

Областной конкурс исследовательских работ учащихся – участников
Всероссийского туристско–краеведческого движения «Отечество»

История заселения посёлка Жижца

Наумова Алёна Викторовна,
ученица 10 класса
МОУ «Жижницкая средняя
общеобразовательная школа»
Куньинского района
Псковской области

**Руководитель: Кудрова Вера
Николаевна,**
учитель истории
МОУ «Жижницкая средняя
общеобразовательная школа»
Куньинского района
Псковской области

Секция «Летопись родного края»
д. Жижца, 2009г.

Аннотация

Данная работа является результатом исследования истории заселения посёлка Жижица.

Введение отражает актуальность проблемы и цель написания работы.

Основная часть работы – анализ собранных материалов по истории заселения посёлка, описание сохранившихся и несохранившихся в нём первых зданий, улиц, предприятий, показ роли железной дороги в становлении и развитии посёлка. Работа имеет ярко выраженную краеведческую направленность.

В приложении представлены фотоматериалы.

Содержание

I. Введение	3
II. Цели и задачи	4
III. История заселения посёлка Жижица	
1. Жизнь на территории нашего края до строительства железной дороги.....	5
2. Начало строительства железной дороги	8
3. Первые дома, улицы и их жители.....	9
4. Первые предприятия посёлка.....	10
IV. Заключение.....	12
V. Список использованной литературы и источники.....	13
VI. Приложение.....	14

*Жижица – озёрный край земли
Как сон отрочества и детства,
Живёт, как прежде, в наши дни,
С мечтой, бессмертием Модеста.*

Николай Константинов

I. Введение.

Я люблю свой край, интересуюсь его прошлым, думаю о будущем. Из уроков истории мы знаем, что люди на территории нашего края жили ещё в далёкой древности. Они селились по берегам многочисленных озёр. Одному из озёр было дано название Жижец или Жизец, т.е. дающий жизнь. По названию озера было названо городище Жизцо, расположенное у современной деревни Залучье. А когда в нашей местности строилась железная дорога, Жижицей назвали железнодорожную станцию. Посёлок, который вырос вокруг станции, тоже называется Жижица.

В начале XX века в Жижице было только несколько домов. Сейчас в нашем посёлке 18 улиц, 282 хозяйства, в которых проживает 617 жителей. Это, конечно, немного. Своему рождению и нынешнему существованию посёлок обязан железной дороге. Железная дорога связала Жижицу с крупными городами Москвой, Ригой, Великими Луками. В разные годы здесь открывались и работали предприятия, среди них – Жижицкий леспромхоз, продукция которого отправлялась на поездах в другие области, республики нашей страны и даже в другие страны. Если бы не было железной дороги, то вряд ли здесь был бы открыт Наумовский сельскохозяйственный техникум, в который приезжали учиться студенты со всех концов нашей огромной страны. Не были бы построены московские турбазы. Может быть, сюда не поехали бы из Прибалтики и мои прапрабабушка и прапрадедушка.

Эти размышления подтолкнули нас на мысль собрать материал об истории заселения посёлка и ответить на вопросы: что было на территории нашего посёлка до строительства железной дороги, как изменилась жизнь после строительства железной дороги, каким был посёлок в первые десятилетия его истории, почему в посёлке проживало раньше и сейчас проживает много людей разных национальностей.

Литературы по истории посёлка практически нет. В районном архиве имеются сведения о Жижице только с 1961 года. Поэтому основным методом исследования был опрос старожилов. Благодаря их рассказам нам удалось собрать интересный материал. Представляем его в этой исследовательской работе.

II. Цель работы:

исследовать историю заселения посёлка Жижица.

Задачи:

- найти имеющуюся информацию о посёлке в литературе;
- найти фотографии, рисунки, карты селения и его окрестностей;
- встретиться со старожилами и записать их рассказы;
- систематизировать, обобщить и проанализировать собранный материал.

III. История заселения посёлка Жижица.

1. Жизнь на территории нашего края до строительства железной дороги.

Наш посёлок Жижица расположен в очень красивом и удобном месте. Поэтому нет случайности в том, что уже в XVIII -XIX веках известные дворянские династии владели этими землями, строили усадьбы, разбивали парки. Их желаниям отвечало всё: относительная близость Петербурга, столицы государства, умеренно тёплый климат, красивая и щедрая природа лесов, рек, озёр.

Когда ещё не было нашего посёлка, земли, прилегающие к нему, принадлежали четырём помещикам. Поместья находились в Кареве, Наумове, Хмелеве и Михайловском. Имение в Кареве известно как место рождения выдающегося композитора М.П. Мусоргского. Оно имеет глубокие исторические корни, уходящие в конец XVI века. В 1640 году имение перешло в род дворян Мусорских. В документах XVII – XVIII веков это селение пишется с двумя названиями – Алексеевское и Карево, и только в начале XIX века окончательно закрепляется одно имя – Карево. Можно предположить, что первое название связано с именем царя Алексея Михайловича, так как именно он даровал эти земли предкам композитора. В 1780-х годах здесь поселился Алексей Григорьевич Мусоргский, дед композитора. Угодья, принадлежащие сельцу Кареву, были скудны по сравнению с соседними имениями. Пашенной земли к сельцу «припущено» 69 десятин 1297 квадратных сажен. (У соседей Чириковых под пашней было 92 десятины). Почвы – иловатые, урожаи низкие. Лес был дровяной: берёзовый, осиновый, ольховый. В нём «набегом бывали белки и зайцы». Зато в имении водились в большом количестве певчие птицы: соловьи, дрозды, скворцы, чижи, щеглы, а в поле жаворонки и коростели. Карево стояло на берегу большого Жижицкого озера. Маленький Модест слышал, как плещут волны, бьются о причал лодки, шумят под ветром деревья, поют петухи, звучит пастуший рожок. После смерти деда имение перешло к отцу, а затем к матери композитора. После смерти Юлии Ивановны в 1864 году, Карево находилось в совладении Филарета с семьёй и Модеста. А в 1870 числится уже один владелец – Модест Петрович Мусоргский. После смерти М.П. Мусоргского в 1881 году Карево осиротело окончательно. В 1885 году имение было продано с торгов (4). В 1910 году Карево посетил биограф Мусоргского В.К. Каратыгин. Вот что он писал об увиденном: «Сама усадьба не сохранилась. На её месте в густом саду, на спускающемся к озеру косогору, стоит теперь новый дом. В нём живёт нынешний арендатор озера и владелец ближайшей местности купец – подрядчик Алексей Александрович Бардин» (2). Бардины разобрали старые барские службы и дом и построили свои дворы. Они жили в Кареве до 1930-х годов, а потом расселились по другим деревням.

Усадьба Мусоргских в Кареве не сохранилась (I). Село Наумово – родовое имение Чириковых. Здесь родилась и выросла мать композитора М.П. Мусоргского Юлия Ивановна Чирикова. Наумово было пожаловано пращуром композитора по материнской линии вместе с другими вотчинами царём Алексеем Михайловичем «за ратную службу». Из российской истории известно, что многие представители фамилии Чириковых «находились в знатных чинах» и прославили родину своими походами и победами. Среди них известный мореплаватель Алексей Ильич Чириков, в честь которого назван остров близ Аляски. Одна из родственных ветвей связывает Чириковых с великим полководцем М.И. Кутузовым. Красивый господский дом Чириковых с мезонином, балюстрадой, белыми колоннами стоял на высоком холме, возвышаясь над просторами Жижицкого озера. Просторный, с дюжиной светлых уютных комнат. Парк с липовыми аллеями, оранжереей, беседками, прудами, гибкими мостиками и большой фруктовый сад. Во дворе, рядом с барским домом, широкий и глубокий колодец, людские, амбары, молочная, 400-летний дуб со сломанной вершиной - красавец летом и урод зимой, когда безлистные ветви обнажали изуродованный ствол. К владениям Чириковых относились ещё семь деревень, в том числе Коровино, Пошивкино и до Логова. Неподалёку находился лес. Лес изобилдовал дичью. Крестьяне Чириковых, по сравнению с другими, жили лучше, так как состояли «на господском издолю», то есть были участниками распределения доходов. После революции барин Сергей Николаевич Чириков уехал из Наумова. В несколько дней разнесли по округе столы, диваны, буфеты, стулья – всё красного дерева, иконы, картины, зеркала. Как буря пронеслась над домом и садом, миг перевернув всё кверху дном. Но особо не лютовали. Барина уважали, никому в округе он зла не причинял, привечал труженика, терпеть не мог пьяницу и лодыря. Барин не вернулся в имение. Умер в Севастополе (3). Усадьба и господский дом в Наумове сохранилась почти в первозданном виде, где сейчас расположен музей М.П. Мусоргского (II). . Сельцо Высокое, ныне деревня Хмелево, принадлежало помещику Леониду Фёдоровичу Хмелеву. Кроме этого сельца, ему принадлежали земли, расположенные в Засенове, Мамонове, Савине, Бурой и до Наумовской речки. Современники поражались великолепию барского дома и парка. Двухэтажный деревянный дом стоял на берегу озера Кадосно. Крыша дома была крашеная. Вокруг барского дома разбит парк с аллеями, где преобладали липы и ясени, и большой фруктовый сад. В самом центре сельца находились барские постройки для карет, и был выездной круг. Везде было много клумб. Из сельца Высокого в Савино вела берёзовая аллея, а в сторону современной деревни Бурая – еловая. Остатки пней напоминают о том, что здесь когда-то была аллея. Из рассказов старожилов можно понять, что барыня, Ольга Ивановна, была хорошая. Она приглашала крестьянских детей на праздники, а барские дети играли на пианино. После революции Хмелевы покинули своё имение. Несмотря на то, что крестьяне просили не разбирать дом, он был разобран. Верхний этаж увезли в Торопец, а затем

нижний этаж тоже разобрали. А вот сад сохранился. Его сторожили, ухаживали. В годы советской власти он стал колхозным и крестьяне на заработанные трудодни получали яблоки из этого сада. В настоящее время от имени ничего не сохранилось (8,12). Совсем мало воспоминаний сохранилось о помещиках, живших в Михайловском. Им принадлежали земли в Раони, Подколодье и до Жукова. Одно время хозяйкой в Михайловском была помещица Подщедкина. На её земле работали крестьяне «рендаки», которым она отдавала землю в аренду, а за это они обрабатывали и её землю. В 1900 году помещицей в Михайловском была построена школа. Рассказывали, что барыня была доброй. По праздникам она раздавала конфеты крестьянским детям. У Подщедкиной была воспитанница, Мария Игнатьевна. Своей воспитаннице барыня дала землю, там, где сейчас располагается часть улицы Зелёной. Мария Игнатьевна вышла замуж за Щедрова. Они жили в Жижице. В годы Великой Отечественной войны Щедров был бургомистром, после освобождения Жижицы нашими войсками был расстрелян. В связи с революционными событиями у помещицы всё забрали. Мужики встали с колами: «Мы барыню не отдадим». Сама хозяйка поместья уехала в Москву, где жили её дети (9).

Со времени проведения столыпинской аграрной реформы, которая дала крестьянам возможность выходить из общины и селиться отдельно, и до коллективизации многие крестьяне жили на хуторах. Иванова Евгения Гавриловна хорошо помнит из рассказов своих родителей о жизни их семьи на хуторе Захаровка. Этот хутор был дан ещё её деду. Рядом располагались хутора, принадлежавшие поляку, латышу, еврею (9). Так как их дети родились в 1897 – 1902 годах, можно сделать вывод о том, что люди жили на хуторах и до столыпинской реформы. Причём многие хутора были заселены выходцами из Прибалтики. Некоторые из них так и не выучили русский язык. Прадед Ухутта Лидии Яковлевны тоже из Прибалтики. После отмены крепостного права в Прибалтике самые бедные крестьяне покидали свою родину и селились в России. Они становились «рендаками», т.е. арендаторами. Прадед Лидии Яковлевны, дед, родители жили сначала на хуторе, а потом в Хмелеве. Рядом с ними, на хуторах, жили и другие семьи из Прибалтики. У них долгие годы сохранялись свои обычаи. Даже выходить замуж или жениться не разрешали на русских. Дедушка Лидии Яковлевны был половинщиком у барыни в Хмелеве - часть отдавал барыне, а другую – себе. Он выращивал лён. В болоте, которое находилось рядом с Хмелевом, были вырыты специальные ямы, в них вымачивали лён. Затем лён трепали, прями, ткали и носили в Торопец продавать. Нужны были деньги, чтобы купить землю. Стоил лён дорого (12). Девушки, эстонки и латышки, должны были быть обязательно грамотными. Они проходили в Торопце конфирмацию, обряд приёма в церковную общину подростков, достигших определённого возраста. Для этого они сдавали экзамены на знание письма, закона Божьего (по религиозным верованиям они были католиками или лютеранами) (11). Из рассказов Бабикова В.В. мы узнали о хуторах, которые были рядом с

современной деревней Засеново – Каменистик, Деда, Мостище, Прохоровка, о хуторе Горка, принадлежавшем эстонцу и расположенном на горе, там, где сейчас проходит улица Советская, о хуторе Погорельцы на Барабанихе и других. Уездным городом для жителей нашей местности был Торопец. В праздничные дни шли с хуторов люди в Торопец, шли пешком не по дороге, а от одного хутора к другому, делая путь короче. Вспоминают, что ходить было не страшно – хутора находились не далеко друг от друга (8). Ходили хуторяне так же на ярмарки в Пошивкино, Жизцо, Плотично. После столыпинской аграрной реформы некоторые крестьяне с хуторов уезжали в Сибирь. В начале 30-х XX века на хуторах люди уже не жили. Их объединяли в колхозы. Одна – две деревни - колхоз. Многие семьи, чтобы не идти в колхозы, старались поселиться на станции. Строили свои дома, устраивались работать на железную дорогу.

2. Начало строительства железной дороги.

С середины XIX века в России начались большие перемены, связанные со строительством железных дорог. С 1895 года железнодорожным строительством в Псковской губернии занималось акционерное общество Московско – Виндаво – Рыбинской железной дороги. В 1901 году это общество вело строительство линии Москва – Великие Луки - Крейцбург – Рига. В пределах Псковской губернии она проходила через станции Кунья, Великие Луки, Новоскольники, Пустошка, Идрица, Себеж (5). На одном из участков этой железной дороги появилась и наша станция с названием Жижица. Правда на картах железных дорог, в том числе и на карте 1915 года, она названа Жижца (III, IV). Только впоследствии на основе народной этимологии превратилась в Жижицу. Название связывается с озером Жизцо, чаще всего называемым теперь Жижицким – по имени железнодорожной станции. В 1540 году озеро носило название Жихто, затем на карте появилось – Жекто, позднее – Жижохто. Это название представляет уникальное явление, ему нет ничего подобного. Связывать его со словом «жижа» нельзя. Скорее всего, это дославянское имя только «ословяненное», пришедшими сюда кривичами, и поэтому определение происхождения вызывает большие трудности. В расписании лета 1915 года станция Жижца на 399 версте от Москвы и на 346 версте от Крейцбурга (7).

20 декабря 1906 года в общество Московско-Виндаво-Рыбинской дороги поступило прошение от отставного контр-адмирала С. Н. Чирикова. Он был недоволен тем, что населенный пункт, где проживали его знаменитые предки, получил неудобоваримое слово Жижица. Охладил его пыл официальный ответ из Эксплуатационного отдела Управления

дороги Москва — Виндава: «Жижица получила свое название от знаменитого озера Жижица. Люди свыклись с таким названием. Поэтому общество не видит необходимости менять существующее название станции"(1).

Первые железные дороги строили в основном крестьяне – отходники, а так же население тех деревень, рядом с которыми велось строительство. Использовали лопаты, тачки, кирки, ломы. Артель, которую нанимали, состояла из землекопов, навальщиков, каталей, плотников, топорников. Оплата труда производилась на всю артель. Штрафы, отсутствие условий для жизни, эпидемии делали работу на строительстве железных дорог очень тяжёлой (5).

Когда велось строительство железной дороги в нашей местности, то крестьян с хуторов не привлекали. Работали рабочие, среди которых было много поляков. Работать было нелегко. На тележках, на тачках, иные на лошадях возили песок для строительства насыпи, а затем прокладывали рельсы. Жили рабочие в палатках. За продуктами ходили в лавки, которые были на станции. В них торговали тканями, продуктами. Там же была сапожная мастерская, хозяином которой был еврей Семён.

В 1903 году на станцию впервые пришёл поезд. Паровоз был маленький, вагоны тоже маленькие. Он долго гудел и остановился. Иванова Евгения Гавриловна вспомнила рассказы своей бабушки о приходе первого поезда, которая слыша гудок паровоза, никак не могла понять, что это за звук, и ей показалось, что это по лесу ходят лесники и кричат. На чудо – машину прибежали смотреть люди, которые работали в поле за две версты. Некоторые боялись и даже падали от страха (9). Потом поезда стали ходить чаще. На станции они стояли долго, так как нужно было заправляться дровами и водой. Жители хуторов и деревень прибежали посмотреть на господ, которые выходили из вагонов и прогуливались. Затем приходили не только посмотреть, но приносили и продавали им цветы, ягоды, молоко (8). Постепенно люди стали привыкать к поездам, сами стали ездить на них.

3. Первые дома, улицы и их жители.

Одновременно со строительством железной дороги началось строительство первых зданий на станции: вокзала, водокачки, почты, жилых домов. Вокзал, построенный в самом начале XX века, сохранился до сегодняшних дней (V, VII). Менялось только назначение помещений. Например, там, где сейчас находится билетная касса, в начале XX века была камера для арестантов, в годы войны и до середины 60-х годов – буфет. Билеты продавались из окошка в помещении дежурного по станции. Вокруг здания вокзала были посажены деревья, в том числе и лиственница, которая стояла перед входом в вокзал и была срублена совсем недавно. В годы Великой Отечественной войны вокзал частично был разрушен, а затем восстановлен. После

войны территория вокруг вокзала постепенно благоустраивалась: появился фонтан, клумбы, скамейки для отдыха (8).

Рядом с вокзалом были построены две казармы. Одна из них сгорела в 70-е годы, а вторая сохранилась. Недавно ей исполнилось 107 лет. В казармах жили – охранник, жандарм, становой и урядник. На этих людей возлагалась охрана внутреннего порядка и станции. Жандарм, например, встречал и провожал поезда.

Ещё до того, как проложили железную дорогу и по ней пошли поезда, построили водонапорную башню, водокачку и колонки. Они были необходимы для заправки паровозов водой. Водонапорная башня было полностью кирпичной, но в Великую Отечественную войну её разрушили наполовину. Потом был надстроен деревянный верх. Водокачка и башня работали долго - до тех пор, пока ходили паровозы. Стрелочники освещали колонки, из которых заправлялись водой паровозы. Им приходилось забираться наверх колонки по лестнице и разжигать фонари. Из-за ветра делать это было очень трудно, сжигали по целому коробку спичек. Первые паровозы топились дровами. Рядом с перроном находилась площадка, на которую привозили метровые дрова для паровозов. Пассажирские поезда с паровозами перестали ходить в 70-е годы, а грузовые и маневровые – в начале 80-х годов (10).

К началу XX века относится строительство почты. Почта была двухэтажной и располагалась на том же месте, где и сейчас находится почта. Из города Острова начальником почты был прислан Чагин Николай, дедушка Чагиной М.С. Он проработал начальником почты с 1903 года до 1943 года. Ему была дана земля (часть современной Лесной улицы) (VI). Пока не был построен дом, начальник почты жил на первом этаже почты. Там же размещалась почта. На втором этаже были жилые помещения (13). В последующие годы в здании почты размещались сельский совет, детский сад, школа. В начале 60-х годов второй этаж был снят.

В числе первых зданий посёлка старожилы называют так же двухэтажный дом пристава (в 1910 году рабочие сожгли его), острожку, находившуюся на современной улице Зелёной, сапожную мастерскую (у речки), хозяином которой был еврей Семён Марьясин, лавки.

В первое десятилетие XX века домов в Жижице было меньше, чем в Высоком (Хмелеве). Там, где сейчас Заказник, Эдрица, улица Лесная, улица Мусоргского был сплошной лес. За железной дорогой тоже ничего не было – только лес и дорога на Жуково. На месте современных улиц Центральной, Советской, Озёрной, Садовой были поля, принадлежавшие арендатору эстонцу Мягову, который обрабатывал эту землю и платил арендную плату барину. По современной Вокзальной улице шла дорога на Хмелево.

Самое бурное заселение посёлка началось в 1928 году. К этому времени на месте Заказника был хутор Ермолаева, который после революции 1917 года выжег площадь леса и переехал туда жить в 1924 году. Затем туда переселились Мандриковы, Иоффе. В 1930 году там уже создаётся посёлок. В 1925 году начиналось заселение улицы Лесной, а потом Эдрицы. Перед Великой

Отечественной войной большая часть современного посёлка, что на той стороне, где и вокзал, была заселена. С образованием леспромхоза в середине 50-х годов началось освоение и заселение территории по другую сторону вокзала. Было много леса. Для работы в леспромхозе приезжала молодёжь со всех концов нашей страны, в том числе много молодёжи приехало из Мордовии, Украины, Молдавии. Кто-то из них работал сезонно и уезжал, но многие остались в посёлке. Для молодёжи построили жилые дома, магазин, детский сад, клуб. Леспромхоз занимался заготовкой и разделкой древесины.

4 .Первые предприятия посёлка.

Из воспоминаний старожилов удалось узнать о первых предприятиях в посёлке и его окрестностях. Деятельность многих из них связана с переработкой имеющихся природных богатств. В начале XX века у Пеганого Ручья работал лесопильный завод. Владельцем этого завода был немец. Доски хорошо упаковывали в бумагу и отправляли в Германию. После революции завод национализировали. Работали скипидарный и дегтярный заводы, тоже принадлежавшие немцу. С 1942 года начал работу карьер. Для восстановления разрушенных в годы войны железных дорог нужен был балласт. Работали день и ночь. Песок грузили в вагоны вручную. Ухутта Л.Я. рассказала о работе в карьере, куда она убежала с подругами из ФЗО (12). Карьер был закрыт в конце 60-х годов. С 40-х годов в Жижице был рыбзавод, а в Наумове - рыбцех. На улице Вокзальной была контора рыбзавода, под конторой находились ледники для хранения рыбы. Рыбзавод занимался разведением рыбы, а так же её ловлей и переработкой. Для разведения рыбы использовалось озеро Кадосно. Разводили толстолобика, сазана. В рыбцехе были коптильня и сушильня для рыбы.

На улице Лесной, там, где сейчас живёт Григорьева В.Г., была скотобойня. Сюда пригоняли скот даже из-под Вележа. Организована бойня после начала строительства железной дороги. Рядом с бойней находился погреб, где хранили мясо. До сих пор сохранился высокий холм, в котором был погреб. Мясо грузили в вагоны и увозили. В последний раз скот на бойню согнали немцы во время оккупации. Но местные жители ночью забрали свой скот (9, 13).

В разные годы в посёлке работали хлебозавод, грибоварня, молокозавод.

IV. Заключение.

Богата история нашего посёлка, но с каждым годом расстояние между прошлым и настоящим увеличивается. Уходят в мир иной старожилы, труженики, искусные мастера, а вместе с ними уходит дух того времени, старина, которую они трепетно хранят в своих сердцах. Когда они рассказывали нам о своей жизни в молодые годы, об их родителях, бабушках и дедушках, то морщинки разглаживались, а глаза становились весёлыми.

Я поняла, что мы должны ещё более активно изучать родную историю, свой родной край, его традиции и обычаи, пока есть люди, которые могут об этом рассказать.

В данной работе была попытка исследовать историю заселения Жижицы. В ходе исследования была проанализирована имеющаяся литература, и опрошено 15 местных жителей. На воспоминания шести из них, предоставивших наиболее интересные и значимые факты, мы ссылаемся в своей работе. Отвечая на поставленные в начале работы вопросы, мы подводим итоги и делаем следующие выводы:

- до строительства железной дороги земли, на которых находится посёлок Жижица, принадлежали помещикам Чириковым, Мусоргским, Хмелевым и Подщедкиной.

- история самого посёлка тесным образом связана со строительством железной дороги;
- своё название посёлок получил от названия озера Жизцо;

- в разные периоды истории в наши края приезжали и селились люди многих национальностей. Особенно много приезжало латышей, эстонцев, поляков, чьи потомки живут в посёлке и сейчас.

Более ста лет существует железнодорожная станция с добрым названием Жижица. В 80-е годы XX века появились предложения переименовать станцию и назвать её, например, Модест Петрович. Ведь наш край тесным образом связан с именем М.П. Мусоргского. Но посёлок остался Жижицей. Мы надеемся, что в нём будут жить люди еще сотни лет. А это название не исчезнет с карт, как исчезли названия многих деревень.

V. Список использованной литературы и источники:

1. Н. Казюлин «Самовар в упряжке ходит», 2002г.
2. Каратыгин В.Г. «Музыкальный современник» под ред. Римского-Корсакова Н.А., С-Пб., 1917г.
3. М. Кузьмина «Моя война», повесть, издательство «Эском», Сыктывкар, 2008г.
4. Новиков Н.С. «У истоков великой музыки», Ленинград, 1989г.
5. Псковская энциклопедия, Псков, 2003г.
6. <http://pskovrail.narod.ru/main136.html>
7. <http://www.train-photo.ru/forums/index.php?act=attach&type=post&id=5274>

Воспоминания:

8. Бабиков Валентин Васильевич, 1967 г. р., д. Засеново.
9. Иванова Евгения Гавриловна, 1929 г. р., д. Жижица.
10. Потахова Евгения Сергеевна, 1927 г. р., д. Жижица.
11. Тальдрик Валентина Фёдоровна, 1927 г. р., д. Жижица.
- 12.. Ухутта Лидия Яковлевна, 1926 г. р., д. Жижица.
- 13 Чагина Милитина Сергеевна, 1937 г. р., д. Жижица.

VI. Приложение



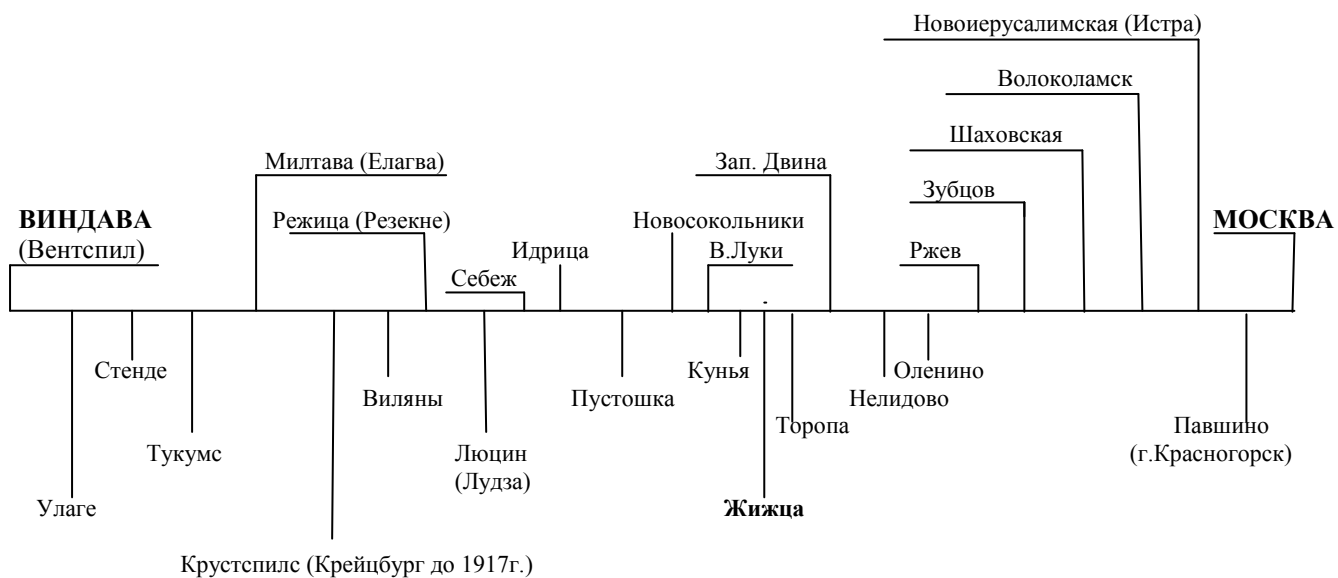
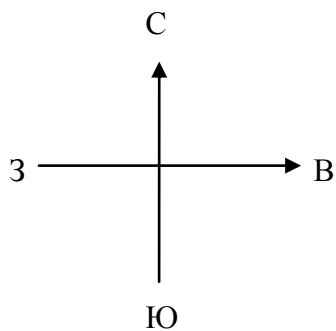
- I. Один из флигелей старого усадебного дома в Кареве, в котором родился М.П. Мусоргский
(Из книги Каратыгина В.Г.)

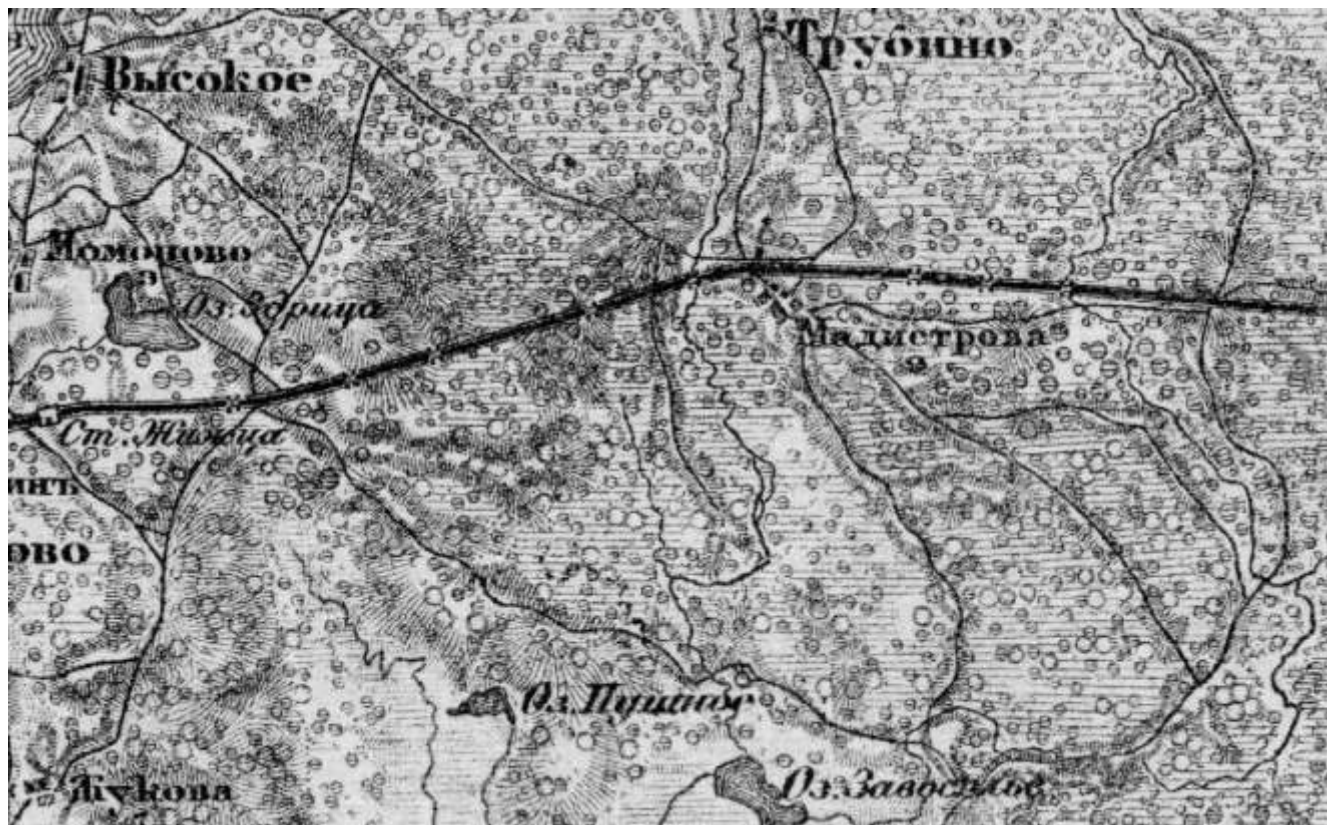


II. Усадьба Чириковых. В настоящее время – музей М.П. Мусоргского

III. Схема Железной дороги

МОСКВА – КРЕЙЦБУРГ-ВИНДАВА, 1030 вёрст, 1897 – 1904 г.г.
(из книги Н.Казюлина «Самовар в упряжке ходит»)

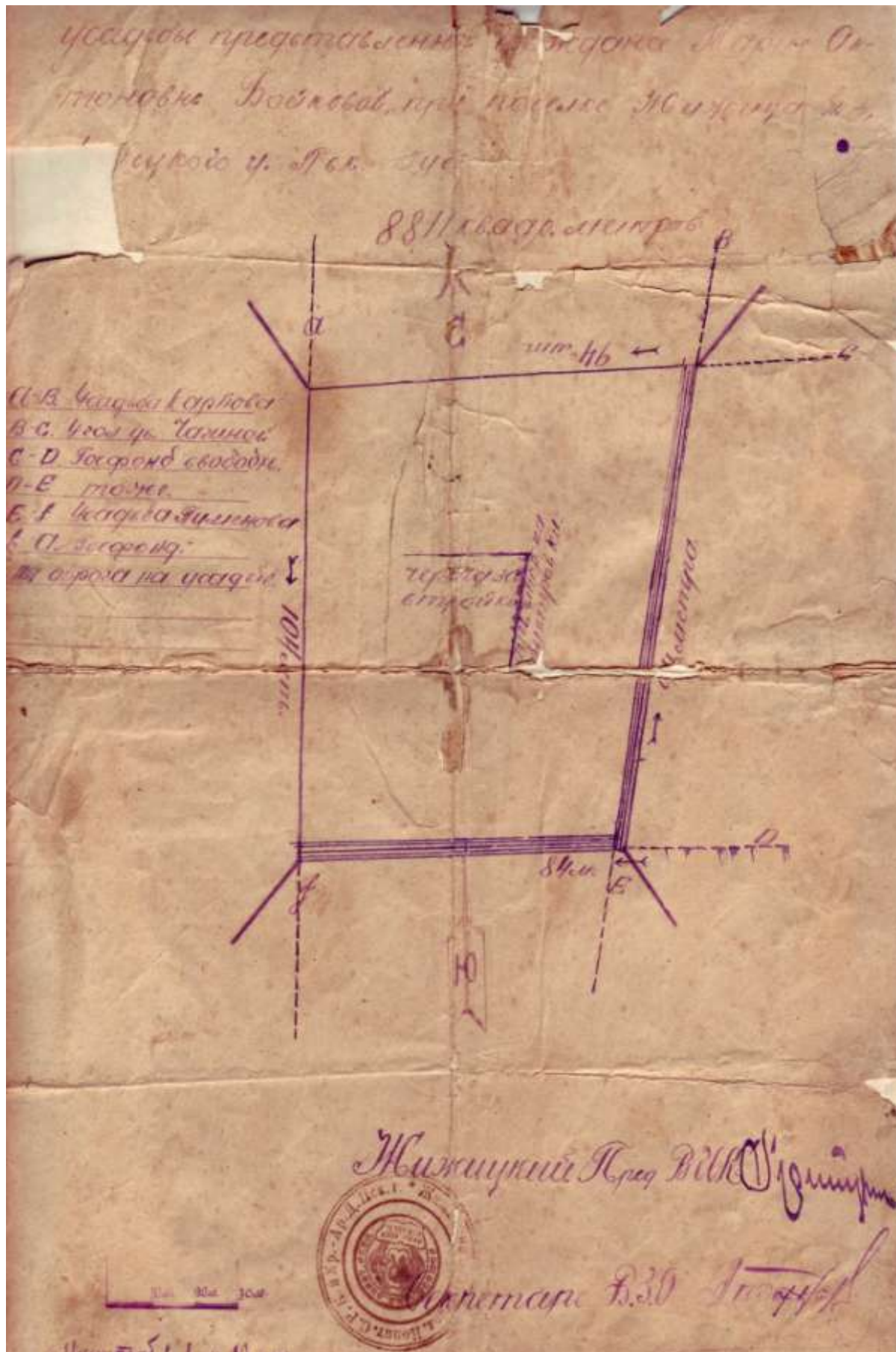




IV. Участок железной дороги МОСКВА – КРЕЙЦБУРГ-ВИНДАВА со станцией Жижица (карта 1915 г.)



V. Здание вокзала станции Жижица в начале XX века (из семейного архива Чагиной М.С)



V. План земельного участка, выделенного Чагину Николаю на будущей Лесной улице (из семейного архива Чагиной М.С.)



VI. Здание вокзала станции Жижица в 50 – 60-е годы XX века (из семейного архива Бабикова В.В.).