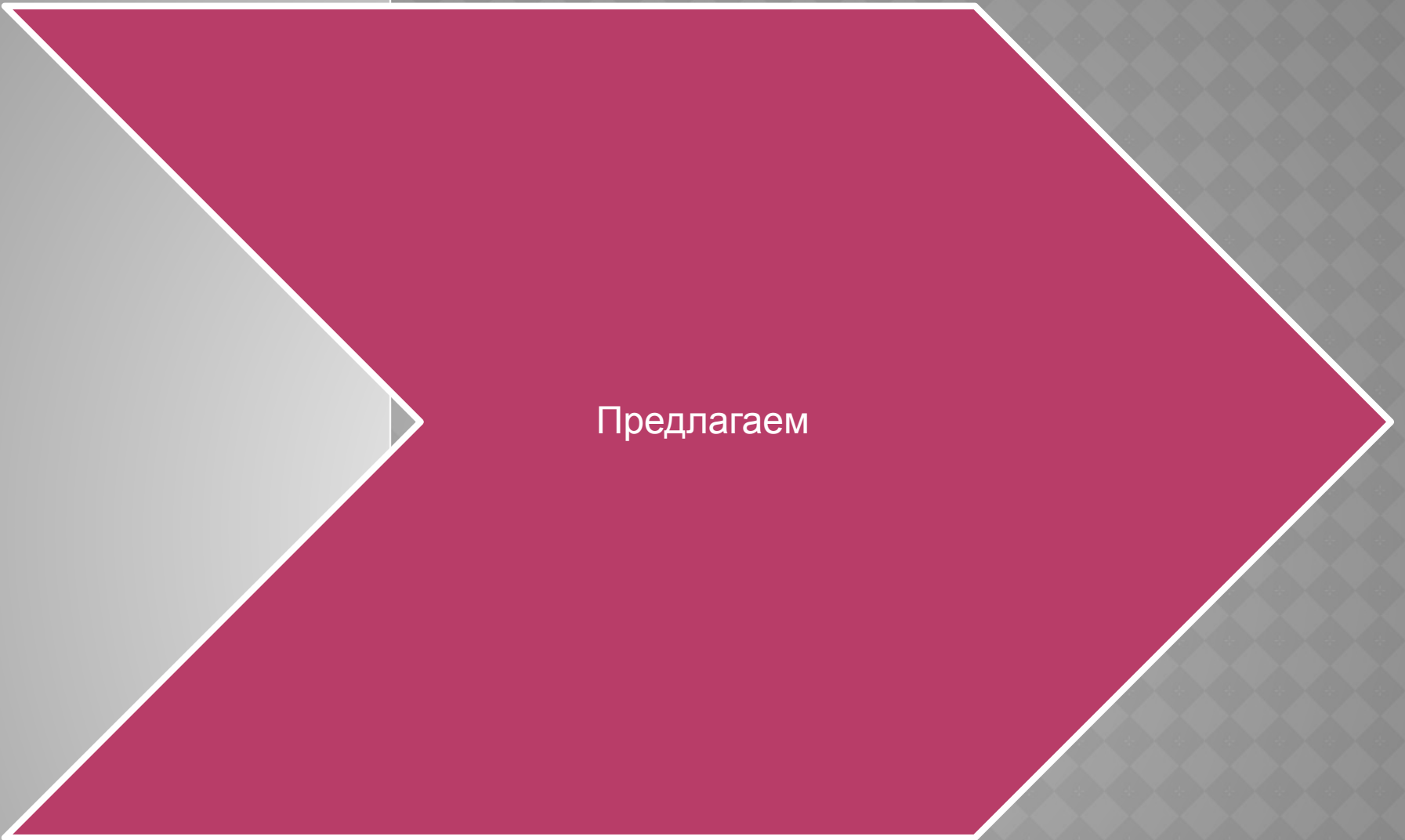




Предлагаем



am



В 1904 году в Тайшете было построено паровозное депо. В 1906 году Тайшет стал селом Алзамайской волости. С 1910 года центр Тайшетской волости Канского округа Красноярского уезда Енисейской губернии.

Первая улица города, современная Матросова.



В 1937 г. село Тайшет преобразовали в рабочий поселок, который сразу стал районным центром в созданной в этом же году Иркутской области.

В марте 1938 г. поселок получил статус города. В то время здесь работали два крупных лесопильных предприятия, шпалопропиточный завод, паровозное депо и вагоноремонтный пункт, кирпичный завод, машинно-тракторная мастерская, паровая мельница и две хлебопекарни.

С 1938 г. в Тайшете разместили ряд подразделений ГУЛАГа, и он превратился в своеобразную «лагерную столицу» Иркутской области. Здесь начинался Западный участок БАМа. Вдоль трассы будущей железной дороги разместили лагпункты и колонны исправительно-трудовых лагерей (ИТЛ). Этот мрачный период в истории города продолжался почти до 1960-х гг. В течение этого срока в Тайшете дислоцировались:

- Тайшетлаг (ИТЛ У НКВД по Иркутской области);
- Южлаг (ИТЛ ГУЛЖДС НКВД);
- Озер лаг (ИТЛ № 7 с особо строгим режимом содержания заключенных, созданный в 1948-1949 гг. на базе Южлага)*.



Используя даровой труд заключенных, власти рассчитывали быстро построить магистраль. Открыть движение поездов на участке Тайшет — Падун (350 км) планировали в 1940 г., а на участке Падун — Лена — в 1941 г. Но эти планы так и не были реализованы. Отчасти из-за низкой организации работ, их слабой инженерной подготовки и высокой затратности, но в основном по причине крайне неэффективного труда заключенных. Оказалось, что железнодорожное строительство, осуществляемое системой ГУЛАГа, значительно уступает по своей эффективности работам по сооружению Транссиба и других магистралей в дореволюционной России.

В конце 1940-х гг. в двух ИТЛ собрали для строительных работ порядка 100 тыс. чел. (в Ангарлаге — около 60 тыс., в Озерлаге — 40 тыс.). Это почти вдвое больше, чем было задействовано при возведении Транссибирской магистрали в конце XIX в. Но даже такая масса даровой рабочей силы не могла компенсировать крайне низкого организационного и инженерно-технического обеспечения строительных работ. В какой-то степени положение спасали «харбинцы» — наши соотечественники, проживавшие в Маньчжурии, оказавшиеся после разгрома Квантунской армии осенью 1945 г. «врагами народа» и сосланные на строительство дороги. Многие из них имели большой опыт железнодорожного строительства (участвовали в возведении Транссиба и КВЖД) и остались работать в Харбине после революции. «Харбинцы» выделялись среди других заключенных своим трудолюбием и профессионализмом. Благодаря их участию сооружение магистрали пошло быстрее.

В декабре 1947 г. железнодорожный путь проложили до старого Братска, куда пришел первый поезд с четырьмя вагонами-теплушками

К 1970-м гг. планировалась организовать в Тайшете производство ферросплавов и электросталей, легированных ниобием, а также феррониобия и ниобия. Выпуск подобной продукции мог бы существенно снизить металлоемкость стальных конструкций и улучшить качество отечественных машиностроительных изделий. Однако, несмотря на тщательные предпроектные проработки, начало строительных работ все время откладывалось, даже вопреки тому что возведение комбината было рекомендовано специалистами ведущих научных и проектных институтов страны. Экспертный совет Госплана СССР предлагал завершить все работы в 1971-1980 гг., при этом ввод в строй прокатного комплекса в Тайшете намечался на 1974 г., а пуск первой очереди — на 1978 г.

Но эти грандиозные планы реализовать не удалось. В середине 1980-х гг. в перспективных планах Минчермета СССР возможный ввод в эксплуатацию этого предприятия отодвинули за 2000 г. Распад Союза и последующий экономический кризис 1990-х гг. почти похоронили идею создания в регионе крупной металлургической промышленности. Но сейчас к ней вновь возвращаются. Возможность организации в Тайшете крупного производства по выпуску высококачественной стали интересует быстро развивающийся Китай.

Архитектурные памятники Тайшета

⦿ Первый фотосалон.



Магазин купца



**Архитектурный памятник конца XIX века,
расположенный в районе 51 квартала.**

- Находится по улице Северо-Воклальная



Первые вокзальные постройки

⦿ Вокзал



Вагонное депо



Памятники героям Великой Отечественной войны

- Памятник на привокзальной площади



**Памятник на площади Юбилейной, посвящен
землякам участвовавшим боях за родину в
1941-1945 гг.**



АРХИТЕКТУРА

ЧАСТЬ ГОРОДА, РАСПОЛОЖЕННАЯ К СЕВЕРУ ОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА, ЗАСТРОЕНА КИРПИЧНЫМИ МНОГОКВАРТИРНЫМИ ДОМАМИ НЕ ВЫШЕ ПЯТИ ЭТАЖЕЙ. К ЮГУ ОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА ГОРОД ПРЕДСТАВЛЕН ДЕРЕВЯННОЙ ЗАСТРОЙКОЙ В ОДИН-ДВА ЭТАЖА.

В ГОРОДЕ СОХРАНИЛОСЬ НЕСКОЛЬКО СООРУЖЕНИЙ ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ ПОСТРОЙКИ, НАПРИМЕР, ВОДОНАПОРНАЯ БАШНЯ.



Застройка северной части города

Застройка южной части города



ПАМЯТНИКИ К 100 - ЛЕТИЮ ВОСТОЧНО - СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



Храм



КОНЕЦ