku do Berlina. Podobną placówkę likwidacyjną utworzono w Wiedniu (*Abwicklungsstelle Wien*), jednak jej pracownicy pozostali w austriackiej stolicy. Resztki *OT-Einsatzgruppen* na wschodzie utworzyły zaś grupy nadzwyczajne, do których należały:

- *OT-Einsatzgruppe Brugmann*,
- *OT-Einsatzgruppe Ost*,
- *OT-Einsatzgruppe Deutschland I*.

Grupy te wycofywały się stopniowo razem z cofającym się frontem, a po dotarciu do Rzeszy próbowano je, zazwyczaj bezskutecznie, wprowadzić w jeszcze istniejące struktury OT w Rzeszy, które na przełomie 1944 i 1945 roku, przed ofensywą zimową, podjęły ostatnie próby ujednoczenia. Przetrwały, co najmniej

² W kolejnym numerze „Szkiców Archiwalno-Historycznych”, który ukaże się w 2010 roku, autor poświęci zaangażowaniu OT w budowę kompleksu „Riese” w Górach Sowich osobny artykuł.

z nazwy, przy już znacznie ograniczonych możliwościach działania, do końca wojny następujące grupy specjalne OT:

- I Grupa Specjalna „Tannenberg“ (*I Einsatzgruppe Tannenberg*) w Kętrzynie,
- II Grupa Specjalna „Deutschland II“ (*II Einsatzgruppe Deutschland*) w Berlin-Dahlem,
- III Grupa Specjalna „Hansa“ (*III Einsatzgruppe Hansa*) w Essen,
- IV Grupa Specjalna „Kyffhäuser“ (*IV Einsatzgruppe Kyffhäuser*) w Weimarze,
- V Grupa Specjalna „Deutschland V“ (*V Einsatzgruppe Deutschland V*) w Heidelbergu,
- VI Grupa Specjalna „Deutschland VI“ (*VI Einsatzgruppe Deutschland VI*) w Monachium,
- VII Grupa Specjalna „Deutschland VII“ (*VII Einsatzgruppe Deutschland VII*) w Pradze,
- VIII Grupa Specjalna „Alpen“ (*VIII Einsatzgruppe Alpen*) w Villach-Warnbach.

Formalnie organizacja OT została rozwiązana decyzją aliantów w ramach rozpoczętej akcji denazyfikacyjnej 10 października 1945 roku.

Na Śląsku OT działała zgodnie ze wskazanymi powyżej zasadami. Według stanu z 1 maja 1941 roku było na obszarze tej prowincji już 20 działających OBL (kierownictw budów) i 92 BAbt. (pojedyncze inwestycje). OBL we Wrocławiu miał następujące oddziały:

- Oddział Brzeg (*BAbt. Brieg*),
- Oddział Bolesławiec (*BAbt. Bunzlau*),
- Oddział Gliwice (*BAbt. Gleiwitz*),
- Oddział Lanškroun (*BAbt. Landskron*),
- Oddział Morawska Ostrawa (*BAbt. Mähr*),
- Oddział Moravská Třebová (*BAbt. Trübau*),
- Oddział Mysłowice (*BAbt. Myslowitz*).

Kiedy w 1944 doszło roku do wspomnianej reorganizacji i utworzenia grup specjalnych (*OT-Einsatzgruppen*), to śląskie oddziały OT trafiły do VII Grupy Specjalnej (*VII Einsatzgruppe*), obejmującej oprócz obydwu śląskich Inspekcji Zbrojeniowych w VIII okręgu wojskowym (VIIIa – dolnośląska, VIII b – górnośląska) także Protektorat Czech i Moraw. Dowódcą tej Grupy Specjalnej był od 1 października 1944 roku bliżej nieznanymi dyplomowany inżynier o nazwisku Schlempp. Z tej *Einsatzgruppe VII* OT powstała pod koniec 1944 roku, w momencie przygotowywania się do odparcia kolejnej ofensywy na wschodzie, wspomniana Grupa Specjalna „Deutschland VII” (*OT-Einsatzgruppe Deutschland VII*), do której nadal wchodziły: Śląsk, Protektorat Czech i Moraw, a także okręg Sudety.

Po rozpoczęciu przez wojska radzieckie ofensywy zimowej w styczniu 1945 roku na terenie działania OT z Wrocławia znalazła się także wycofująca się przez ten teren wydzielona jednostka OT, operująca do tej pory na zapleczu frontu

wschodniego, tzw. Grupa Specjalna Brugmann. Formalnie jej przyporządkowanie do Grupy Specjalnej „Deutschland VII” nastąpiło 5 lutego 1945 roku. Jej nazwa pochodziła od nazwiska kierującego grupą podczas kampanii wschodniej w 1944 roku prof. Brugmanna, działającego najpierw u boku Grupy Armii „Południe”, a potem Grupy Armii „Północ-Ukraina”. Dowódcą grupy od lipca 1944 roku został zaś niejaki Kumpf, który utrzymał to stanowisko do końca wojny. Po jej przemieszczeniu na teren okupowanej Polski (Generalnego Gubernatorstwa) działała u boku operującej na południu w rejonie Karpat Grupy Armii „A” (zgodnie z zarządzeniem z 19 lipca 1944 roku *OT-Einsatzgruppe Brugmann* objęła swym zasięgiem całą GG), a od 25 stycznia 1945 roku wspierała na Śląsku Grupę Armii „Mitte”. Ostatnim miejscem stacjonowania OBL Wrocław i dowództwa *OT-Einsatzgruppe Brugmann* była Praga, dokąd wycofywały się wojska niemieckie ze Śląska w końcowej fazie wojny.

Znamy największe inwestycje prowadzone na Śląsku przez OBL z Wrocławia w końcowym etapie wojny. Przede wszystkim była to budowa tzw. wału wschodniego (*Ostwall*) na wschodnich rubieżach Rzeszy, mającego zatrzymać ofensywę radziecką. Jego część, (cały miał się ciągnąć od Pomorza na południe do Śląska) ulokowana na przedpolach rejencji katowickiej (na terenie obecnego Zagłębia Dąbrowskiego i ówczesnego pow. chrzanowskiego) była budowana w ramach programu *Ostbau Oberschlesien*.

Drugim projektem realizowanym prawie do końca wojny były również prace na północnej granicy Śląska, w okolicach Namysłowa, pod nazwą *Baumassnahme Barthold*. Najpóźniej rozpoczętym projektem (zatwierdzonym dopiero w grudniu 1944 roku) były prace fortyfikacyjne w okolicach Leitmeritz (czeskie Litoměřice) pod nazwą *Bauvorhaben Richard*.

Trudności ustalenia, jakie oddziały znajdowały się na poszczególnych placach budów, wynikają z braków źródłowych i ciągłego przemieszczania się oddziałów OT. Na podstawie znanych adresów poczty polowej ustalano tylko część pułków z lokalizacją miejsc stacjonowania na Śląsku. W 1944 roku do VII Grupy Specjalnej (brygady) należały (według własnej numeracji) następujące pułki OT: 18, 80–90, 101, 109, 161–168. Należy zaznaczyć, że wskazane pułki nie obejmują tych, które były zaangażowane w budowę kompleksu „Riese”. Te nie miały ogólnej, znanej nam numeracji i w dokumentacji występują odrębnie, jako oddziały w ramach wyższego kierownictwa budowy – *OBL Riese*, a więc terytorialnie należącego do VII Grupy Specjalnej. Miały jednak zupełnie odrębne przyporządkowanie organizacyjne i prawdopodobnie zastosowano w nich nową metodę wypracowaną na zapleczu frontu wschodniego – nie tworzone zwartych oddziałów OT, ale wykorzystano tylko specjalistów budowlanych, a zapotrzebowanie na siłę roboczą zlecano SS, zatrudniając ostarbeiterów i więźniów.

Literatura przedmiotu:

- Böhm K.: *Die Organisation Todt im Einsatz 1939–1945 dargestellt nach Kriegsschauplätzen auf Grund der Feldpostnummern*. W: *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*. Hg. von H. Singer. Bd. 3. Osnabrück 1987.
- Cornwell J.: *Forschen für den Führer. Deutsche Naturwissenschaftler und der Zweite Weltkrieg*. Köln 2006.
- Cybulski B.: *Analiza stanu więźniów w podobozach KL Gross Rosen kompleksu „Riese” w latach 1944–1945*. W: „*Studia nad Faszyzmem i Zbrodniami Hitlerowskimi*”. Acta Universitatis Wratislaviensis nr 578. Wrocław 1981, s. 259–293.
- Deutschlands Rüstung im Zweiten Weltkrieg. Hitlers Konferenzen mit Albert Speer 1942–1945*. Hg. W. A. Boelcke. Frankfurt a. Main 1969.
- Dittrich R.: *Vom Werden, Wesen und Wirken der Organisation Todt*. W: *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*. Hg. von H. Singer. Bd. 1–2. Osnabrück 1998.
- Dorsch X.: *Die Organisation Todt*. W: *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*. Hg. von H. Singer. Bd. 1–2. Osnabrück 1998.
- Enzyklopädie des Nationalsozialismus* Hg. von W. Benz, H. Graml, H. Weiß. München 2001.
- Klee E.: *Das Personenlexikon zum Dritten Reich. Wer war was vor und nach 1945*. Frankfurt a. Main 2005.
- Krupp im 20. Jahrhundert. Die Geschichte des Unternehmens vom Ersten Weltkrieg bis zur Gründung der Stiftung*. Hg. L. Gall. Berlin 2002.
- Singer H.: *Entwicklung und Einsatz der Organisation Todt*. W: *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*. Hg. von H. Singer. Bd. 1–2. Osnabrück 1998.