

Informe de la OGPU sobre el trabajo de los campos penales-laborales de la OGPU en 1933 y el plan para 1934

25 de marzo de 1934

25 de marzo de 1934.

Alto secreto.

Secretario del CC [**Comité Central**] del PCUS (b), camarada Stalin.

El número total de presos en los campos penales-laborales de la OGPU hasta el 10 de marzo es de 536.000. Se concentran en 13 campamentos, la mayoría de los cuales realiza el trabajo económico nacional más importante encomendado a la OGPU por el Comité Central del Partido Comunista de toda la Unión (b) y el SNK de la URSS. El resto de los campamentos, además de los trabajos mencionados, se ocupan de la agricultura y la pesca para proveer a la población del campamento de carne, pescado y verduras, ya que los campamentos de la OGPU no reciben carne y pescado del Estado desde 1932.

Características de los campamentos.

Actividades de producción de los campamentos

Campo de Dmitrov

La longitud total del canal es de 128 km. Volumen total de los movimientos de tierra al 15 de marzo de 1934 - 136 millones de metros cúbicos y de las obras de hormigón - 2.533.000 metros cúbicos. Las estructuras más importantes son 12 presas, 10 esclusas, 6 estaciones de bombeo, 7 depósitos de agua y 4 centrales hidroeléctricas. Las esclusas tienen 5,5 m de profundidad, 30 m de ancho y 290 m de largo. La longitud de la presa más grande de Ivankovsk junto con la presa de contención es de 10 km y su altura es de 32 m. El volumen total de los embalses del canal es de 1.826 millones de metros cúbicos y también está el embalse de Istra, con un volumen de 200 millones de metros cúbicos.

En 1933, las obras principales incluían 8.062 mil metros cúbicos de movimiento de tierras, 34 mil metros cúbicos de obras de hormigón y 1.609 mil metros cúbicos de edificios de ingeniería civil para las necesidades de construcción y el reasentamiento de la mano de obra.

En 1934 se prevé realizar unos 35 millones de metros cúbicos de excavación, 12.5 millones de metros cúbicos de terraplén y 630 mil metros cúbicos [de] obras de hormigón.

Desde principios de 1934 hasta el 15 de marzo, se realizaron 2.380 mil metros cúbicos de obras de excavación, 11.300 metros cúbicos de obras de hormigón y 430 mil metros cúbicos de obras de ingeniería civil.

Para garantizar el parque de excavadoras necesario, el 1 de enero de 1934 la fábrica de Kovrov fue transferida a la OGPU. El programa de la planta para 1934 antes de ser transferida a OGPU tenía previsto 60 excavadoras de 2,5 metros cúbicos. El programa actual para 1934 es de 135 excavadoras de la misma capacidad. En enero y febrero se produjeron 21 palas, 10 de las cuales se enviaron a Moscú-Volga, 10 - a NKPS para [la autopista] Moscú-Donbass y una en la vía de oruga - a Voened. El avance de los trabajos en el primer trimestre muestra que se cumplirá el programa anual de 135 excavadoras.

En la actualidad, 110 mil personas trabajan en la construcción del Moscú-Volga. Para agosto-septiembre se concentrarán hasta 250 mil personas.

En 1933 se gastaron 129 millones de rublos en la construcción del canal, en 1934 el Gobierno destinó 400 millones de rublos a las obras.

Campamento Baikal-Amur

Segundas pistas

Ferrocarril de Zabaikalskaya y Ussuriyskaya

En 1933 se realizaron las siguientes obras en las segundas vías del ferrocarril Transbaikal:

trabajos de excavación - 3.349 mil metros cúbicos

lastre - 146 mil metros cúbicos

mampostería - 27 mil metros cúbicos

En 1933 se terminaron las obras de 300 km, de los cuales se habían colocado 147 km de vías. Estos 147 kilómetros junto con los 8 kilómetros puestos a principios de 1934, y 155 kilómetros en total, ya habían sido puestos en funcionamiento, lo que dio la oportunidad de aumentar la capacidad de transporte de la línea Transbaikal en 3 pares de trenes al día.

El programa de trabajo para 1934 consiste en la preparación del lecho de la carretera, la realización de construcciones artificiales y el tendido de la vía principal de 1458 km y de las líneas de estación de 167 km.

Junto con los 147 kilómetros del total en 1933 en la línea Transbaikal, a finales de 1934 se deberían tender 904 kilómetros desde la estación de Karymskaya hasta la de Urusha.

En la línea de Ussuria se han construido 701 km, incluyendo el trayecto desde la estación de Urusha hasta la de Bochkarevo, y los cinco tramos más importantes por su capacidad de transporte entre Bochkarevo y Khabarovsk, con una longitud total de 38 km. Para ello, en 1934 es necesario realizar las siguientes obras

movimientos de tierra - 21.962.000 metros cúbicos (incluyendo unos 10 millones de metros cúbicos de roca y suelo congelado)

Tubos de piedra y hormigón - 76.000 m

pilares para puentes - 312.000 cu. m

Balasto de vías - 1.625.000 cu m

Tala de troncos - 650 mil metros cúbicos

corte de traviesas - 2 614 mil metros cúbicos.

Desde principios de 1934 hasta marzo, se realizaron 10, 546 mil metros cúbicos de movimientos de tierra, principalmente trabajos en roca y 16 mil metros cúbicos de trabajos de albañilería. Además, durante este tiempo se estaban llevando a cabo los trabajos preparatorios para el próximo giro de primavera y verano.

La entrega de alimentos en el lugar de trabajo, la adquisición de una gran cantidad de traviesas y el transporte de lastre (hasta 5.000 plataformas al día) también plantearán importantes dificultades.

Las condiciones de trabajo son extremadamente complicadas por el hecho de que es necesario realizar durante un año más de 1500 km de segundas vías sin romper la explotación normal y la capacidad de carga del ferrocarril en funcionamiento. El coste de las obras en 1934 constituirá 334 millones de rublos.

Línea principal Baikal-Amur

En 1933 se realizaron las siguientes obras: trabajos de excavación - 2.457 mil metros cúbicos.

tendido de la vía principal y de las vías de la estación - 43 km.

En 1934, se preparó el lecho de la carretera y se tendió la vía a lo largo de 127 km. Junto con las vías instaladas en 1933, la longitud total de la vía principal será de 170 km. Esto permitirá ampliar el tramo principal hasta Tynda, lo que permitirá a Soyuzdoloto enviar su carga por ferrocarril hasta Tynda y desde allí por carretera hasta Aldan, reduciendo así los envíos por carretera hasta Aldan en 175 km.

El volumen de las obras de BAM en 1934 es el siguiente:

Movimiento de tierras 2.050 mil metros cúbicos (incluyendo 1.050 mil metros cúbicos de roca y suelo congelado)

Estructuras artificiales de mampostería - 21.300 metros cúbicos

Puentes y tuberías de madera - 1.830 m

Lastre - 200 mil metros cúbicos. m

Las obras en 1934 emplearían a 15 mil personas.

El coste de las obras en 1934 sería de 25 millones de rublos.

Campamento Mar Blanco-Báltico

Mar Blanco-Canal del Báltico

llamado así por Stalin

El 20 de junio de 1933 se completó el Canal Mar Blanco-Báltico de Stalin. El Canal de Stalin se completó y se puso en funcionamiento.

El Canal Mar Blanco-Báltico

El 17 de agosto de 1933, por decreto del Soviet de Comisarios del Pueblo de la URSS, se creó el Combinado Mar Blanco-Canal Báltico, con el objetivo de reclamar y desarrollar las fuerzas de producción de los distritos, atraídos por el canal.

Para colonizar la región y proporcionar mano de obra para todas las obras venideras, debían llevarse 20.000 familias de colonos obreros, de las cuales, el 1 de marzo de 1934, se llevaron 3649 familias con 16.863 hombres.

Los principales emplazamientos en los que el Belbaltkombinat concentra sus actividades de producción en 1934 son:

En la región de Murmansk se inició la construcción de la central hidroeléctrica de Tuloma, con una capacidad de 48 mil kilovatios. Esta estación, junto con la de Niva-2, permitirá electrificar el ferrocarril de Kandalaksha a Murmansk, lo que es sumamente importante en condiciones de escasez aguda de combustible más allá del Círculo Polar.

Las obras de la primera fase deberán estar listas en 1936, para lo cual habrá que realizar las siguientes obras:

	Total:	En 1934:
Trabajo en roca	53.000 m ³	53.000 m ³
Excavación de otros suelos	224.000 m ³	224.000 m ³
Dragado	170.000 m ³	-
Terraplén bajo las presas	390.000 m ³	80.000 m ³
Esbozo de piedra	212.000 m ³	106.000 m ³
Obras de hormigón	91.100 m ³	46.300 m ³

La construcción en el río Tuloma incluye una presa de ahogo, un aliviadero, una central eléctrica y una estructura de regulación en el nacimiento del río Tuloma en Notozero.

El coste total de la central sería de 110 millones de rublos.

El coste de las obras en 1934 sería de 25 millones de rublos.

Ya se han construido 12 km de carretera sin asfaltar desde Koloda hasta el lugar de construcción de la planta.

Los principales trabajos de excavación de la presa han comenzado. El campo de trabajo y las unidades de energía auxiliar están en construcción. En estos momentos, 6.000 personas trabajan en las obras.

2. Construcción de los puertos de Soroki y Povenets.

Durante el otoño de 1933 se habían completado 200 mil metros cúbicos de dragado. Las siguientes obras están previstas para 1934:

dragado - 1 500 mil metros cúbicos

construcción de barreras - 2.600 m

construcción de terraplenes - 800 m.

Hasta la fecha, se ha completado el 65% del total de las obras de barrera.

El coste total de la construcción de ambos puertos es de 24 900 mil rublos. El coste de las obras en 1934 será de 7 millones de rublos. Las obras se terminarán en 1936.

3. Construcción de astilleros y construcción naval.

Se está construyendo un astillero para barcos de madera en Pindushi (a 7 km de Medgora). Se estaban construyendo cuatro cazas, nueve berlinas, boyas y botes salvavidas para el servicio del canal con un tonelaje total de 14 mil toneladas, que debían estar terminados para la navegación de 1934. Las embarcaciones señaladas junto con la flota recibida del Comisariado del Pueblo para el Transporte Acuático asegurarán el tráfico del canal previsto para 1934. Además, en 1934 en los astilleros de la industria y del Comisariado del Pueblo para Asuntos Internos, se colocará un número de remolcadores con una capacidad total de 6800 de potencia indicativa, y se pondrán en producción en 1935. 8 550 mil rublos fueron consignados para la construcción de los astilleros y la construcción naval en 1934.

4. Fábrica de madera en Segezha

En 1934, los trabajos preparatorios para la construcción de la fábrica de madera y papel de Segezha, que incluiría

Aserradero - 65 mil normas

Fábrica de pulpa de sulfito - 15 mil toneladas

Fábrica de pasta de madera - 23 mil toneladas

Fábrica de pasta al sulfato - 50 mil toneladas

Fábrica de papel - 50 mil toneladas

Planta de producción combinada de calor y electricidad - 18 mil kWt.

En 1934 se realizará un estudio de los bosques para definir las existencias de materias primas, el diseño y el pedido de equipos. La construcción del molino propiamente dicho comenzaría en 1935. El

coste total del molino de Segezha se estima en 187,3 millones de rublos. El coste de las obras en 1934 sería de 2 millones de rublos.

5. Explotación técnica del Canal Stalin Mar Blanco-Báltico

Continúan las investigaciones iniciadas en 1933 para el hierro en la zona de Pudozh-gora, para el cobre en la zona de Medgora, para diferentes materiales de construcción (caliza, granito, talciclorigita) en la zona del lago Onega, para las diatomitas (para el hormigón térmico) en la península de Kola, para la fluorita, etc.

Se produce un lote de 2000 toneladas de mineral de hierro de Pudozhgorsk, que se envía a los Urales para una fundición de prueba. Se organiza el desarrollo de canteras de granito para losas de revestimiento. Se está terminando la explotación comercial de la dolomía cáustica para la construcción.

6. Estudio y diseño conceptual de la segunda línea de esclusas (de aguas profundas) del canal Stalin.

Las encuestas se llevarán a cabo y se completarán en 1934, tras lo cual se iniciará la redacción. La segunda línea de esclusas está diseñada para permitir el paso de barcos. Se prevé que la profundidad del canal y de las esclusas sea de 6,4 m, en lugar de los 3,65 m de la primera línea.

7. Canal Kandalaksha-Murmansk

Se está llevando a cabo un estudio de reconocimiento en la cuenca del proyecto del canal Kandalaksha-Murmansk.

8. Desarrollo agrícola .

Para desarrollar las zonas que bordean el canal de Stalin y crear una mano de obra permanente para explotar las riquezas naturales de esas zonas, en 1934 se contratarán 20.000 familias de colonos. Para crear un huerto para la población colonizada y un campo de heno para el ganado, se recuperarán las zonas pantanosas y partes del bosque. Además, se incurrirá en gastos para la compra de ganado para los colonos trabajadores. Hasta la fecha, se han comprado 600 cabezas de ganado lechero.

Los trabajos realizados en el otoño de 1933 permitieron estudiar una superficie de 450 mil hectáreas para los asentamientos laborales. En la actualidad, se están construyendo 17 asentamientos laborales. En total se construyeron 47 mil metros cúbicos de edificios para los asentamientos.

En total, debían construirse 2 600 mil metros cúbicos de edificios para los asentamientos de trabajadores. El coste total de las inversiones en 1934 ascenderá a 15 millones de rublos.

9. Madera y explotación forestal

A pesar de la gran cantidad de obras y de las difíciles condiciones, se cumplió la tarea gubernamental de la flotación de la madera en Vygozero en 1933. Entre las obras más importantes se encuentran las siguientes:

1 214 900 fm se clasificaron en bahías

transportado: 1.016.100 lb. m

Rodado - 1.264.000 pies.

Para 1934 los recursos de la empresa Belbalt están previstos para extraer 818.000 pies de leña y madera industrial, y retirar 1.104.000 pies.

10. Industria pesquera

En 1933, cerca de la costa de Murmansk y de las islas Solovetsky, se capturaron 83 mil toneladas de pescado, lo que supuso el 138% del programa anual de la empresa.

Para 1934 se planificó el programa de captura de 100 mil cwt. El 1 de marzo se capturaron 25 mil ct. El campamento tenía dificultades por la falta de un número suficiente de barcos.

Campo de Ukhta-Pechora

Durante casi cinco años de existencia del campamento Ukhtua-Pechora se realizaron grandes trabajos de prospección de petróleo, radio, carbón y helio. Se obtuvieron resultados especialmente favorables con el radio y el carbón.

Petróleo

Nombre	Unidad de medida	Plan 1933	Terminado en 1933	% del plan
Extracción de petróleo	toneladas	12.023	7.743	64,4
Perforaciones de desarrollo y exploración	metros	15.395	14.536	94,5

El principal motivo del incumplimiento del plan de producción fue el bajo caudal de los pozos perforados. En los últimos meses de 1933 se pusieron en funcionamiento varios pozos con caudales más elevados (hasta 10 toneladas diarias), mejorando así las perspectivas de aumento de la producción. El 1 de enero de 1934, el número de pozos puestos en funcionamiento era de 34. La tasa de producción media de los pozos fue de 1,97 toneladas. Los pozos individuales tenían caudales de 6 a 10 toneladas.

El plan de producción para 1934 se fijó en 25 mil toneladas. Las perforaciones de desarrollo alcanzarán 13.805 m y las de exploración 6.760 m. En 1934 se transportarán 6 mil toneladas de petróleo desde Ukhta por mar. La parafina y la gasolina se transportarán a Kotlas y Syktyvkar a través de la construcción del campo Ukhta-Ust-Vym, de 286 km.

Carbón

Como resultado de la exploración geológica en Vorkuta, la formación carbonífera ha sido trazada a lo largo de 21 km. Las reservas identificadas del yacimiento de carbón de Vorkuta ascienden a 128.982.000 toneladas, de las cuales las reservas comerciales son de 37.500.000 toneladas. En términos de calidad, los carbones de Vorkuta se clasifican como carbones de sinterización de alto contenido calórico, similares a las mejores calidades de los carbones de Donetsk.

En Vorkuta, antes de la finalización del ferrocarril Vorkuta-Usa, que estaba en construcción, sólo se realizaron trabajos preparatorios. La producción de carbón en 1933 se realizó principalmente en el yacimiento de Shchugorskoe. El 1 de enero de 1934, la formación de carbón de Shchugor se extendía a lo largo de 800 m. Se identificaron reservas prospectivas de 3 millones de toneladas.

El 1 de enero de 1934 ya se producía hulla:

en Vorkuta - 10.500 toneladas

en Shchugor - 41.000 toneladas

En total, 51.500 toneladas.

Para 1934 la producción de carbón prevista se fijó en 117 mil toneladas, incluyendo 75 mil toneladas en Vorkuta y 42 mil toneladas en Shchugor. En 1934 habrá 2 minas en funcionamiento en Vorkuta y 2

minas en fase de hundimiento de pozos. En Pechora, estarían en funcionamiento 1 mina inclinada y 2 bocaminas. La exploración de carbón penetrará 8.000 metros.

Debido al importante crecimiento de la extracción de carbón, habrá grandes dificultades para sacarlo de los límites de Ukhta. Es necesario obtener una flota especial del NKVD para este propósito, ya que no hay otras formas de transporte, excepto el agua, hasta el final de la construcción del ferrocarril.

Para la exportación del carbón de Vorkuta hasta el río Usa se está construyendo un ferrocarril de vía estrecha de 65 km. Durante el año 1933 de un total de 309 mil metros cúbicos de obras de excavación, se completaron 32,5 kilómetros. La sucursal se completará en el verano de 1934.

En 1934 se iniciará la construcción del ferrocarril Vorkuta - Yugorsky Shar con una longitud total de 320 km. El alcance del trabajo que se realizará en 1934 es el siguiente:

	Medidor	Cantidad
Movimientos de tierra	m ³	300.000
Ingeniería civil	m ³	46.600
Construcción de 4 puertos deportivos temporales		
Construir un límite de tiempo - 30 km		

Aunque el alcance de la obra es pequeño, debe realizarse más allá del Círculo Polar Ártico, en una zona de permafrost, en completo aislamiento de la red ferroviaria y en condiciones de un periodo de navegación extremadamente corto, lo que dificultará mucho el transporte de personas, materiales y alimentos.

La organización de las obras se complicaría por la necesidad de construir un puerto. Además, la flota será necesario recibir de NKVD como todos los materiales de construcción deben ser entregados al lugar de la construcción por el agua de Arkhangelsk y Ust-Pechora (madera). El coste total de las obras en 1934 será de 10 millones de rublos.

La construcción del ferrocarril de vía ancha Vorkuta-Yugorsky Shar permitiría el pleno desarrollo del yacimiento de carbón de Vorkuta y la utilización racional del carbón de alta calidad de Vorkuta para las empresas metalúrgicas de Leningrado, a las que llegaría por el canal Stalin Mar Blanco-Báltico.

Radio [elemento; Radyy]

La única explotación minera de radio de la URSS en este momento es la de Ukhta. Como resultado de los trabajos realizados, se ha establecido un área de 200 kilómetros cuadrados de agua radiactiva. El caudal diario de agua cuando se utiliza el bombeo por compresor puede llegar a 7 mil metros cúbicos con un contenido de 31 mg de radio. El plan de trabajo en 1933 se llevó a cabo de la siguiente manera:

Nombre de la obra	Unidades de medida	Plan 1933	Terminado 1933	% del plan
Perforación con diamante para el agua	metros	19.300	19.371	100,3
Agua reciclada	m ³	1.339.920	758.326	56,6

El incumplimiento del plan de reciclaje de agua se debe a los bajos caudales de los pozos, especialmente los que se autodescargan. Actualmente hay un total de 30 pozos en funcionamiento. Hasta el 1 de enero de 1934, se había procesado un total de 912 mil metros cúbicos de agua.

Los concentrados resultantes contienen 4 g de radio. De estos 4g, 88 toneladas de concentrados que contenían 1,22g de radio fueron transferidos para su procesamiento a la Planta de Radio de Moscú.

Esta cantidad de concentrados equivale a una reserva de materias primas suficiente para cargar completamente la planta de radio de Moscú para todo el año 1934.

Nos hemos propuesto que el concentrado se transforme en sales de radio puras en la propia Ukhta, para eliminar el transporte del concentrado a Moscú. En 1934, está previsto procesar 2 g en Ukhta, y el resto se enviará a Moscú. El plan es producir 10 g de radio en 1934.

Asfaltitas

En la zona del río Izhma se han descubierto depósitos de asfaltitas de gran calidad. La exploración reveló reservas de 1 millón de toneladas con un contenido medio de 4% de asfaltita. En 1934 está prevista la extracción de 200 toneladas de asfaltita. El coste total de todos los trabajos mineros de Ukhtpechtrest en 1934 será de 31 millones de rublos.

Expedición de Vaigach

Minerales polimetálicos y fluorita: El plan de extracción en la isla de Vaygach en 1933 de 5900 toneladas de mineral de zinc-plata con un contenido de metal del 30% se cumplió completamente. Todo el mineral se entregaba a las empresas de pintura y laca de Leningrado y Yaroslavl.

En 1934 se proyectó la extracción de 6.000 toneladas de mineral de zinc-plomo y 4.000 [toneladas] de fluorita en la isla de Vaygach y en el extremo norte de Yugorsky Shard (en Amderma). El mineral de zinc-zinc se entregará a la industria de pinturas y barnices de Leningrado y Yaroslavl, y la fluorita a la fábrica de Polevskoy, en los Urales.

En 1934, las obras emplearían a 1.500 personas. El coste total de las obras en 1934 sería de 4 millones de rublos.

Campamento del Lejano Oriente

Carretera Komsomolsk-Khabarovsk La longitud total de la carretera era de 354 km. En 1933, 360 km de vía útil en dirección este y 100 km en dirección oeste. Se hicieron 24 km de caminos de acceso. Los trabajos de campo están terminados. Actualmente se está procesando el material. El proyecto se completará en marzo de 1934.

Los principales movimientos de tierra ya han comenzado, pero en mayo de 1934 se desplegará un gran frente de obras que se realizará en 1934:

movimiento de tierras - 5.773 mil metros cúbicos

Reforzamiento del lecho de la carretera - 50 mil metros cúbicos

Tubos y puentes de madera - 4450 m.

Puente sobre el río Tunguska - 500 metros lineales

mampostería - 12 mil metros cúbicos

Calzada - 330 mil metros cuadrados

Vías de acceso y carreteras provisionales - 425 km.

Toda la autopista estará terminada a finales de 1935. 23 mil personas trabajarán en el trazado en el III trimestre de 1934.

El coste de todo el trazado será de 100 millones de rublos.

Carbón

La producción de carbón en 1933 se llevó a cabo en la mina Artem. Con un plan de producción de 921.000 toneladas, se produjeron 936.000 toneladas, es decir, el 101,6% del plan.

Para 1934 se planificó el programa de extracción de carbón en "Artem" - 890 mil toneladas. Además, en 1933 Dalleg realizó trabajos de desarrollo del yacimiento Raichihinsky y para 1934 se planifica la extracción de 400 mil toneladas de carbón.

Construcción industrial

Durante 1933, el Campo del Lejano Oriente proporcionó mano de obra a una serie de empresas industriales, la mayoría de ellas de importancia para la defensa.

En 1934 se supone que la mano de obra está prevista:

al Comité de Reservas - para la construcción de almacenes y graneros - 7.500 hombres

Dalpromstroy

- para la construcción del astillero de Komsomolsk - 6.000 personas

- Para la construcción de una planta de aviones - 1.500 personas

- Construcción de una planta de cemento - 1000 personas

Dalstroyputi - para la construcción de una línea ferroviaria - 1500 personas

Pescado

En 1933, se adoptó un programa de capturas de 200.000 quintales. De hecho, se capturaron 208.200 quintales, es decir, el 104% del plan.

Para 1934, el plan se fijó en 250 mil quintales.

Campo de Temnikov

Registro

En 1933, el campo de Temnikov realizó las siguientes obras:

Nombre de la obra	Plan	Realizado (в ф. м) [no logro saber que unidades son]	% del plan
Recogida de leña	1.262.000	1.506.000	119
Recolección de madera para empresas	464.000	582.000	115
Retirar la leña	1.455.000	1.585.000	109
Retirada de la madera de la empresa	684.600	740.000	108

El suministro total de leña para Moscú ascendió a 1.867.000 raumetres [m³], o 64.400 vagones de leña, o el 109,5% del plan anual. En relación con el suministro total de leña a Moscú en 1933, el campo de Temnikov produjo alrededor del 35%. En 1934 el campo de Temnikov debe enviar 1.450.000 raumetres de leña a Moscú.

Campamento de Svir

Registro

Las siguientes obras fueron realizadas por el campo de Svir en 1933:

Nombre de la obra	Plan	Realizado (в ф. м) [no logro saber que unidades son]	% del plan
-------------------	------	---	------------

Recogida de leña	2.446.000	2.533.000	101
Recolección de madera para empresas	841.000	942.000	112
Retirar la leña	2.536.000	2.554.000	101
Retirada de la madera de la empresa	388.000	893.000	101

Incluyendo para Leningrado se adquirieron 2.150.000 raumetros de leña, es decir, 74.100 carros de leña, o el 118,35 [%] del plan. De la cantidad total de leña entregada a Leningrado en 1933, el campo de Svirsky despachó el 50% de la misma.

Para 1934 el campo de Svir debe enviar 3.086.000 raumetros de leña a Leningrado.

Campamento de Siberia

Carbón

Las minas de Kuzbassugol utilizan la mano de obra del campo siberiano. En 1933 se produjeron 557.000 toneladas, lo que representa el 72,9% del plan anual. El desfase del plan se refiere a principios de 1933, cuando no había sujetadores ni explosivos. A finales de 1933 se cumplieron los planes mensuales: en diciembre se cumplió el 104% del plan mensual.

En 1934 se planificó un programa de producción de un millón de toneladas, en el que la mano de obra del campo siberiano contribuiría en un 60-65% a la realización del programa.

Zona de Chuisky

La longitud del tramo va desde Biysk hasta la frontera con Mongolia. El plan era construir 101 km de carretera en la temporada del 1 de mayo al 1 de noviembre de 1933. En el plazo especificado se habían construido 107 km, es decir, el 106% del plan. En 1933 se realizaron las siguientes obras importantes:

	Unidades de medida	Cantidad
Movimientos de tierra	m ³	469.000
Recogida de grava	m ³	42.000

El plan de trabajo para 1934 es de 141 km.

Ferrocarril Akhpun-Tashtagol

El objetivo del ferrocarril es conectar Kuznetskstroy con Gornaya Shoria, donde se encuentra el mineral, y abastecer a Kuznetskstroy con este mineral. La longitud total de la carretera es de 95 km. Plazo de terminación de la carretera - enero de 1936.

En 1934 deberían ejecutarse las siguientes obras:

Movimiento de tierras - 1.560 mil metros cúbicos (incluidos 260 mil metros cúbicos de roca)

Piedra [artificial] [estructuras]. - 10 mil metros cúbicos

Construcción de túneles - 150 m de longitud - 112 km

La construcción del ferrocarril Akhpun-Tashtagol presentará considerables dificultades. En vista de la extrema dureza del distrito, en algunos kilómetros de carretera será necesario hacer 30 mil metros cúbicos de obras de tierra frente a los 10-15 mil normales en el distrito llano.

Las obras de construcción de la carretera ya han comenzado. En 1934 se emplearía una media de 10 mil personas.

El coste de las obras en 1934 será de 20 millones de rublos.

Agricultura

El plan para 1933 era sembrar 34.000 hectáreas en las granjas estatales de Siberia. De hecho, se sembraron 40.074 hectáreas. El rendimiento en las granjas estatales del campo era superior al de las granjas estatales del Grain Trust en Siberia Occidental.

	Trigo (en quintales/ha)	Avena (en quintales/ha)
Granjas estatales del Grain Trust	6	6
Granjas estatales del campo siberiano	8,8	10,6

En 1934, se iban a sembrar 35.000 hectáreas.

La superficie segada en 1933 era de 32.987 ha. Se segaron 32.987 ha. El heno cosechado fue de 27.877 toneladas.

El número de cabezas de ganado aumentó considerablemente en 1933 y seguirá haciéndolo en 1934:

	1 de enero de 1933	1 de enero de 1934	1 de enero de 1935
Ganado	2.307	4.301	5.420
Cerdos	7.875	19.551	37.000

El rebaño de ovejas también ha aumentado considerablemente.

Campo de Karaganda

Algodón

En las granjas estatales del campo de Asia Central se desarrolló una superficie de algodón de 5.049 ha en 1933. A pesar de la recepción tardía de las explotaciones estatales de algodón, de su estado insatisfactorio en el momento de la transferencia, de la falta de preparación de las tierras y del sistema de riego, el campo recibió 6,19 quintales de algodón por hectárea, mientras que el algodón de Uzbeksovkhoz recibió 5,4 quintales por hectárea.

Se cosecharon un total de 2.800 toneladas de algodón en bruto. Todo el algodón del campo se vende en su totalidad a Soyuzkhlopok. Traducido en tela, la propia cosecha de algodón produciría unos 8.800 mil metros, es decir, una cantidad que cubre más de un tercio de la demanda anual de metros de los campos para la ropa de los prisioneros confinados en ellos.

Para 1934 está previsto sembrar 6.364 hectáreas de algodón. Se espera que se produzcan unas 5.000 toneladas de algodón en bruto.

La capacidad de trabajo de la población del campamento se caracteriza por los siguientes indicadores:

	1932		1933	
	Número absoluto	%	Número absoluto	%
Bastante capaz	158.200	55,4	242.200	53,5
Con una capacidad de trabajo reducida	98.200	34,4	151.600	33,5
Débil	29.500	10,2	58.800	13
Total	285.500	100	452.600	100

La tasa de mortalidad entre la población del campo fue del 5,2% en 1932, y del 15,7% en 1933 (68 mil personas).

El número de débiles y desempleados por enfermedad en 1932 era de 15,4 mil, es decir, el 5,4 %, y en 1934 de 50 mil, es decir, el 11 %.

Así, durante 1933:

- a) la gran mayoría de la antigua población de los campos se fue y los campos emplearon predominantemente nuevos contingentes;
- b) La composición de la población en términos de capacidad de trabajo se deterioró;
- c) El número de inactivos por enfermedad ha aumentado;
- d) la tasa de mortalidad aumentó considerablemente.

Este último fenómeno provocó un menor índice de trabajo directo y la disminución del rendimiento en las normas de producción asignadas a algunos de los trabajadores del campo.

Todo ello se debió a que a los campamentos llegaron personas demacradas, que habían estado en condiciones extremadamente difíciles durante mucho tiempo, procedentes del Hogar de la Unión, mientras que los considerables desafíos de los campamentos hicieron necesario un aumento de las normas de producción. En 1934, la situación sería aún más tensa, es decir, los contingentes disponibles estarían lejos de ser suficientes para satisfacer las necesidades de los proyectos de construcción más importantes. Sin embargo, hay que señalar que la ración diaria de alimentos básicos fue menor en 1933 que en 1932. Al mismo tiempo, es necesario subrayar que la ración de alimentos para los campos disminuyó en 1933 en comparación con 1932. La porción diaria de alimentos fue de 3.443 kcal y de 2112 kcal en 1933, es decir, el 61 %, y se mantuvo igual en 1934.

Al mismo tiempo, los campos no disponían de suficientes productos industriales para abastecer a la población del campo. La provisión de puestos para 1934, que ascendía a 32,2 millones de rublos, sólo se cumplió en 10,3 millones de rublos. Dado que no hay otros sistemas de comercio en los campos, las necesidades de la población de los campos en cuanto a productos manufacturados y alimentos siguen siendo en gran medida insatisfechas. Especialmente sensible será la falta de tabaco y jabón para lavar la ropa, que suele estimular un alto nivel de productividad en los campamentos.

Paralelamente a la utilización de la mano de obra de los campos para los proyectos de construcción más importantes, un gran número de presos adquirió habilidades y cualificaciones laborales en el curso de su trabajo. En 1933, unas 40.000 personas completaron la formación profesional y obtuvieron cualificaciones. Entre ellos había conductores de tractores, trabajadores del hormigón, trabajadores de la recuperación de tierras, trabajadores de la construcción, carpinteros, mineros, maestros de perforación, paramédicos, patólogos y una amplia variedad de otros oficios. Además, más de 40.000 personas recibieron formación en alfabetización y unas 16.000 asistieron a escuelas de analfabetismo.

El plan para 1934 consistía en formar a más de 40.000 prisioneros en los campos mediante cursos de formación profesional y aprendizaje.

Al menos el 60% de la población total de los campos participó en la competición. Alrededor del 40% son trabajadores de choque. Todos los demás tipos de trabajo cultural y educativo -bibliotecas, cines, rincones rojos y, en particular, periódicos, boletines y periódicos murales- están llegando a toda la población del campamento.

Los retos más importantes para el sistema de campamentos en 1934 son:

1. Hay escasez de mano de obra para cubrir las necesidades de la línea Moscú-Volga, las segundas vías de los ferrocarriles Transbaikal y Ussuriano y la línea principal Baikal-Amur.
2. En la bajada de las normas de producción de raciones para los presos.
3. En la escasez de mercancías de los puestos.

Vicepresidente de la OGPU Yagoda