



А.А. Давыдова

## История строительства Императорского железнодорожного павильона в Нижнем Новгороде

**Д**о настоящего времени история строительства Императорского железнодорожного павильона в городе Нижнем Новгороде не становилась объектом специального исследования. Многие ее факты, такие, например, как точные даты постройки или имя архитектора не были достоверно известны. Исследователи в основном останавливались на истории этого здания в связи с двумя приездами в Нижней Новгород императора Николая II и членов его семьи: в 1896 году на Всероссийскую художественно-промышленную выставку и в 1913 году, в год 300-летнего юбилея восшествия на российский престол династии Романовых. Они увязывали идею

строительства на железнодорожной станции Нижний Новгород павильона для царствующих особ с первым событием и датировали его возведение 1895 – 1896 годами [1]. Произведенные нами архивные поиски позволили скорректировать ранее известную информацию, а также выявить большое количество новых сведений.

Железная дорога, соединяющая Москву с Нижним Новгородом, была построена в 1862 году на частные средства акционеров Главного общества Российских железных дорог, высшим органом которого был Совет Управления [2]. Именно в его фонде, а также в фонде Департамента железных дорог Министерства путей сообщения, хранящихся в Российском государственном историческом

архиве (РГИА) в Санкт-Петербурге, была обнаружена часть документов, касающихся истории строительства Императорского павильона [3]. Проектные чертежи здания были выявлены в том же архиве, в «Коллекции планов и чертежей по сооружениям железных дорог в России (Московско-Нижегородская и Муромская железные дороги)» [4]. Другая, большая часть исторических источников сосредоточена в Центральном историческом архиве г. Москвы (ЦГИАМ), поскольку непосредственное управление дорогой осуществлялось Правлением, которое было расположено в «первопрестольной» [5].

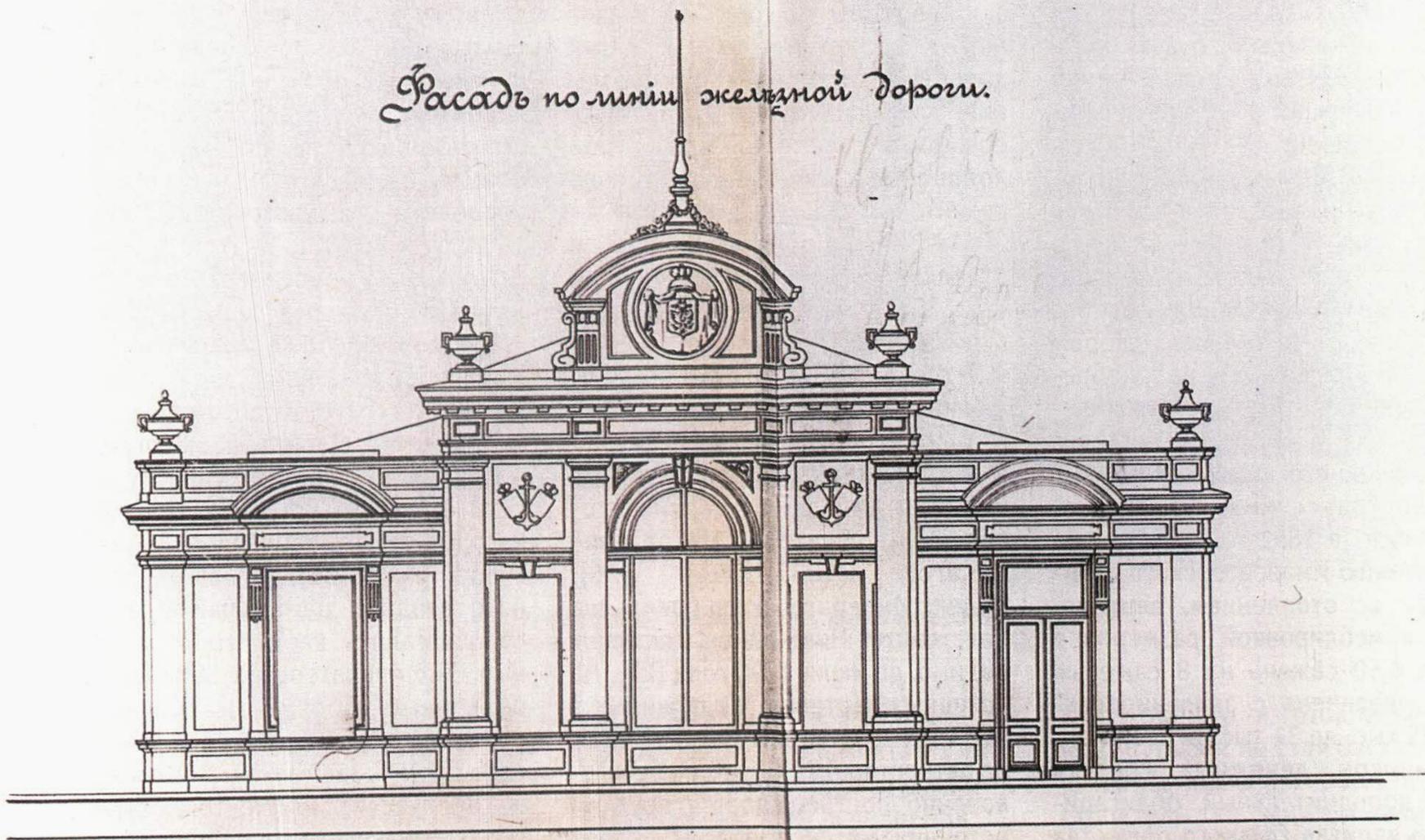
Впервые вопрос о строительстве на станции Нижний Новгород (или в документах просто – Нижний) Московско-Нижегородской линии



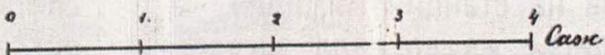
Утверждено 2. Министром путей сообще-  
ний по докладу Дир. д. 26 июня, 1891 г. № 506  
с условием изыскательскими работами  
разрешено по А. Ф.

За Директора Н. Фирма  
Строительный отдел М. В. В.

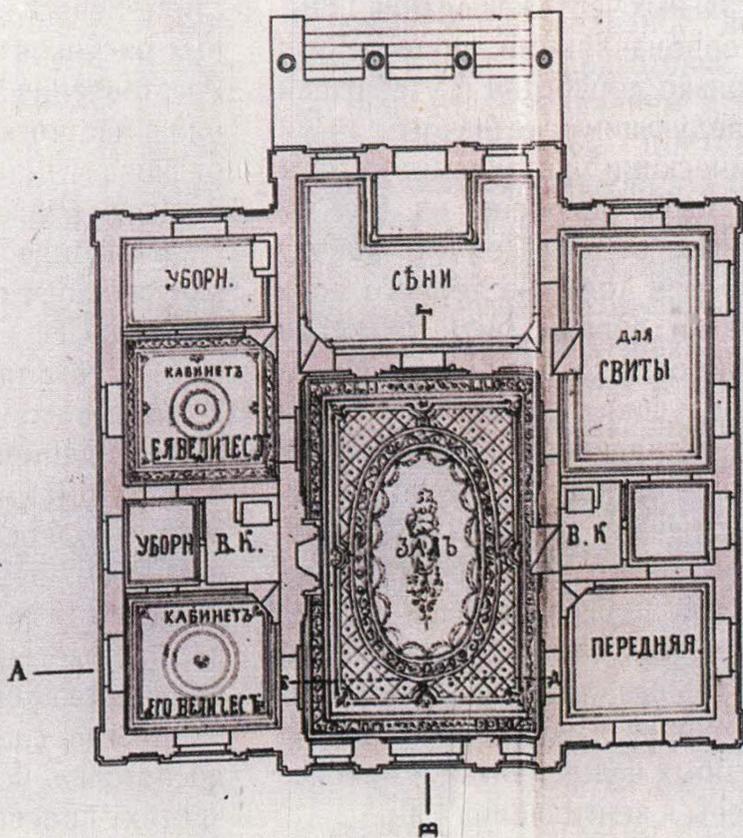
Фасад по линии железной дороги.



Масштаб 1/1000



План.



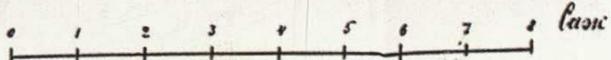
Проектные чертежи на строительство  
железнодорожного «Царского павильона»  
в Н. Новгороде. Арх. Д. Н. Чичагов. РГИА

6

Москва 1891 г. Август 21 дня.

В Главной Инженерной Канцелярии  
За Директора дороги. *В. Фирма*

Масштаб 1/500



вителя Министерства финансов, коллежского секретаря Савича об увеличении трат на строительство Императорского павильона с 15 до 50 тыс. рублей заявил, что «первоначально назначенная сумма была исчислена примерно [...]». Затем, по мере разработки проекта в предложении отделки здания, как наружной, так и внутренней *в русском стиле*, оказалось, что устройство павильона будет стоить не менее 50 тыс. рублей, ввиду сего на будущий 1890 год и вносится половина указанной выше суммы» [16]. Комиссия постановила «оставить внесенную сумму в 25 тыс. рублей [на один 1890 год – Авт.] без изменения и предложить Совету Управления Главного общества в возможно скором времени представить на одобрение Министерства путей сообщения проект и смету на постройку означенного павильона» [17]. В 1890 году сумма «на окончание работ [в 1891 году – Авт.] по построению Императорского павильона» «с отоплением, вентиляцией и меблировкой, размером в плане 6,50 сажень на 8 сажень», была увеличена с запланированных 25 тыс. до 31 тыс. рублей [18]. Источником денежных средств стал дополнительный облигационный капитал Главного общества Российских железных дорог [19]. Таким образом, в совокупности, на его строительство предполагалось затратить 56 тыс. рублей [20]. Кроме того, на благоустройство площади перед новым зданием путем строительства площадок на бетонных основаниях предполагалось израсходовать в 1891 году еще 1674 рубля [21].

Проект Императорского павильона на железнодорожной станции Нижний Новгород был утвержден Министерством путей сообщения по докладу № 506 Департамента железных дорог только 26 июня 1891 года [22], хотя окончательно выработан и представлен для утверждения в Министерство путей сообщения он был, по-видимому, еще до июля 1890 года [23]. Таким образом, он проходил процедуру утверждения в различных инстанциях почти год. Вообще, надо отметить, что практически любое действие, как то: заключение договоров с подрядчиками, утверждение сроков строительства здания, незаплани-

рованные работы и расходы на них или выбор мебельного мастера для интерьера, требовало согласования сначала с главным инженером службы пути и зданий Московско-Нижегородской линии Главного общества Российских железных дорог (им тогда был Спиридон Михайлович Петрокино), затем с Советом Управления этого же акционерного общества и, наконец, с Департаментом железных дорог Министерства путей сообщения. Благодаря этому сохранилась обширная переписка, из которой подробно можно узнать о ходе строительства [24].

Автором проекта здания и отделки внутренних помещений стал известнейший московский архитектор, построивший здание Московской городской думы (г. Москва, пл. Революции, д. 2. – в советское время музей В.И. Ленина), представитель целой династии архитекторов [25], Дмитрий Николаевич Чичагов (1835–1894) [26]. Проект Императорского павильона на станции Нижний он составил, видимо, до июля 1890 года [27]. На архивных чертежах, выявленных в РГИА, его фамилия отсутствует [28], но авторство Д.Н. Чичагова безоговорочно подтверждается другими источниками: его подпись стоит под «Перечнем некоторых работ по постройке Императорского павильона на станции Нижний», а в «Выписке из доклада заседания Технического Совета от 12 февраля 1892 года» прямо говорится о том, что именно ему было поручено составление исполнительного проекта и детальных чертежей здания [29].

Первоначальный проект был несколько доработан и утвержден со следующими незначительными техническими указаниями: «Чтобы полы были устроены на балках, двойные, со смазкой по войлоку, причем толщина черного пола и смазки должна быть не менее 10 дюймов, в цоколе были оставлены продушины, снабженные прочными металлическими решетками, кроме сего, подполье было соединено с печами вытяжными каналами, под полами был снят растительный слой земли и заменен песком, потолочные балки опирались на капитальные стены, а не на выступы карнизов, и печи были устроены на особых фундаментах и приспособлены к вентиляции» [30].

Согласно данному проекту, Императорский павильон был построен не в русском стиле, как предполагалось ранее, а в стиле академической эклектики с элементами барокко и рококо [31]. Почти квадратное в плане здание было богато украшено как снаружи, так и внутри. Главный вход в него предусматривался со стороны привокзальной площади. В дальнейшем он был оборудован металлическим навесом «на железных трубчатых колонках, со сделанием чугунного карниза, капителей, цоколя и балясника и покрытием кровельным железом» стоимостью 1400 рублей [32]. Внутри здание делилось на восемь помещений [33]. Пройдя через сени, которые представляли собой отапливаемый тамбур [34] с двумя однопольными и одной двустворчатой дверью, можно было попасть в центральный зал с резным камином из белого итальянского мрамора, над которым висело зеркало «в штукатурной раме» [35]. Справа от главного входа и центрального зала располагались кабинеты и уборные Их Императорских Величеств, оклеенные обоями, с печами, облицованными майоликовыми изразцами [36]. Стены кабинета Ее Величества, кроме того, были обиты шелковой материей, которую выбирал Д. Н. Чичагов [37]. Слева размещались помещения для свиты, со стенами и печью, также оклеенные обоями, и передняя с треугольной оштукатуренной и раскрашенной печью [38]. Потолки и стены в большинстве помещений украсили лепными элементами «в стиле Ренессанс, согласно детальных рисунков» Д.Н. Чичагова [39]. Изготовление этих лепных украшений в мастерской московского подрядчика М.Д. Кутырина обошлось в 4 тысячи рублей [40].

В павильоне была устроена канализация: отдельные ватерклозеты для Ее и Его императорских величеств, а также свиты «с наливными ящиками, всеми приборами и проведением фаянсовых труб и отделкой сидений 2-х клозетов красным деревом и 1-го клозета ясеневым деревом» стоимостью 800 рублей [41]. Перегородки для ватерклозетов при уборной Его Величества и свитской Д.Н. Чичагов предлагал сделать штукатурными до потолка, устроив в их верхних частях просветы с рамами для



Выход из Царского павильона Государя Императора Николая II с Августейшим семейством. 1913 год. РГАКФД

6

освещения. Перегородку же, отделяющую уборную Её Величества от ватерклозета, архитектор выполнил «филенчатой, столярной работы не доверху и без потолка», «из того же дерева, какое будет выбрано для мебели уборной Её Величества», «полагая, что [при перегородке – Авт.] с потолком ватерклозеты по расположению окон в уборной комнате будет трудно осветить» [42].

Дмитрий Николаевич Чичагов, разрабатывая интерьеры для Императорского павильона, старался оформить их так, чтобы они соответствовали высочайшему положению тех персон, для которых предназначались, то есть хотел использовать для отделки дорогие породы деревьев, мрамор, обои, ткани, произвести живописные и лепные работы [43]. Но главный инженер службы путей и зданий С.М. Петрокино несколько скорректировал его замысел, естественно, в сторону уменьшения предполагаемых затрат, приняв решение заменить все дорогие деревянные стенные панели, двери и перегородки штукатурными, выкрашенными «под дерево».

Совет Управления просил, чтобы все чертежи были подпи-

саны Чичаговым и приложены к расценочным ведомостям «как для избежания недоразумений с подрядчиком при исполнении им работ, так и для достижения гармонии в деталях отдельных частей плафонов, стен, пилястров, камина и прочее» [44].

В документах практически нет сведений о полах павильона, за исключением одного упоминания о необходимости их перевозки Михаилом Дмитриевичем Кутыриным по железной дороге [45], а также о подготовке к их настилу со смазыванием «глиной по войлоку» [46]. Достоверно нельзя сказать, была ли эта технологическая операция произведена для настила паркета или же для выкладки пола какой-либо плиткой. Косвенные признаки указывают на то, что полы в павильоне все же были мозаичными, а не паркетными, поскольку мастерская подрядчика М.Д. Кутырина производила «мозаиковые полы разных цветов», а также вела любые мраморные, скульптурные, лепные, облицовочные, штукатурные работы [47]. Если бы пол был паркетным, то его необходимо было бы заказывать в другой мастерской и утверждать, согласно правилам,

смету на его изготовление [48]. М.Д. Кутырин не стал бы заботиться об их транспортировке к месту строительства, этим бы занимался кто-либо другой, как это было с доставкой мебели. Таким образом, документальных подтверждений тому, что полы были паркетными, нет.

На крыше по боковым фасадам был устроен парапет с орнаментированными решетками из оцинкованного железа [49], изготовленными в мастерской М.Д. Кутырина, погонный аршин которых стоил 28 рублей [50]. Там же, на крыше, в центре фасада по линии железной дороги установили один флагшток [51], углы здания украшались цинковыми «вазонами»-урнами [52]. Кроме того, на фронтонах обоих фасадов были выполнены гербы Российской Империи [53] и вариант знаков Министерства путей сообщения «из цинка» [54]. К сожалению, детальных рисунков последних не выявлено, поэтому установить, что было нарисовано на полях гербов этих знаков, на данный момент невозможно.

Подряд на строительство Императорского железнодорожного павильона в Нижнем Новгороде получил временно московский



Отъезд из Царского павильона Августейшего семейства. 1913 год.  
РГАКФД

6

купец Михаил Дмитриевич Кутырин, владелец строительной мастерской в городе Москве на улице Малой Дмитровке, в доме № 12, принадлежащем Спасо-Влахернскому монастырю [55]. 28 ноября 1891 года был составлен проект договора с ним [56]. Согласно этому документу, М.Д. Кутырин брался выполнить все строительные и отделочные работы, включая дополнительные, которые могли возникнуть по ходу проведения, предварительно согласовав их. Проект этого договора был утвержден Техническим отделением Совета управления Главного общества Российских железных дорог 12 февраля 1892 года, а в конце февраля – Департаментом железнодорожной отчетности Государственного контроля [57].

Точная дата закладки фундамента Императорского павильона в источниках не указана, но из них следует, что к концу 1891 года он заложен еще не был. В донесении же от 21 апреля 1892 года начальника 4-й дистанции Московско-Нижегородской линии главному инженеру службы пути и зданий С.М. Петрокино упоминается уже сложенная часть фундамента. Здесь же он просит разрешения допустить к работе по устройству павильона прибывших из Москвы от подрядчика М.Д. Кутырина каменщиков. Исходя из этого, будет правильным сделать вывод о том, что

котлован и сам фундамент к концу апреля 1892 года были готовы, хотя торжественные мероприятия по его закладке назначались только на 8 мая этого же года. Судя по документам, из-за семейных обстоятельств М.Д. Кутырина и С.М. Петрокино, они были отложены [58]. Точную дату торжеств, посвященных началу строительства Императорского павильона (освящение, закладка памятных доски и урны), установить не удастся, видимо, они состоялись летом 1892 года.

Строительство Императорского павильона на станции Нижний, согласно проекту договора с подрядчиком М.Д. Кутыриным от 28 ноября 1891 года, предполагалось завершить не позднее 1 августа 1892 года, а отделку – не позднее 15 февраля 1893 года. Но, по причине эпидемии холеры в Нижнем Новгороде, здание «вчерне» закончили лишь к концу 1892 года [59]. 2 декабря этого года директор Московско-Нижегородской линии И.Ф. Рерберг просил Совет Управления утвердить на «окончание работ по устройству Императорского павильона, устройство навеса над пассажирской платформой на станции Нижний, окончание работ по устройству телефонной сигнализации и устройство отхожего места на станции Нижний» из «суммы на технический надзор и усиление

средств администрации» 1061 рубль 25 копеек [60]. Подрядчик Д.М. Кутырин в марте 1893 года, прося отсрочить окончание работ до декабря 1893 года, писал С.М. Петрокино: «...К выполнению означенного обязательства явилась полная невозможность, т.к. вследствие появления в прошлом году холерной эпидемии в Нижнем, рабочими, которые жили на стройке павильона овладела паника, и при первом смертном случае от холеры, они бросили работы и возобновили таковые лишь через три недели по прошествии паники, почему окончание павильона вчерне мною было окончено лишь осенью 1892 года...» [61]. В августе 1893 года в здании необходимо было вставлять рамы, которые по проекту должны были быть «навешены на колоды» и «отворяться внутрь» [62]. Видимо, внутренняя отделка помещений была окончательно завершена к концу 1893 года.

8 июня 1894 года в Нижний Новгород доставили заказанную у известного мастера Соловьева, который считался одним из лучших в Москве [63], шикарную мебель на сумму 7 тысяч 265 рублей [64]. Кабинет Его Величества было предложено омеблировать гарнитуром из мореного дерева в стиле Ренессанс, а его уборную — мебелью из светлого дерева. Обстановка кабинета Её Величества была

выполнена из красного дерева в стиле Людовика XV, белый полированный клен использовали при выполнении мебели для её уборной. Центральный зал был оформлен в светлых тонах, мебелью «крашеной под фарфор в стиле Людовика XVI». Из менее дорогих пород деревьев изготовили вешалки, банкетки и стулья для свитской, передней и сеней. Интерьеры всех помещений, мебель и ее расположение внутри них разработал сам Д.Н. Чичагов, составив подробные рисунки и планы, которые, к сожалению, в архивном деле отсутствуют [65].

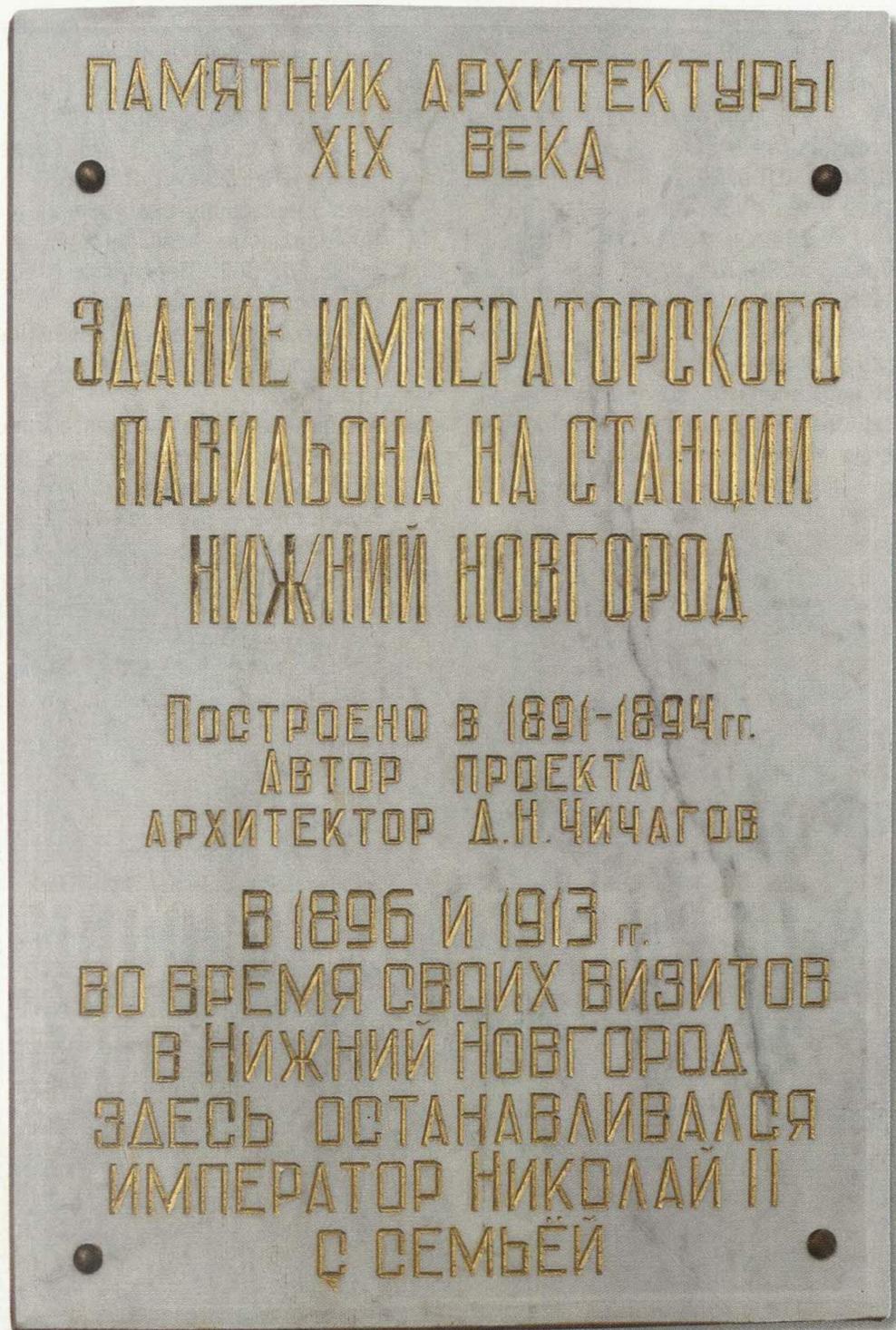
В 1894 году павильон был готов к приему путешествующих высочайших особ, поэтому бывшие парадные помещения в правом крыле здания вокзала (комнаты для приема императора, большой зал, кабинет царя и салон императрицы) [66] было решено в преддверии Всероссийской промышленно-художественной выставки использовать для устройства столовой [67].

Не считая незначительной внутренней перепланировки, здание ни разу не перестраивалось и сохранило, за исключением небольших утрат, свой первоначальный облик до сегодняшнего дня [68].

Судьба шикарной обстановки павильона неизвестна, но можно предположить, что пострадала еще до событий 1917 – 1918 годов, во время Декабрьского вооруженного восстания 1905 года, когда рабочие захватили и удерживали здание вокзала [69].

В советское время Императорский павильон переоборудовали под кассы предварительной продажи билетов [70], в 1985 году – для приема народных депутатов и других высокопоставленных лиц [71]. Последний ремонт в нем был произведен в 1997 году, а в 2005 году была выполнена реставрация по проекту, разработанному архитекторами научно-исследовательского предприятия «Этнос». При этом старая мемориальная доска была заменена на новую, где указали точные даты начала и завершения строительства Императорского павильона 1892–1894 годы и имя архитектора – Дмитрия Николаевича Чичагова.

На сегодняшний день Императорский павильон на железнодорожной станции в горо-



Памятная доска на Царском павильоне. Фото 2011 года

де Нижнем Новгороде относится к категории памятников архитектуры регионального значения. Сегодня необходимы дальнейшие научные изыскания в фондах архивов и музеев г. Москвы с целью выявления всех рисунков и чертежей Д.Н. Чичагова, относящихся к Императорскому павильону на станции Нижний Новгород.

#### ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Виноградова Т.П. Царственно поставленный город: Нижний Новгород в старой открытке. – Владимир, 2000. С. 238.
2. Там же. С. 236.
3. РГИА. Ф. 258. Главное общество Российских железных дорог (1857 – 1893 гг.). 32741 ед. хр.; РГИА. Ф. 219. Департамент железных дорог Министерства путей сообщения (1849 – 1899 гг.). 26121 ед. хр.
4. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 376. Л. 1–5.
5. ЦГИАМ. Ф. 428. Правление Московско-Нижегородской железной дорогой (1861 – 1896 гг.). 6253 ед. хр.

6. Это следует из упоминания доклада №1379 IV делопроизводства Департамента железных дорог Министерства путей сообщения от 8 сентября 1886 года, где на строительство павильона был разрешен расход в сумме 15 тысяч рублей [РГИА. Ф. 258. Оп. 4. Д. 1682. О новых работах на 1890 г. Л. 78]. К сожалению, сам доклад не обнаружен.
7. РГИА. Ф. 258. Оп. 4. Д. 1682. О новых работах на 1890 год. Л. 78.
8. Там же. Л. 80.
9. Там же. Л. 48.
10. Там же. Л. 78.
11. Там же. Л. 48.
12. Там же. Л. 6 – 7.
13. Приказ № 95 министра путей сообщения от 21 декабря 1887 года // Журнал Министерства путей сообщения. 1887. № 51 – 52. Часть официальная. С. 221; РГИА. Ф. 258. Оп. 4. Д. 1682. О новых работах на 1890 год. Л. 48.
14. Там же. Л. 6 – 7.
15. Там же. Л. 5 – 5 об., 77.
16. Там же. Л. 80.
17. Там же. Л. 80 об.
18. РГИА. Ф. 258. Оп. 4. Д. 1713. О новых работах на 1891 год. Л. 7, 34 об.
19. РГИА. Ф. 258. Оп. 4. Д. 1682. О новых работах на 1890 год. Л. 97.

20. РГИА. Ф. 258. Оп. 4. Д. 1713. О новых работах на 1891 год. Л. 11; ЦГИАМ. Ф. 428. Оп. 2. Д. 362. Л. 2.
21. РГИА. Ф. 258. Оп. 4. Д. 1713. О новых работах на 1891 год. Л. 38 об.
22. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 376. Коллекция планов и чертежей... Л. 1 – 5.
23. РГИА. Ф. 258. Оп. 4. Д. 1713. О новых работах на 1891 год. Л. 7.
24. ЦГИАМ. Ф. 428. Оп. 2. Д. 362. Переписка с Советом Управления Главного общества Российских железных дорог о постройке Императорского павильона на станции Нижний. 1891 – 1894 гг. 52 л.
25. Зодчие Москвы эпохи эклектики, модерна и неоклассицизма. – М., 1998. С. 261 – 262.
26. ЦГИАМ. Ф. 428. Оп. 2. Д. 362. Переписка с Советом Управления... Л. 3 об., 23.
27. РГИА. Ф. 258. Оп. 4. Д. 1713. О новых работах на 1891 год. Л. 7.
28. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 376. Коллекция планов и чертежей... Л. 1 – 5.
29. ЦГИАМ. Ф. 428. Оп. 2. Д. 362. Переписка с Советом Управления... Л. 3 об., 9 – 9 об.
30. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 376. Коллекция планов и чертежей... Л. 1 – 5.
31. РГИА. Ф. 258. Оп. 4. Д. 1682. О новых работах на 1890 год. Л. 80; РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 376. Коллекция планов и чертежей... Л. 1 – 5.
32. ЦГИАМ. Ф. 428. Оп. 2. Д. 362. Переписка с Советом Управления... Л. 18.
33. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 376. Коллекция планов и чертежей... Л. 1 – 5.
34. Здесь имела оштукатуренная и «расколорованная» печь [ЦГИАМ. Ф. 428. Оп. 2. Д. 362. Переписка с Советом Управления... Л. 4 – 4 об.].
35. ЦГИАМ. Ф. 428. Оп. 2. Д. 362. Переписка с Советом Управления... Л. 4 – 4 об., 16 об.
36. В кабинете её Величества по предложению Д.Н. Чичагова изразцы должны были быть палевыми, а в кабинете его Величества – темно-зелеными [Там же. Л. 27 об., 31].
37. Там же. Л. 50 – 50 об.
38. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 376. Коллекция планов и чертежей... Л. 1 – 5; ЦГИАМ. Ф. 428. Оп. 2. Д. 362. Переписка с Советом Управления... Л. 4 – 4 об.
39. Там же. Л. 16 об., 20 об. – 21.
40. Там же. Л. 16 об.
41. Там же. Л. 16 – 18.
42. Там же. Л. 17 об.
43. Там же. Л. 3 – 3 об.
44. Там же. Л. 4 – 4 об.
45. Там же. Л. 40.
46. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 376. Коллекция планов и чертежей... Л. 1 – 5; ЦГИАМ. Ф. 428. Оп. 2. Д. 362. Переписка с Советом Управления... Л. 36.
47. ЦГИАМ. Ф. 428. Оп. 2. Д. 362. Переписка с Советом Управления... Л. 14.
48. Таковая смета в документах отсутствует, хотя, отметим, есть смета на оплату работ мебельного мастера.
49. ЦГИАМ. Ф. 428. Оп. 2. Д. 362. Переписка с Советом Управления... Л. 31, 41, 43, 49.
50. Там же. Л. 27 об., 31.
51. Там же. Л. 31, 49.
52. Там же. Л. 3 – 3 об., 4 – 4 об.; РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 376. Коллекция планов и чертежей... Л. 1 – 5.
53. Судя по чертежам, на обоих фасадах размещался вариант так называемого Среднего государственного герба Российской империи, утвержденного в 1883 году: герб на горностаевой мантии (сени) [здесь – без архангеловщитодержателей, малых гербов и хоругви – Авт.] с изображением черного двуглавого орла на золотом фоне, белого (серебряного) Георгия Победоносца, поражающего змея, на красном фоне [Символы России. – М., 1998. С. 59 – 62].
54. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 376. Коллекция планов и чертежей... Л. 1 – 5.
55. ЦГИАМ. Ф. 428. Оп. 2. Д. 362. Переписка с Советом Управления... Л. 14.
56. Там же. Л. 10 – 10 об., 29 об.
57. Там же. Л. 7 – 8, 9 – 9 об., 10.
58. ЦГИАМ. Ф. 428. Оп. 2. Д. 362. Переписка с Советом Управления... Л. 12, 15.
59. Там же. Л. 29 – 29 об.
60. РГИА. Ф. 258. Оп. 4. Д. 1713. О новых работах на 1891 год. Л. 97.
61. ЦГИАМ. Ф. 428. Оп. 2. Д. 362. Переписка с Советом Управления... Л. 29 об.
62. Там же. Л. 3, 40.
63. Там же. Л. 23 – 26 об. Мебельный мастер Соловьев изготавливал, например, мебель в стиле Empire для белой гостиной во дворце Московского генерал-губернатора, великого князя Сергея Александровича [Там же].
64. ЦГИАМ. Ф. 428. Оп. 2. Д. 362. Переписка с Советом Управления... Л. 42 – 42 об.
65. Там же. Л. 23 – 26 об.
66. Виноградова Т.П. Указ. соч. С. 236.
67. РГИА. Ф. 258. Оп. 4. Д. 1790. О расширении существующих пассажирских зданий станций Москва и Нижний к открытию Всероссийской промышленно-художественной выставки в Н. Новгороде в 1896 году. Л. 12 об.
68. Не сохранились решетки на боковых парапетах крыши, флагшток, гербы и знаки Министерства путей сообщения на фасадах, утрачены элементы внутренней отделки.
69. История города Горького. – Горький, 1971. С. 214.
70. Голубева О.П. Реконструкция железнодорожного вокзала в Горьком (архитектурное решение) // Горьковская правда, 1963, № 7.
71. Курылев А. Павильон на площади // Гудок, 1985, 4 дек.



Парадный зал Царского павильона. Фото 2010 года