

DOI: 10.53273/27128768\_2023\_1\_35

В.Н. Лукин  
А.А. Альтапова**ОПЫТ ОБСЛЕДОВАНИЯ И ИЗУЧЕНИЯ  
ПАМЯТНИКА АРХИТЕКТУРЫ ЗДАНИЯ  
ПЕРВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА В КОСТРОМЕ**

Историко-архивные и натурные исследования, выполненные авторами научно-проектной документации по сохранению памятника «Здание старого железнодорожного вокзала, откуда костромичи отправлялись на фронты Гражданской войны, 1887 г.; 1918–1920 гг.», были проведены в 2022 г. В статье представлены результаты комплексных научных исследований объекта культурного наследия регионального значения, расположенного по адресу: г. Кострома, ул. Московская, д. 29. Проведенные исследования важны для принятия решений по реставрации объекта.

**Ключевые слова:** Кострома, деревянное зодчество, первый железнодорожный вокзал, железнодорожный вокзал

V.N. Lukin  
A.A. Altapova**THE EXPERIENCE OF EXAMINATION AND STUDY  
OF AN ARCHITECTURAL MONUMENT:  
THE FIRST RAILWAY STATION IN KOSTROMA**

Historical, archival and field investigations were conducted in 2022 by the authors of the scientific and design documentation for the conservation of the monument entitled *The Building of the Old Railway Station, where from Kostroma Inhabitants Were Departing to the Fronts of the Civil War, 1887; 1918–1920*. The results of the comprehensive scientific research of the cultural heritage object of regional importance located at 29, ul. Moskovskaya in Kostroma are of much interest. The conducted research is important for making decisions pertaining to the restoration of the object.

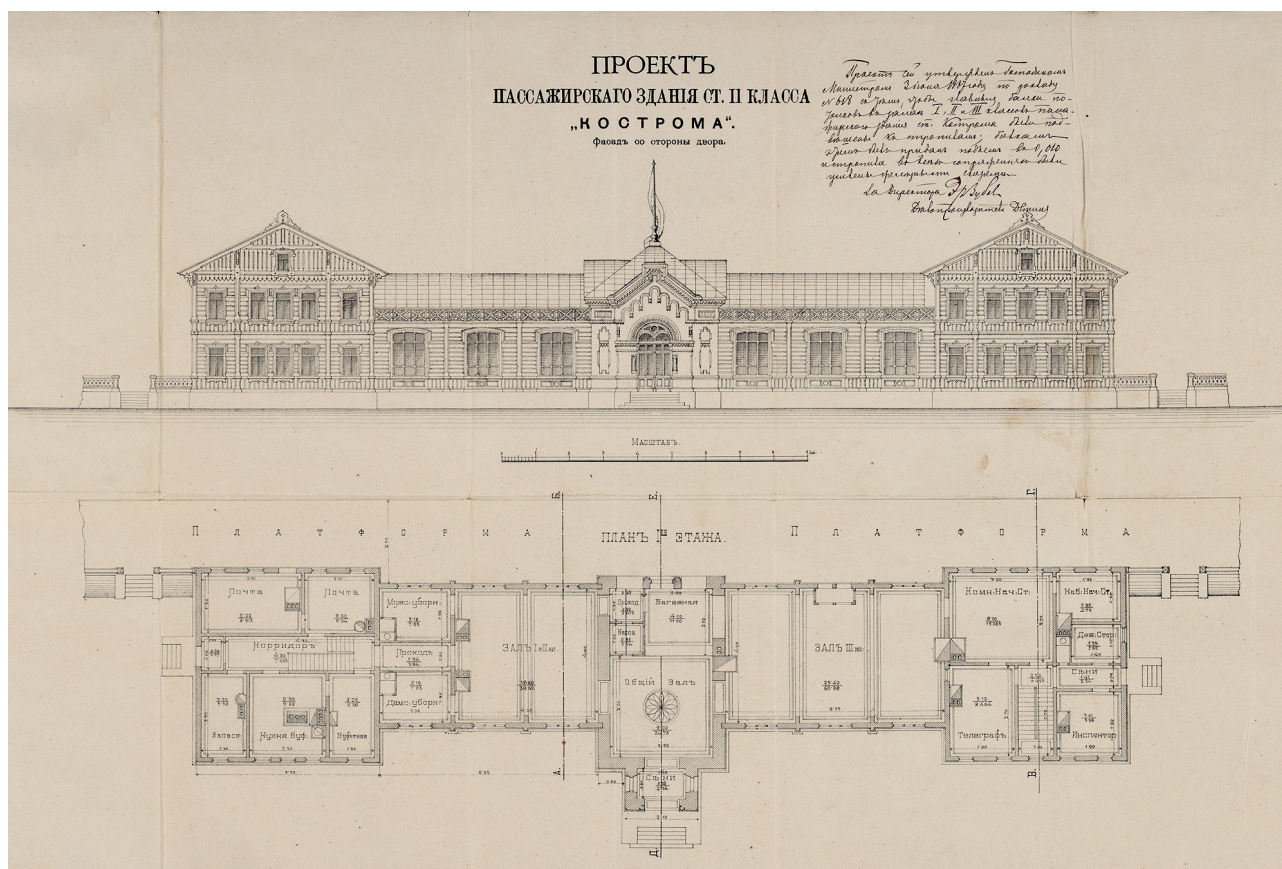
**Keywords:** Kostroma, wooden architecture, the first railway station, railway station

Вероятно, каждое историческое здание, построенное нашими предками, хранит в себе немало тайн и загадок, которые нам еще предстоит открыть и разгадать. Не исключением стал и первый костромской вокзал.

Здание первого железнодорожного вокзала в Костроме было возведено на правом берегу реки Волги, на московском тракте близ Спасо-Никольской слободы в 1887 г. Вокзал представляет собой характерный для конца XIX в. пример пассажирского здания железнодорожной станции.

В 2022 г. авторским коллективом ООО «Валбэк-ру» в рамках разработки научно-проектной документации по реставрации и приспособлению к современному использованию были

проведены комплексные научные исследования: выполнен поиск архивно-библиографических материалов, произведены обмеры памятника, зондажные раскрытия, шурфы, исследования температурно-влажностного режима, лабораторный анализ образцов древесины на предмет биопоражений, проведена оценка технического состояния и др. Цели исследования состояли в следующем: подтвердить датировку памятника, определить этапы его строительной истории (формирование и развитие объемно-планировочной структуры, периоды построек и перестроек) и техническое состояние конструктивных элементов, выявить особенности и приемы строительства. В комплексе результаты исследований позволили обрисовать



Ил. 1. Проект пассажирского здания ж/д станции Кострома. 1887 год. Источник: [РГИА Ф. 350. Оп. 42. Д. 27. Л. 1]

Fig. 1. Project of the passenger building of Kostroma railway station. 1887. Source: [Russian State Historical Archive: fund 350. inventory 42. file. 27. list. 1]

целостную картину существования памятника от момента строительства до наших дней. Также результаты послужили основой при формировании проектных решений по реставрации и приспособлению к современному использованию.

### ИСТОРИЯ ОБЪЕКТА

В 1887 г. на правый берег Волги пришла тупиковая ветка железной дороги, заканчивавшаяся станцией «Кострома». Город Кострома в то время находился на левом берегу. На станции ко времени ввода в эксплуатацию уже были возведены основные сооружения, состав которых соответствовал требованиям, предъявляемым к станциям 2-го класса. Проект станции был разработан инженером С.П. Чоколовым (1848/1850–1921) (Ил. 1) [1: Л. 1]. При строительстве возникли некоторые отклонения от первоначального проекта. В основном они касались приспособления комплекса к сложившейся градостроительной ситуации [Щёболева 2005]. Само же здание вокзала также возведено с некоторыми отступлениями от первоначальных решений, касающимися в первую очередь декоративного оформления средней

части фасадов (Ил. 2). Строительство железнодорожной ветки Ярославль–Кострома усугубило экономическое положение города Костромы, так как промышленные районы губернии стали направлять свои товары на продажу в другие населенные пункты и промышленные районы, в обход губернской столицы, так как железная дорога проходила на противоположном берегу Волги [3: Л. 1–27]. В связи с этим идея постройки новой станции непосредственно в Костроме возникла уже к 1914 г. Существующая железнодорожная станция была неудобной как для большинства местных жителей, так и для производств и предприятий. Неудобство заключалось в переправе через Волгу. Из-за отсутствия моста сообщение Костромы со станцией затруднялось, особенно в период ледохода и ледостава. В 1932 г. в Костроме на левом берегу Волги была построена новая железнодорожная станция «Кострома–Новая». Первый же железнодорожный вокзал с тех пор именовался «Кострома–Старая», стал выполнять хозяйственные функции и более не принимал пассажирские поезда. Несколько позже, в период 1930-х гг., здание старого железнодорожного





Ил. 2. Вид железнодорожного вокзала с привокзальной площади. Фото из личного семейного архива Ивана Рейпольского  
Fig. 2. View of the railway station from the station square. Photo from the personal family archive of Ivan Reypolsky

вокзала было переоборудовано под многоквартирный жилой дом. В процессе приспособления здания под жилые квартиры были изменены планировка и оконные проемы одноэтажных деревянных объемов, некоторые дверные проемы оказались зашиты. Здание просуществовало в качестве жилого дома около 80 лет.

Строительную историю объекта культурного наследия условно можно разделить на четыре этапа:

1) с середины 1880-х годов по 1930-е — строительство здания и функционирование его как вокзала;

2) с 1930-х годов по 2012 г. — переоборудование здания в многоквартирный жилой дом, дальнейшая жизнь объекта с новой функцией;

3) 2012–2020 гг. — признание здания аварийным, последующее расселение;

4) с 2020 г. по настоящее время — здание находится в частной собственности у двух владельцев (с разграничением собственности по помещениям); противоаварийные работы, разработка

научно-проектной документации по сохранению и приспособлению объекта культурного наследия для дальнейшей реставрации здания и ремонтно-реставрационных работ.

### РЕЗУЛЬТАТЫ ОБСЛЕДОВАНИЯ И ИССЛЕДОВАНИЙ

Здание вокзала имеет развитую линейную объемно-пространственную композицию, состоящую из пяти объемов (Ил. 3). В центре расположен каменный одноэтажный прямоугольный в плане объем, сложенный из красного кирпича. Он несколько возвышается над примыкающими к нему двумя деревянными одноэтажными рубленными пристройками. На флангах композицию завершают рубленые двухэтажные прямоугольные в плане объемы.

В ходе проведения историко-архитектурных натурных исследований было установлено, что внешний исторический облик здания претерпел некоторые изменения. Они касаются в основном уменьшения оконных проемов в одноэтажных де-





Ил. 3. Вид здания железнодорожного вокзала с севера. Фото Д.Н. Иванова  
 Fig. 3. View of the railway station building from the north. Photo by D. Ivanov

ревянных объемах, изменения обшивки этих объемов, понижения уровня потолков в одноэтажных объемах, утраты печей и дымоходных труб. Заложены отдельные оконные проемы, дверной проем в двухэтажном деревянном объеме левого крыла на юго-восточном фасаде заменен на оконный проем. В одноэтажных деревянных объемах был понижен уровень потолков. В одноэтажном деревянном объеме правого крыла частично разобраны подлинные кессонированные потолки (в одной из трех частей), в остальных двух частях потолки имеют высокий уровень сохранности (Ил. 4, 5). Также во всей левой одноэтажной части понижен уровень потолков и частично разобраны подлинные кессонированные потолки, фрагменты которых обнаружены в процессе обследования памятника. На каменном объеме также утрачен шпиль, венчавший ранее конек вальмы (обнаружен на исторических фотографиях здания вокзала).

Несмотря на поздние искажения и переделки, в целом историческая планировка сохранилась. Интерьеры сохранили некоторые подлинные элементы: потолочные тяги, заполнения дверных проемов и их оформление, оформление оконных

проемов; также частично сохранились кессонированные потолки в одноэтажных деревянных рубленых объемах.

Существующий внешний облик здания — результат проведения неоднократных ремонтных работ (в том числе с целью приспособления под жилой дом) за период существования здания. Фасады центрального объема, сложенного из керамического кирпича, имеют симметричное решение и богатый декор, выполненный соответственно из кирпича и портландского цемента. К основному входу ведет гранитная лестница. Во входном тамбуре на северо-западном фасаде сделан дверной проем с арочной перемычкой, а в боковых стенах — окна, также имеющие арочные перемычки. В настоящее время они заложены поздним кирпичом до уровня пяты арки. В верхних частях арочных окон сохранились родные оконные заполнения с веерной расстекловкой. В дверном проеме также сохранилась верхняя часть заполнения — деревянная арочная рама с резной веерной расстекловкой. Арочные проемы оформлены широкими профилированными архивольтами. Над дверным проемом расположен аттик с ложным круглым чердачным окном в центре.



Ил. 4.  
Вид кессонированного потолка  
в левом деревянном  
одноэтажном объеме.  
Фото А.А. Альтаповой

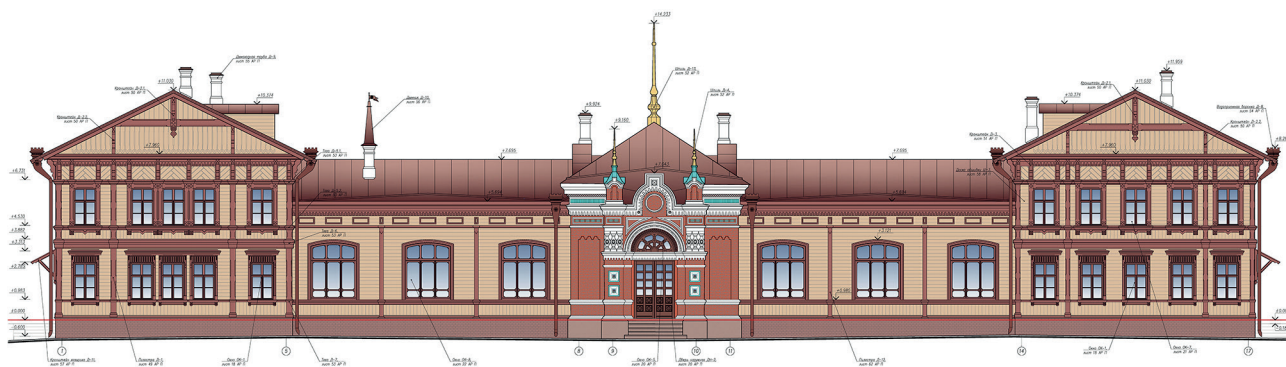
Fig. 4.  
View of the coffered ceiling  
in the left wooden  
single-storey building.  
Photo by A.A. Altapova



Ил. 5.  
Вид кессонированного потолка  
в правом деревянном  
одноэтажном объеме.  
Фото А.А. Альтаповой

Fig. 5.  
View of the coffered ceiling  
in the right wooden  
single-storey building.  
Photo by A.A. Altapova





Ил. 6. Северо-западный фасад (проектное предложение)  
 Fig. 6. North-west façade (design proposal)

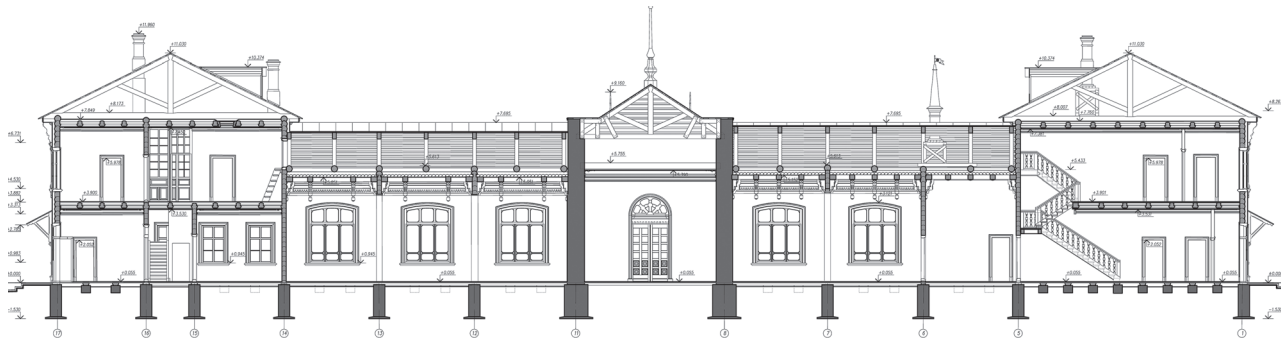
Выступающие углы основного каменного объема на северо-западном фасаде декорированы прямоугольными нишами, верх которых оформлен в виде городчатого пояса. Углы входного тамбура оформлены широкими лопатками, на которых по ярусно расположены ширинки с изразцами, поясами с зубчиками, стилизованным баясником, изразцами, декоративными поясами. Завершение лопаток представлено башенками, увенчанными высокими деревянными фигурными шпильями. Аналогичными лопатками декорированы углы юго-восточного фасада каменной части, но без башенок. Юго-восточный фасад каменного объема прежде был решен в три оси проемов, которые имели арочные перемычки. В центральном проеме ранее располагалось окно, в двух крайних — двери. Простенки между проемами декорированы пилястрами, арочные проемы — развитыми архивольтами. Верх стены каменного объема на юго-восточном фасаде завершает сложный профилированный карниз, под которым проходят пояски поребрика, профилированного пояса с зубчиками и пояса филенок с изразцами.

Северо-западный и юго-восточный фасады одноэтажных деревянных объемов ранее имели одинаковое решение по композиции — в три оси проемов. В левом крыле на северо-западном и юго-восточном фасадах размещались достаточно крупные оконные проемы с лучковыми перемычками. В правом крыле на северо-западном фасаде — аналогичные оконные проемы, а на юго-восточном фасаде правого крыла (в одноэтажном деревянном объеме) по центральной оси размещался дверной проем, слева и справа от него — ранее упомянутые оконные. На момент обследования все вышеперечисленные проемы были изменены. Крупные оконные проемы частично заложены, т. е. уменьшен размер (в период переоборудования здания под жилой дом). Оформление и заполнение было сделано по типу

окон первого этажа двухэтажных деревянных объемов, с точным соблюдением размеров. Также в двух крупных оконных проемах на юго-восточном фасаде в правом крыле вместе с малым оконным проемом были сделаны дверные проемы. Простенки между окнами декорированы узкими лопатками (ранее на их месте находились пилястры). Обшивка стен под уровнем окон расположена вертикально, в уровне окон и над ними — горизонтально. Обшивочная доска поздняя узкая, без профиля.

Юго-восточный и северо-западный фасады двухэтажных деревянных объемов решены в пять осей проемов и завершены треугольными фронтонами. На северо-западном фасаде левого двухэтажного объема три центральные оси проемов объединены в одно строенное окно (и на первом, и на втором этаже). При натурном обследовании объекта было выяснено, что центральная часть строенных окон была заложена и зашита поздней узкой непрофилированной обшивкой. На юго-восточном фасаде двухэтажного деревянного объема левого крыла в уровне первого этажа по центральной оси проемов обнаружен дверной проем, позже переделанный под окно.

Углы двухэтажных деревянных объемов зафиксированы узкими пилястрами. Такие же пилястры поставлены в крайних простенках. Фасады имеют горизонтальные членения в виде профилированных тяг (окна первого этажа опираются на подоконную тягу, над окнами первого этажа пущена профилированная, окна второго этажа опираются на подоконную, и в уровне верха окон второго этажа также проходит тяга). Основные объемы двухэтажных деревянных частей завершены профилированными венчающими карнизами, опирающимися на резные кронштейны. Плоскости стен между венчающим карнизом и тягой выделены обшивкой «в ёлочку». Окна первого этажа заключены в рамочные наличники с про-



Ил. 7. Продольный разрез (проектное предложение)  
 Fig. 7. Longitudinal section (design proposal)

филированными полками на резных кронштейнах. Окна второго этажа обрамлены рамочными наличниками и снабжены профилированными подоконниками на декоративных блок-консолях, украшенных резным меандром.

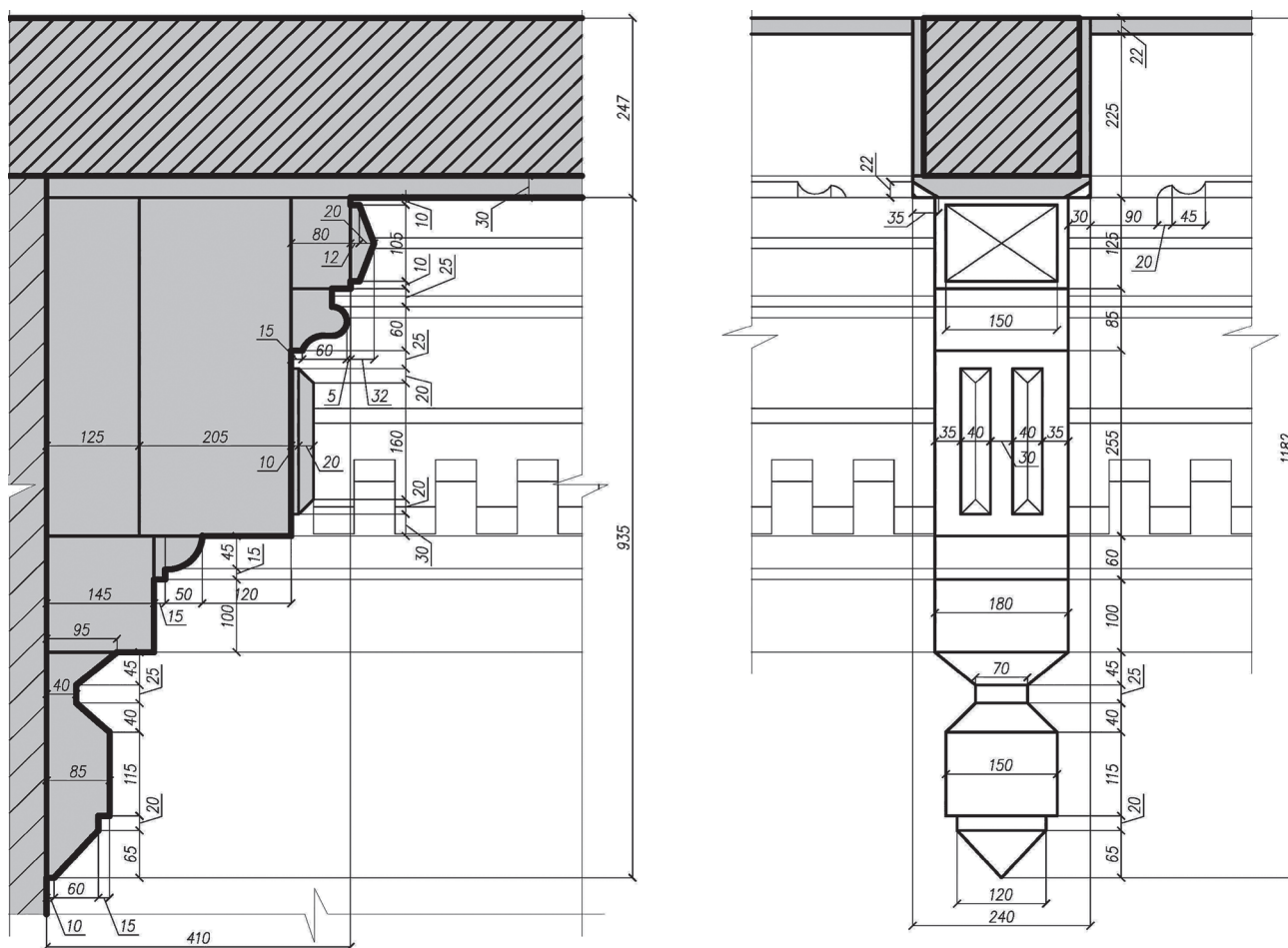
На северо-восточном и юго-западном фасадах в уровне первого этажа имеются дверные проемы, несколько смещенные от центральной оси фасада. На юго-западном фасаде в уровне первого этажа справа от дверного проема расположено окно, утратившее наличник, в уровне второго этажа размещены три окна, центральное из которых находится над дверным проемом. На северо-восточном фасаде размещено только одно окно — в уровне второго этажа, над дверным проемом.

В процессе проведения натурных обследований на объекте обнаружен оригинальный терракотовый цвет покрытия элементов оконных и дверных проемов, элементов декора фасадов. На обшивке здания обнаружен оригинальный охристый цвет обшивки здания.

Конструктивная схема здания — смешанная, с продольно-поперечными несущими стенами. Несущие вертикальные конструкции — стены (кирпичные и деревянные). Фундамент — ленточный кирпичный. Цоколь гладкий, кирпичный, со слоем поздней цементной штукатурки. Пол первого этажа: плоское перекрытие по деревянным балкам с черновым настилом из досок. Перекрытие не утепленное. Полы дощатые. Междуетажное перекрытие: плоское по деревянным балкам с черновым настилом из досок. Полы дощатые, фризвые. Чердачное перекрытие: плоское по деревянным балкам с накатом. Перекрытие утеплено. Потолок оштукатурен по драни. В двухэтажном объеме правого крыла в помещениях, примыкающих к южному углу на первом и втором этаже, обрушены перекрытия (междэтажное и чердачное), также обрушено чердачное

перекрытие в смежном помещении, выходящем на юго-западный фасад. Крыша стропильная, скатная. Над центральным каменным объемом — вальмовая, над двумя двухэтажными объемами и над двумя одноэтажными деревянными объемами — двускатная. Кровля левого крыла имеет протечки. В здании, в двухэтажных объемах, расположены две внутренние лестницы, обе деревянные, на тетивах с деревянными вставными ступенями и подступенками. На обеих лестницах наблюдается стертость и сколы ступеней, утрата большого количества балясин, намокание конструкций ввиду протечек кровли. Оконные заполнения имеют значительные повреждения: обнаружены следы биопоражений, сколы на рамах, отшелушивание красочного слоя, утрата стекол. Подоконные доски имеют потертости, отшелушивание и утрату красочного слоя, следы биопоражений и намокания, сколы, спилы. На дверных заполнениях обнаружены сколы, следы биопоражений, спилы полотна, отшелушивание и утраты красочного слоя. На колодах дверных и оконных проемов обнаружены следы биопоражений, намоканий. Организованный водосток отсутствует.

Строительные конструкции объекта культурного наследия регионального значения «Здание старого железнодорожного вокзала, откуда костромичи отправлялись на фронты Гражданской войны, 1887 г.; 1918–1920 гг.» центральной кирпичной части находятся в работоспособном состоянии, левой и правой деревянных частей — в аварийном. Основные дефекты и повреждения конструкций связаны с отсутствием вентиляции в подпольном пространстве (закрытыми продухами), с нарушением температурно-влажностного режима после того, как здание перестало эксплуатироваться, с отсутствием регулярных профилактических ремонтов кровельного покрытия (что привело к протечкам), с отсутствием кровельного покрытия на деревянных объемах правого крыла.



Ил. 8. Потолочный кронштейн (разрез, общий вид)  
 Fig. 8. Ceiling bracket (sectional view, general view)

В процессе проведения инженерных химико-технологических исследований по строительным и отделочным материалам выявлено, что центральный объем здания сложен из красного керамического кирпича, кладка крестовая на цементно-известковом растворе. По периметру наружных стен устроен цоколь из красного кирпича на цементно-известковом растворе. Деревянные объемы здания рублены из древесины хвойных пород. В настоящее время древесина на объекте поражена различными видами плесневелых грибов, бактериями и насекомыми. По результатам исследования предложены рекомендации по работе с древесиной.

По результатам обследования кирпичной кладки определено, что в процессе существования памятника происходили поздние вмешательства в его фундаменты, цоколь, печи. Обнаружены образцы ремонтных поздних кирпичей (отличающихся по размеру и качественному составу от подлинных), на позднем растворе. Также в поздней кладке отсутствует расшивка швов. Подлинная кладка сложена на цемент-

но-известковом растворе с расшивкой швов в виде валика.

При обследовании слоев штукатурки были выявлены подлинные и поздние ее слои. Для подлинных характерны гладко обработанные рейки дроби в среднем одинакового размера (сечение около  $20 \times 3-5$  мм), расположенные относительно друг друга под углом  $90^\circ$  (ромбовидное расположение, под углом  $45^\circ$  к горизонту), способ крепления реек к бревнам сруба — кованые гвозди (длинной около 30 мм), штукатурка известковая белого цвета, с вкраплениями мелкозернистого речного песка. Для поздних штукатурных слоев характерны пиленые рейки дроби переменного сечения, угол уклона реек к горизонту и относительно друг друга отличается от углов расположения подлинных реек, метод крепления дроби — советские круглые в сечении гвозди длиной около 35 мм. Штукатурка сероватого цвета с вкраплениями мелкозернистого речного песка.

Исследования красочных слоев в интерьерах показали, что оригинальный цвет оконных и дверных заполнений, внутреннего декоратив-



ного убранства, в том числе кессонированных потолков — терракот. Штукатурные слои внутри здания были окрашены в голубой цвет, потолочные тяги и потолки — в белый.

В большинстве помещений здания бывшего вокзала полы дощатые (в том числе поздние — ремонтные, а также исторические). В некоторых помещениях полы покрыты линолеумом по чистовому дощатому настилу и прочими отделочными материалами. Исторические напольные покрытия рубленых частей представляют собой фризные дощатые полы из деревянных плах, сплоченных шкантами и шпонками. Размер плах в сечении в среднем составляет 300 × 50 мм. Все дощатые полы покрашены коричневой масляной напольной краской. Полы в каменной центральной части были кафельными. В настоящее время уровень полов в одном из помещений каменной части поднят на 150 мм.

В настоящее время в здании сохранились две исторические печи, на стенке одной из которых сохранились изразцы. Ранее часть печей в здании была оформлена керамическими изразцами, покрытыми белой глазурью. Часть изразцов была обнаружена в чердачном пространстве. Клейма на изразцах отсутствуют.

### ПРОЕКТНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Проектом предусмотрено сохранение объемно-пространственной и конструктивной схемы объекта, предлагается частичная перепланировка здания (в рамках приспособления к современному использованию), раскрытие исторических проемов (Ил. 6, 7). Сохраняются габариты объемов, включая пропорции, высоту и этажность, так как они являются историческими и практически не искажены поздними переделками. Вмешательство предполагается только под нужды приспособления для современного использования объекта. В основу объемно-планировочного решения положено четкое функциональное зонирование общественных, административных и подсобных помещений.

Предлагается сохранение существующего декоративного убранства фасадов двухэтажных деревянных объемов и центрального каменного объема. Предложено раскрытие заложенных и зашитых исторических проемов с восстановлением и воссозданием их заполнений аналогично историческим (согласно историческим архивным сведениям и проведенным комплексным научным исследованиям), в том числе раскрытие крупных окон с лучковыми перемычками на одноэтажных деревянных объемах с воссозданием профили-

рованных наличников и подоконных профилированных досок. Так как фасады одноэтажных деревянных объемов при переоборудовании здания вокзала под многоквартирный жилой дом были сильно искажены, исторический декор этих частей полностью утрачен. Поэтому проектом предлагается воссоздание декоративного убранства одноэтажных деревянных объемов согласно историческим фотографиям объекта. Также проектом предлагается воссоздание водоприемных воронок, части дымоходных труб, воссоздание большого шпиля, венчающего вальмовую крышу центрального каменного объема.

Также предлагается реставрация исторических кессонированных потолков в одноэтажных деревянных объемах (Ил. 8). Предлагается восстановить профилированные штукатурные тяги. В каменном объеме — вернуть исторический уровень потолков, а в зале планируется воссоздать потолочную профилированную розетку, которая нанесена на чертежах первоначального проекта здания железнодорожного вокзала. Сохранившиеся гипсовые потолочные тяги реставрируются. Предусматривается расчистка потолков и декоративных элементов, при необходимости восстановление утраченных частей, оштукатуривание, окрашивание в белый цвет.

Проектом предлагается сохранение двух существующих исторических печей, их реставрация с восстановлением утраченных элементов. Печи играют важную роль в интерьерном пространстве. Воссоздание утраченных печей проектом не предусматривается.

Таким образом, облик здания предлагается восстановить на первоначальный период функционирования (конец XIX в.).

### ВЫВОД

Все проведенные исследования и разработка научно-проектной документации по сохранению объекта культурного наследия регионального значения «Здание старого железнодорожного вокзала, откуда костромичи отправлялись на фронты Гражданской войны, 1887 г.; 1918–1920 гг.», расположенного по адресу: г. Кострома, ул. Московская, д. 29, обеспечивают возможность выполнения полного комплекса ремонтно-реставрационных работ и приспособления здания для современного использования. Это позволит не только познакомить жителей города и туристов с историей здания, проведением реставрационных работ, но и создать на некогда исторической площади общественно значимое пространство.

---

### Архивные материалы

1. Проект пассажирского здания станции Кострома. План, фасад, разрез. 1887г. // РГИА. Ф. 350. Оп. 42. Д. 27. 1 л.
2. Проект пассажирского здания станции Кострома. План 2-го этажа, разрез. 1887 г. // РГИА. Ф. 350. Оп. 42. Д. 89. 1 л.
3. Документ об утверждении законопроекта о соединении г. Костромы с сетью железных дорог России об устройстве железной дороги Кострома — Филино. 1914–1915 гг. // ГАКО. Ф. 207. Оп. 3. Д. 68. 27 л.

### Список литературы

Щёболева 2005. Щёболева Е.Г. Архитектурные ансамбли станций Северной железной дороги (1860–1910-е гг.) // Памятники русской архитектуры и монументального искусства XII–XX вв.: сборник статей. Вып. 7 / под общ. ред. Е.Г. Щёблевой. М.: Наука, 2005. С. 427–455.

### References

Shcheboleva, E.G., Arkhitekturnye ansambli stantsii Severnoi zheleznoi dorogi (1860-1910-e gg.), in: E.G. Shcheboleva (ed.), *Pamiatniki russkoi arkhitektury i monumental'nogo iskusstva XII-XX vv.: sbornik statei*, iss. 7, Moscow: Nauka Publ, 2005, pp. 427–455, (In Russian).

---

### Сведения об авторах

**Лукин Владимир Николаевич**, главный архитектор проекта ООО «Валбэк-ру» (160000, Вологда, Пречистенская наб., 14)

e-mail: lukarx@yandex.ru

ORCID iD: 0000-0002-2238-8793

**Альтапова Алёна Александровна**, ведущий архитектор-реставратор ООО «Валбэк-ру» (160000, Вологда, Пречистенская наб., 14)

e-mail: alenushka\_1995@mail.ru

ORCID iD: 0000-0002-9052-0311

**Для цитирования:** Лукин В.Н., Альтапова А.А. Опыт обследования и изучения памятника архитектуры здания первого железнодорожного вокзала в Костроме // *Terra artis. Искусство и дизайн*. 2023. № 1. С. 35–44. DOI: 10.53273/27128768\_2023\_1\_35

### About the authors

**Lukin Vladimir N.**, Chief Architect, Valbek-ru Project (14, Prechistenskaya nab., Vologda, Russia 160000)

e-mail: lukarx@yandex.ru

ORCID iD: 0000-0002-2238-8793

**Altapova Alena A.**, lead architect-restorer, Valbek-ru Project (14, Prechistenskaya nab., Vologda, Russia 160000)

e-mail: alenushka\_1995@mail.ru

ORCID iD: 0000-0002-9052-0311

**For citation:** Lukin, V.N., Altapova, A.A., ‘The Experience of Examination and Study of an Architectural Monument: the First Railway Station in Kostroma’, *Terra Artis. Art and Design*, no. 1, 2023, pp. 35–44. DOI: 10.53273/27128768\_2023\_1\_35