

OT, l'organizzazione TODT

Autor(en): **Giardinieri, Valerio**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Rivista militare della Svizzera italiana**

Band (Jahr): **66 (1994)**

Heft 1

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-247131>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

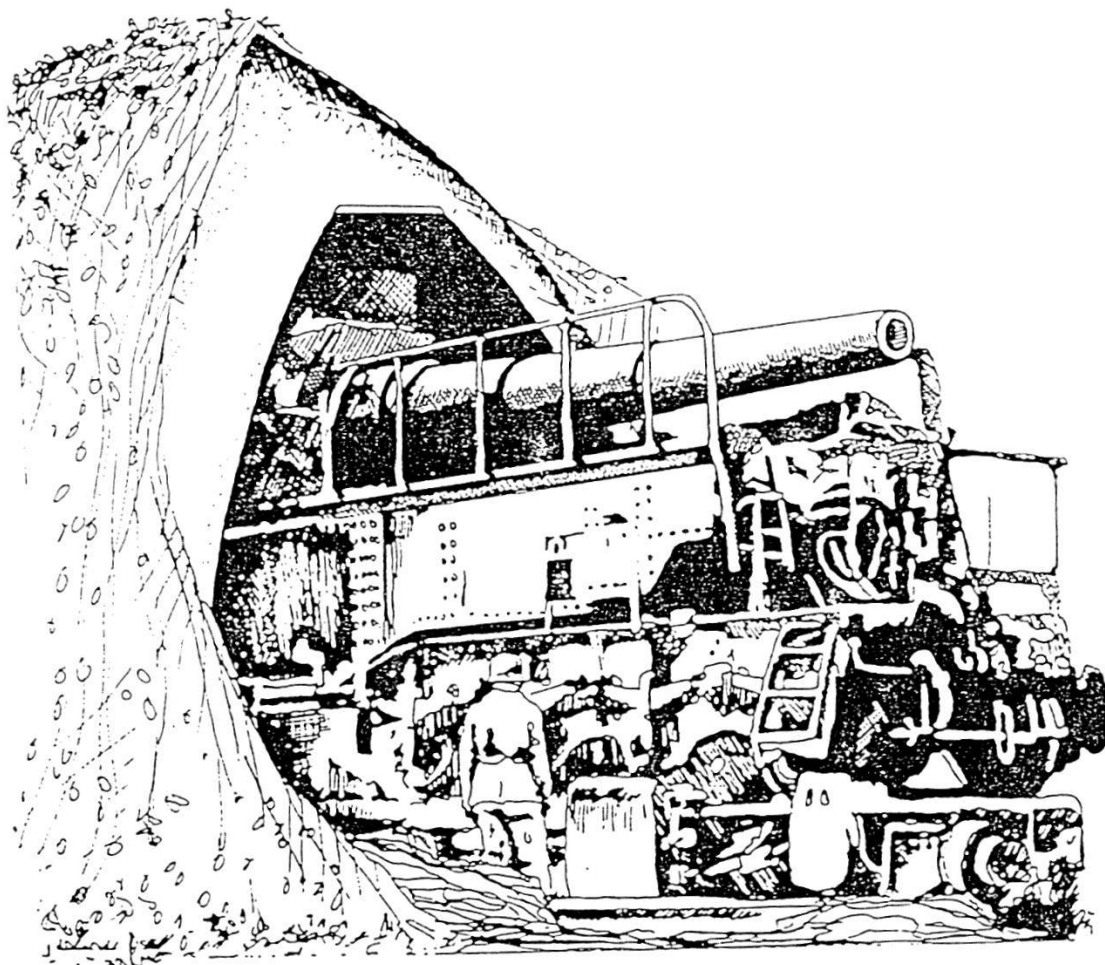
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

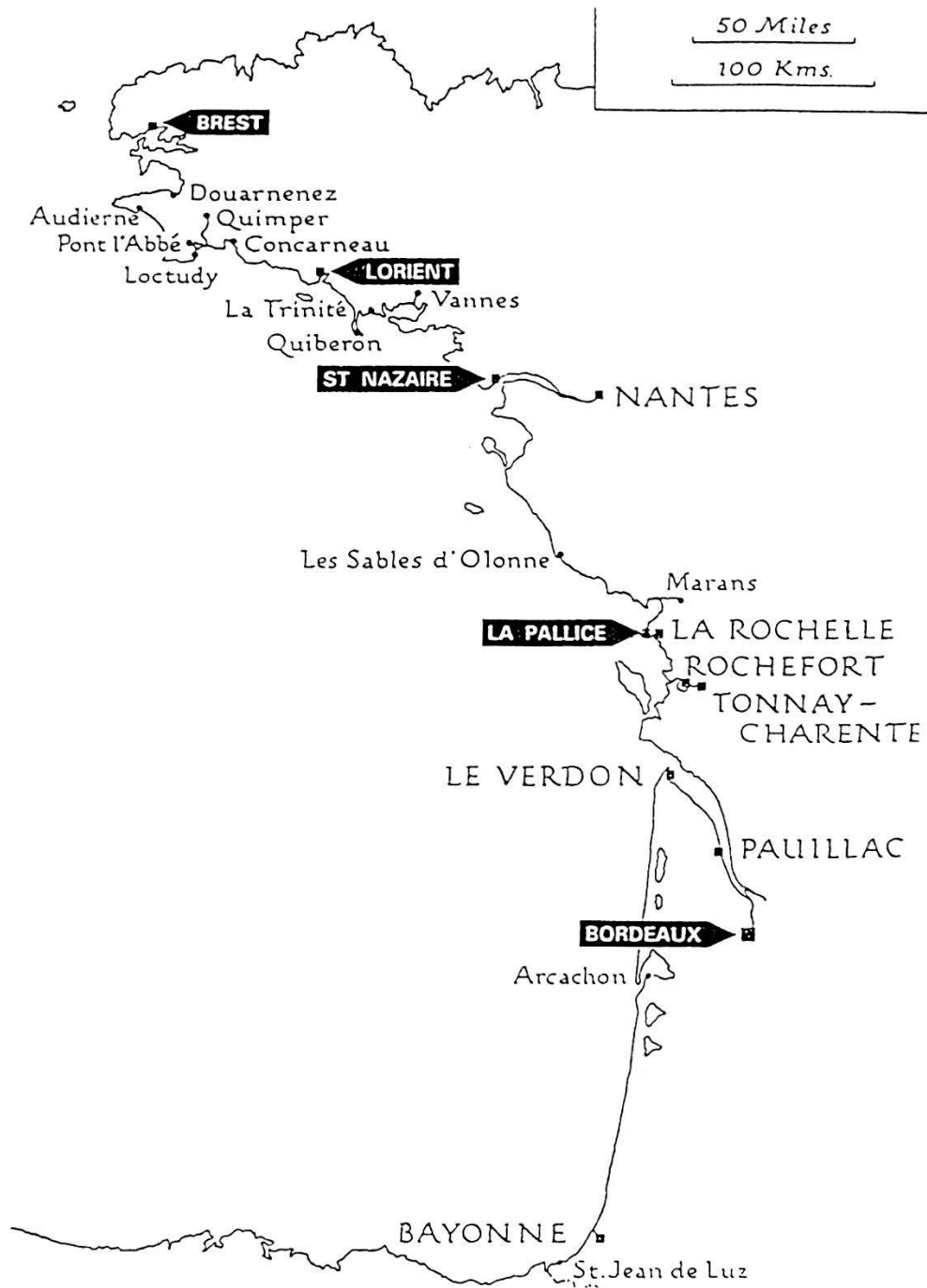
OT, l'organizzazione TODT

di Valerio Giardinieri

1. Premessa
2. Il punto di partenza: il programma delle autostrade (1933-1938)
3. Il Westwall (1938-1940)
4. Il Vallo Atlantico (1942-1944)
5. Conclusioni



Fra le realizzazioni più grandiose dell'OT c'erano i «Dombunker» per i cannoni su affusto ferroviario, impiegati per la difesa costiera del Canale della Manica.



Le principali basi di sommergibili lungo la costa atlantica.

I. Premessa

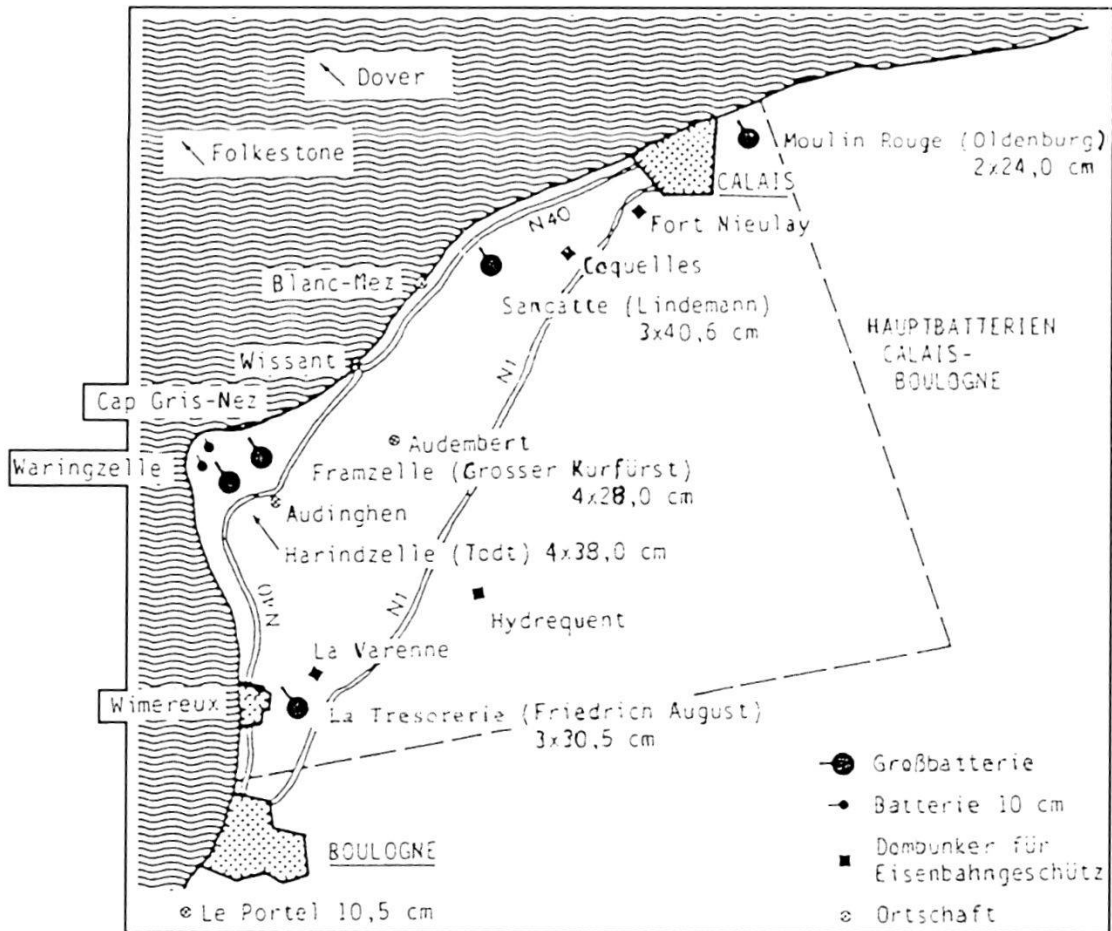
Queste note si propongono di fornire alcuni riferimenti di massima circa le attività dell'OT, struttura operativa che ha permesso, tra l'altro, di realizzare in tempi brevi due linee fortificate, ben note ai Ns. lettori:

- Prima, in tempo di pace, il Westwall (per francesi ed inglesi: Linea Sigfrido): 560 km. in sponda destra del Reno, dal confine svizzero (Basilea) al confine olandese.
Ideata come linea difensiva antagonista della Maginot, viene disarmata immediatamente dopo il Blitzkrieg che ha portato all'occupazione della Francia. Ritorna ad essere oggetto dei piani dell'OKW. (Comando Supremo della Wehrmacht) nel settembre '44 quando il fronte si avvicina ai confini del Reich: il 25 marzo '45 gli alleati sfondano l'ultima resistenza tedesca sul Reno, che si appoggia al Westwall, rapidamente riarmato nei mesi precedenti.
- Poi, a guerra già in corso da due anni e mezzo, il Vallo Atlantico: l'8 dicembre '41 gli Stati Uniti entrano in guerra, nel marzo '42 viene emessa dall'OKW la direttiva n. 40 (istruzioni circa la difesa costiera) e subito dopo, in maggio, iniziano i lavori da Capo Nord (in Norvegia) fino al confine con la Spagna, con determinate priorità. Il 6 giugno '44 (D-Day) si ferma qualsiasi allestimento.

Tutta una lunga serie di altre opere sono state realizzate dall'OT, ricordiamone alcune:

- Basi per sommergibili in Francia (vedi fig. 2);
- La fortificazione delle Isole inglesi del Canale, occupate il 2 luglio '40, senza colpo ferire;
- Basi di lancio per armi V1/V2/V3 in Normandia;
- Bunker per difesa costiera in Mediterraneo (Francia e Italia);
- Bunker per le varie linee di resistenza nell'Italia occupata, dopo l'8 settembre '43. Questo tema è tuttora oggetto di approfondimento da parte dell'autore di queste note, i primi risultati delle ricerche dovrebbero comparire a breve termine, è proprio il caso di dire: prossimamente su questo schermo!

Lasciamo alle molte opere specializzate esistenti la descrizione, più o meno completa, delle singole strutture fortificate e vediamo qual è stata l'evoluzione nel tempo dell'idea organizzativa, militare ed industriale ad un tempo, in una parola: «tedesca» come si esprimevano tutti comunemente fino a non molti anni or sono, quando volevano indicare un buon livello di efficienza operativa. Vedremo anche



Le batterie tedesche lungo il canale della Manica.

i difetti, meno noti ma inevitabilmente associati ad organizzazioni complesse di questo tipo, che operano in condizioni permanenti di emergenza.

2. Il punto di partenza: il programma delle autostrade (1933-38)

Franz Todt, tenente dell'aeronautica nella I G.M., lavora in una nota impresa di lavori civili, quando nel '22 si iscrive al Partito Nazionalsocialista, diventando amico personale di Hitler. Nel '30 pubblica uno studio, in cui sottolinea l'importanza per la Germania di dotarsi di una rete di autostrade, così da risolvere pure il problema della disoccupazione, molto grave all'epoca della Repubblica di Weimar. Nel '33 Hitler va al potere e crea una società apposita per la realizzazione del programma autostradale: Todt ne è il direttore amministrativo.

Ma lo Stato Maggiore francese non dorme, si accorge che la rete è il primo passo per arrivare a dotarsi di uno strumento al servizio del principio di mobilità cui si informano le teorie della guerra moderna. Il piano autostradale si sviluppa man mano, è il fiore all'occhiello della propaganda del Regime. Nel '38 si è formato un complesso industriale (imprese, mano d'opera, tecnici civili) molto compatto ed efficiente sotto la guida di Fritz Todt: a cui Hitler affida la costruzione del Westwall che sarà completato in un anno e mezzo.

3. Il Westwall (1938-40)

Quali i motivi che hanno portato alla decisione di costruire quest'opera? Diversi i pareri:

- è un bluff, i francesi hanno la Linea Maginot e così anche Hitler ne vuole una.
- il Westwall serve a proteggere le spalle all'esercito quando dovrà marciare verso est, come prevede la politica espansionistica del Terzo Reich.
- il Westwall non è circondato, come sarebbe logico, dal più rigoroso segreto militare, anzi! articoli, libri, fotografie, film documentari pubblicizzano ampiamente, o meglio esageratamente, con la regia del potentissimo ministro della propaganda, Goebbels, l'opera che diviene un vero e proprio «Status Symbol».

Sicuramente tutte queste ragioni hanno concorso in misura diversa a formare la decisione finale. Resta il fatto che dal punto di vista tecnico-militare, il Westwall non regge il confronto qualitativo con la Maginot: basta citare le cupole in acciaio, distribuite qua e là con molta parsimonia, che non sono né del tipo rotante né del tipo a scomparsa ma solo del tipo fisso, il settore di tiro circostante all'opera viene coperto ricorrendo a più armi automatiche inserite nell'opera stessa.

Tuttavia il Westwall raggiunge in parte i suoi obiettivi: nel settembre '44 gli alleati sono costretti a fermarsi a lungo, in attesa di rinforzi, di fronte al Westwall,

dove incontrano una resistenza ben superiore al previsto. L'OT ha provveduto a rinforzare in pochissimo tempo la linea, divenuta obsoleta nel breve volgere di quattro anni: le casamatte previste nel '40 per gli anticarro da 37 mm non potevano alloggiare nel '44 le armi da 75 mm o da 88 mm sviluppate durante il corso della guerra.

In conclusione alcuni dati numerici:

- Inizialmente, al 20 luglio '38, 35.000 lavoratori sono all'opera sul Westwall, sotto il controllo della OT. Incredibile: in due mesi e mezzo, al 6 ottobre, il numero è già salito a 342.000, quasi dieci volte l'iniziale!
- Sono state gettate più di 6 milioni di t. di calcestruzzo.
- Sono stati messi in opera 3 milioni di rotoli di filo spinato.
- Sono state costruite 22.000 opere singole, alla media di 40 opere al km. lineare di fronte. Ricordiamo che il Westwall aveva profondità, in alcuni tratti, fino a 15 km, essendo articolato su due «cinture avanzate» ed una «cintura arretrata».
- Giornalmente giungevano 350 treni carichi di materiale, ed altrettanto ne giungeva via strada.
- Il tutto in 18 mesi di lavoro, con termine delle attività nel dicembre '39.

Una descrizione tecnica sommaria è riportata nel libro (D) (da pag. 426 a pag. 432...) in bibliografia.

4. Il Vallo Atlantico

È noto che dopo aver invaso Francia, Belgio, Olanda, Danimarca e Norvegia, i tedeschi pianificano l'invasione dell'Inghilterra (operazione «Sea Lion»): ben conoscendo la superiorità britannica in mare, il Reich comincia a costruire nel febbraio '40 le gigantesche batterie costiere nella zona di Cap Gris Nez, in grado di colpire le spiagge inglesi della Manica (vedi fig. 3). Lo scopo è duplice: proteggere inizialmente, con fuoco di copertura, le operazioni di sbarco e tenere lontano la flotta inglese.

Ma la Luftwaffe non riesce a raggiungere la superiorità aerea durante la battaglia d'Inghilterra e quindi, nell'ottobre '40, l'operazione «Sea Lion» è abbandonata. I nuovi obiettivi di Hitler sono:

- Guerra di sommergibili all'Inghilterra, si iniziano a fortificare le basi U-Boat, da Brest a Bordeaux.
- Espansione ad est, infatti il 21.6.41 scatta l'operazione Barbarossa, l'invasione dell'Urss.

L'OKW si adegua ed emette nel luglio e nell'ottobre '41 due direttive in cui si delinea una strategia difensiva all'ovest e si prescrive di fortificare le Isole del Ca-

nale e le coste norvegesi, in particolare a Narvik, in vista di possibili attacchi inglesi. L'OT, che ha acquistato col tempo sempre maggior importanza ed indipendenza dalle forze armate, è all'opera quando l'8 dicembre '41 entrano in guerra anche gli Stati Uniti. L'OKW. rafforza immediatamente le disposizioni per la difesa della costa atlantica, individuando le seguenti priorità:

- subito, la Norvegia ed i porti tra la Gironda e Brest;
- poi, le Isole del Canale ed i porti tra la Senna e la Schelda;
- infine, tutta la costa in Normandia e in Bretagna.

Nel marzo '42, una direttiva più dettagliata indica la struttura di comando e le modalità operative in caso di sbarco nemico. Torneremo sull'argomento successivamente, per mettere in luce i conflitti sempre più evidenti tra Esercito, Marina, Luftwaffe ed OT.

Facciamo un passo indietro: l'8 febbraio '42 Fritz Todt muore nell'esplosione del suo aereo, nel '40 era stato nominato «Reichs Minister» per gli armamenti e le munizioni, nel '41 «Reichs Leiter». Lascia l'OT, un ente ausiliario dell'Esercito ma sotto controllo del Ministro, in pratica una «Task Force» che lavora per le forze armate. Gli succede Albert Speer, architetto di fiducia del Führer, che si pone subito l'obiettivo di migliorare la produttività della OT, rafforzando sia la standardizzazione delle opere, sia il controllo centrale sulle unità operative dislocate in tutta Europa (le «Oberbauleitung» o Direzioni lavori).

Nel maggio '42 iniziano i lavori sul Vallo Atlantico.

Nel novembre '43, l'OKW emette un'ulteriore direttiva in cui indica chiaramente l'eventualità di uno sbarco alleato entro la prossima primavera e ne sottolinea l'estrema pericolosità.

Contemporaneamente il generale Rommel è nominato ispettore delle fortificazioni, e nel gennaio '44, comandante in capo dell'area che si estende dall'Olanda alla Loira.

Tralasciamo di illustrare le divergenze d'opinione tra Rommel (sostenitore della difesa immediata sulle spiagge della Normandia e della Bretagna) e Von Rundstedt, Feldmaresciallo Comandante in Capo «ovest» (sostenitore delle grosse opere concentrate nel Pas de Calais), che ebbero riflessi negativi sull'operatività della OT. Riportiamo infine alcuni dati numerici, indicativi dello sforzo prodotto dall'OT.

- Scavi in terra = 17 milioni di m³;
- Manodopera impiegata (punta massima) = 500.000 lavoratori;
- 9300 opere singole fortificate, terminate al D-Day sul tratto di costa sotto il comando di Rommel (1400 km).

Per informazioni dettagliate (luoghi, tipologia delle strutture, armamenti) si rimanda al libro (E) in bibliografia.

5. Conclusioni

Già durante il periodo di realizzazione del Westwall, emerge man mano una situazione difficile: Fritz Todt non può, ed in gran parte non vuole, introdurre un tipo di gestione rigidamente centralizzata, e quindi opera come un'efficientissima «Task Force» che si limita ad eseguire quella attività che l'esercito ritiene di delegargli, di volta in volta. Tutto ciò è conseguenza di un ben preciso atteggiamento di Hitler: «Divide et Impera».

Quindi né l'esercito né l'OT (proclamata tale nel settembre '38) sono messi in condizione di accentrare tutto il potere. Gli effetti di questa politica sono evidenti: la mancanza di standardizzazione nei programmi si traduce in una scarsa economia nell'impiego delle risorse durante la costruzione delle opere. Vengono tuttavia raggiunti in pieno gli effetti propagandistici che il regime si era prefissi, ed anche gli alleati si fermeranno, prudentemente, più a lungo del necessario, di fronte al Westwall negli ultimi mesi di guerra.

È da tener presente che nel '40/41 l'attività dell'OT era limitata ai territori occupati ed, in più, Marina e Luftwaffe potevano affidare direttamente i lavori alle imprese bypassando l'OT.

Questa però aumenta il suo grado di autonomia dalle forze armate in occasione dei lavori nelle Isole del Canale, voluti personalmente da Hitler che tiene direttamente l'OT ai suoi ordini.

Nel febbraio '40 Todt è nominato ispettore generale per il piano quadriennale e si ritrova come capo Goering, che spinge per entrare in tutti i progetti di costruzioni, così da aumentare il suo potere personale rispetto al partito.

Morto Todt, nel febbraio '42 il suo successore Speer deve affrontare, durante lo sviluppo del Vallo Atlantico, una situazione conflittuale tra le forze armate. Ciascuna segue le proprie strategie con obiettivi differenti, in comune hanno solo la tendenza ad accaparrarsi materiali da costruzione, quanto più possibile ed è per porre rimedio a questa situazione che Speer, responsabile di tutta la produzione di guerra del Reich, rafforza l'OT portandola al ruolo di gruppo di progettazione (analogo a quelli esistenti di Esercito e Marina) mantenendo il suo compito principale: distribuire al meglio le risorse disponibili, materiali e manodopera. Ma ormai è tardi per realizzare in misura soddisfacente quell'obiettivo di standardizzazione che tutti noi diamo per scontato, direi quasi implicito nella sigla OT, sinonimo di metodologia tedesca ai livelli più alti.

Bibliografia

- A) *Handbook on German Military Forces*, US War Department.
- B) Alan S. Milward - *L'economia di guerra della Germania* - (Franco Angeli Editore 1978).
- C) Franz W. Seidler - *Die Organisation Todt* (edito nel 1987).
- D) J.B. Wahl - *La ligne Maginot en Alsace* (1987).
- E) Chazette - *Le Mur de l'Atlantique en Normandie* (Ed. Heimdal).