

Метро: эскалаторные торшеры станций первых очередей.

Часть 1

Эскалаторные спуски – пространство, кажущееся «не архитектурным», к нему и внимания не много. О нём и сведений мало, и пишут редко, да и фотографий не много. Но история торшеров сама по себе интересна.

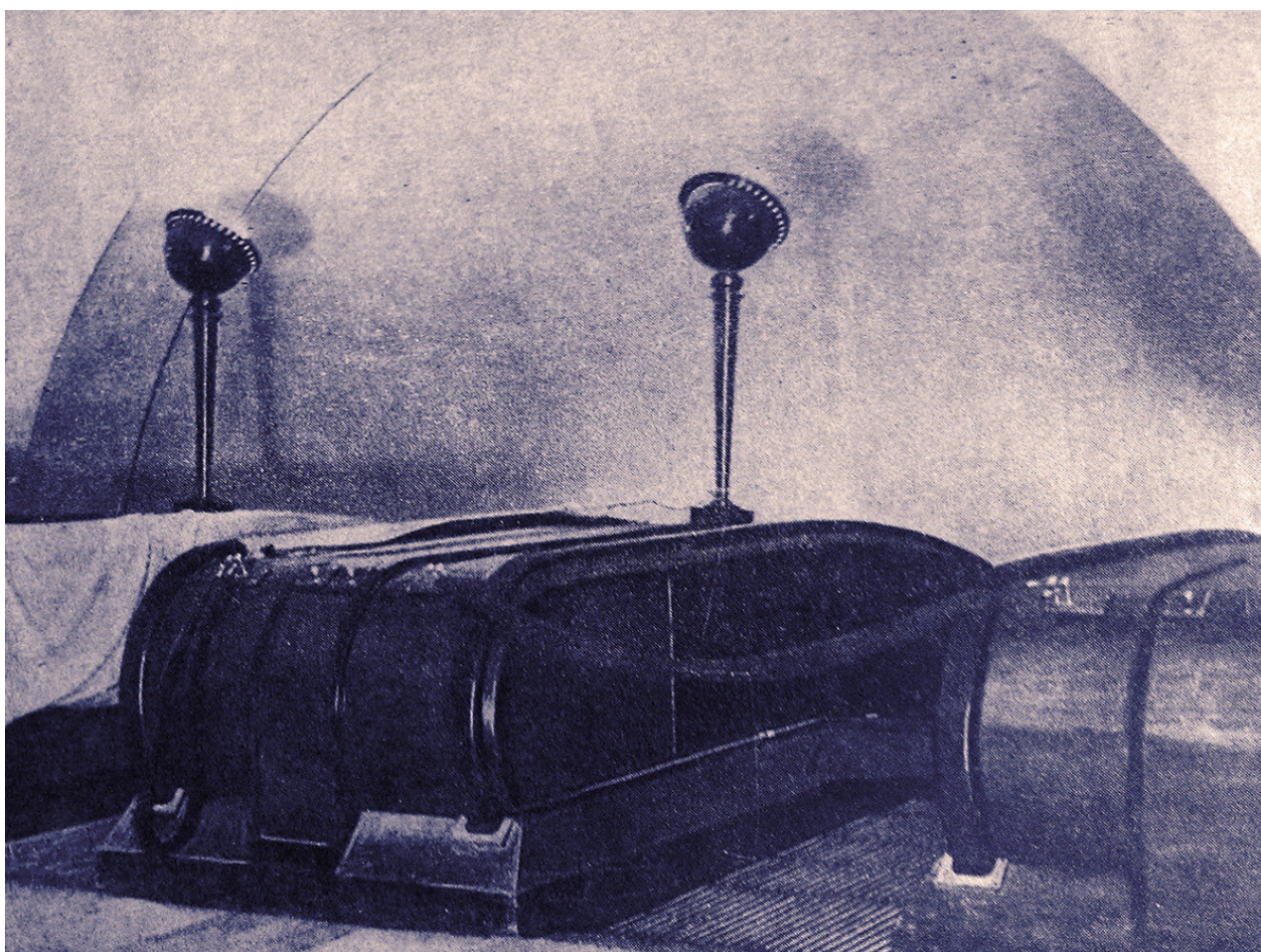


Фото 1935 года из советской архитектурной периодики.

На I-й очереди Московского метро было несколько станций глубокого заложения. Естественно вставал вопрос об освещении эскалаторных спусков. Тогда, в 1935-м г., были применены светильники двух типов: на большинстве станций – с шаровидными плафонами-рассеивателями, а на Охотном Ряду – экспериментально, с параболическими зеркальными

отражателями. Хотя, как оказалось, именно эти экспериментальные в какой-то момент рассматривались как основные.

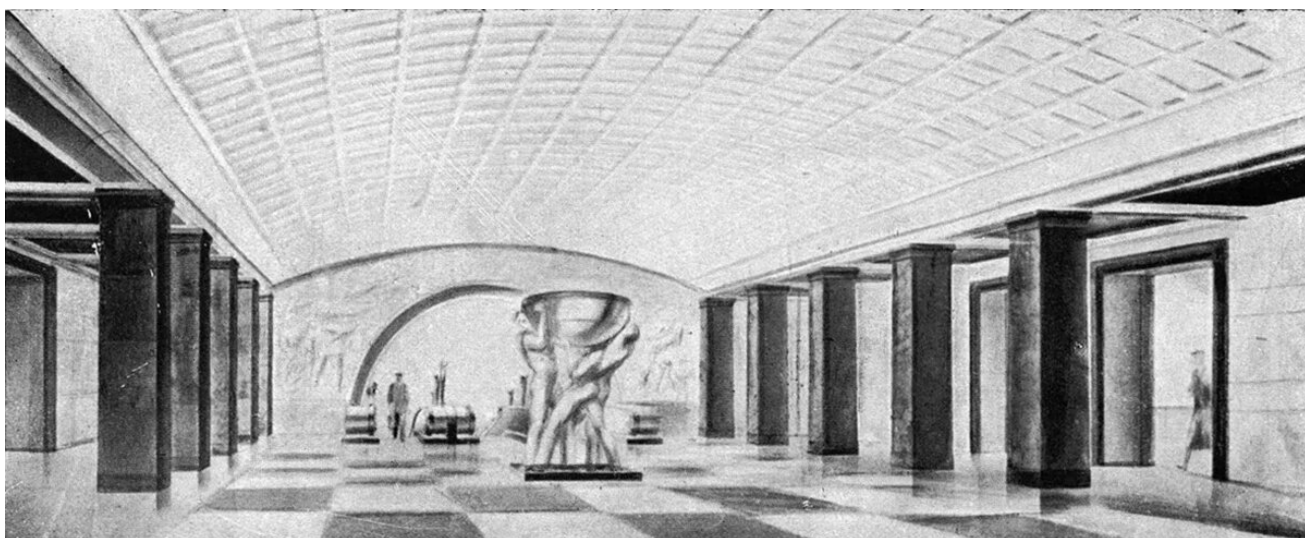


Балюстрадные торшеры 1935-1944 гг. 3d-реконструкция создана автором.

Их дизайн полностью соответствовал идее станции Охотный Ряд, в архитектуре которой освещение играло решающую роль. Более того, в архитектуре и освещении этой станции были во многом развиты идеи лондонского архитектора Чарльза Холдена, известного работой со светом в метро.

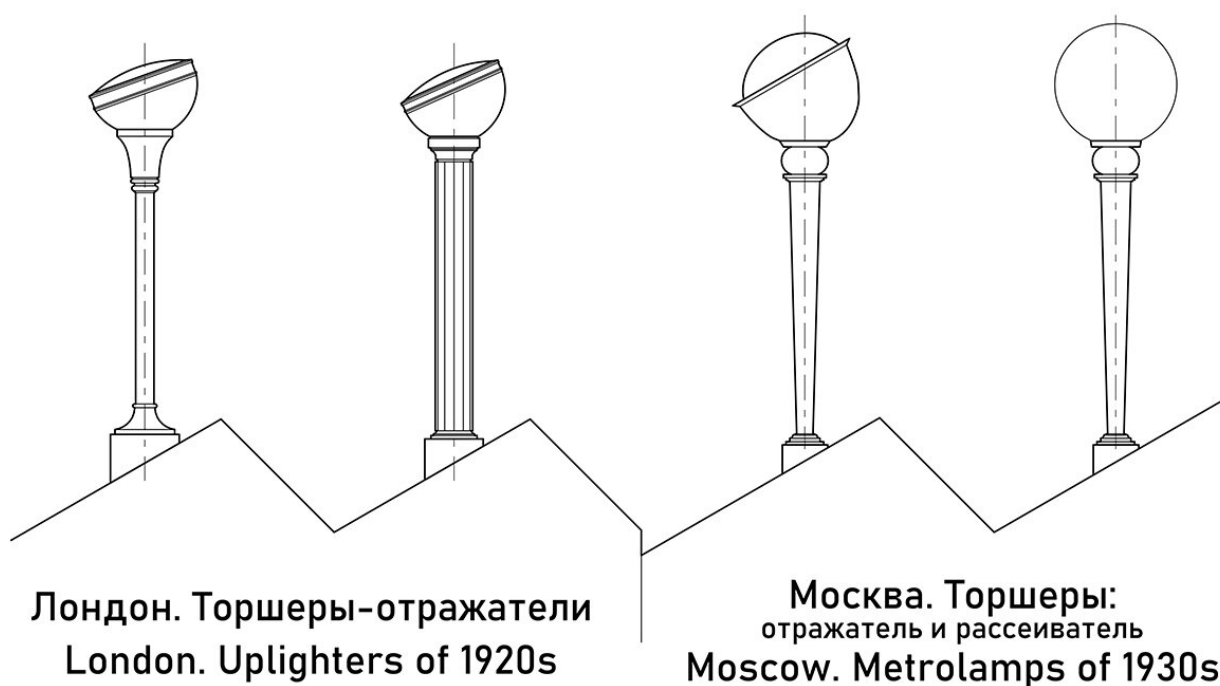
Прообразом наших торшеров стали лондонские балюстрадные светильники отражённого света – аплайтеры (uplighter – светящий вверх). Однако в

проекте Наума Григорьевича Борова, Григория Самуиловича Замского и Юрия Александровича Ревковского все детали были взаимосвязаны и способствовали целостному восприятию всей станции. Подземный ансамбль, по проекту, в вестибюле «открывался» скульптурой в духе ар-деко: атланты, несущие чашу-светильник, тоже являющийся отражателем. В этой скульптуре угадывается образ рабочих-сталеваров в сталеплавильных цехах. Получается, московские аплайтеры были частью поразительного архитектурно-художественного замысла.



Проект подземного вестибюля станции "Охотный ряд", 1934. Авторы: худ. Н.Г. Боров, Г.С. Замский, арх. Ю.А. Ревковский. Публиковался в советской архитектурной периодике и в изданиях, посвящённых метро.

Не взирая на «лондонские корни» дизайн московских торшеров был фактически создан заново. Они оказались изящнее и утончённее лондонских «собратьев». Тонкую, немного расширяющуюся кверху ножку завершала небольшая капитель с шаром-валиком, венчала торшер тонко прорисованная и, одновременно, технологически обусловленная чаша рассеивателя. Словом, даже в устройстве торшера прекрасно видно владение авторов приёмами архитектоники. Вообще, использование технологии параболического отражателя ещё отсылает нас и к широкому спектру применения образа параболы 1920-1930-х гг. в науке, архитектуре и философских кругах: парабола в генеральном плане Москвы Н. А. Ладовского (1929-1931), парабола Вселенной А. А. Фридмана (1920-е, модель остаётся актуальной с уточнениями и в наши дни) [...] Позволим себе добавить к этому ряду и развитие рассеивателей в осветительных установках.



Торшеры в Лондоне (1920-х гг), торшеры в Москве (1930-х гг). Графика автора.

Для ставших в итоге массовыми торшерами «со светящими шарами» была использована та же конструкция ножки. Они «штатно» устанавливались вплоть до 1944 г. – на всех станциях довоенного периода и открытых во время войны. После ремонтов на Маяковской (2005-2007) и Электрозаводской (2007-2008), балюстрад с такими торшерами в метро не осталось.



Балюстрадные торшеры 1935-1944 гг. 3d-реконструкция создана автором.

Но, всё же, по воле случайности и благодаря службам московского метрополитена, два таких торшера «старожила» затесались в ряды своих «потомков» на станциях более позднего времени. Торшеры из довоенного метро можно заметить по одному на восточном спуске Арбатской-глубокой (1953) и Киевской-Кольцевой (1954).



"Довоенные" торшеры на "послевоенных" станциях: Арбатская-глубокая и Киевская-Кольцевая. Фото автора.

Удивительные московские торшеры-аплайтеры не сохранились, да и просуществовали, видимо, сравнительно недолго. Ещё недавно даже кадры с ними, например, в фильме «Цирк» (1936), воспринимались как-то особенно.



Балюстрадные торшеры 1935-1944 гг. 3d-реконструкция создана автором.

PS. Когда я в 2016-м г. собирал материалы для своей статьи «Свет как инструмент формообразования архитектуры московского метрополитена», мне повезло встретить почти никому неизвестную статью в «Светотехнике» об освещении I-й очереди (на неё-то и ссылок в литературе о метро нет). Я тогда и представить себе не мог, что увижу даже чертёжик именно такого торшера и именно в качестве основного типа эскалаторного светильника.

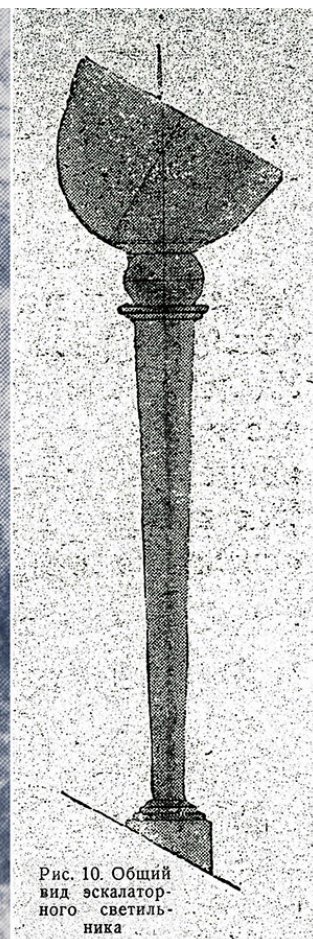


Рис. 10. Общий
вид эскалатор-
ного светиль-
ника

Фото из советской архитектурной периодики. Общий вид светильника - журнал "Светотехника" 1935 г.

Такой рассказ о торшерах первых очередей метро.

Метро: эскалаторные торшеры послевоенных станций в 1940-е - 1950-е.

29 октября 2020

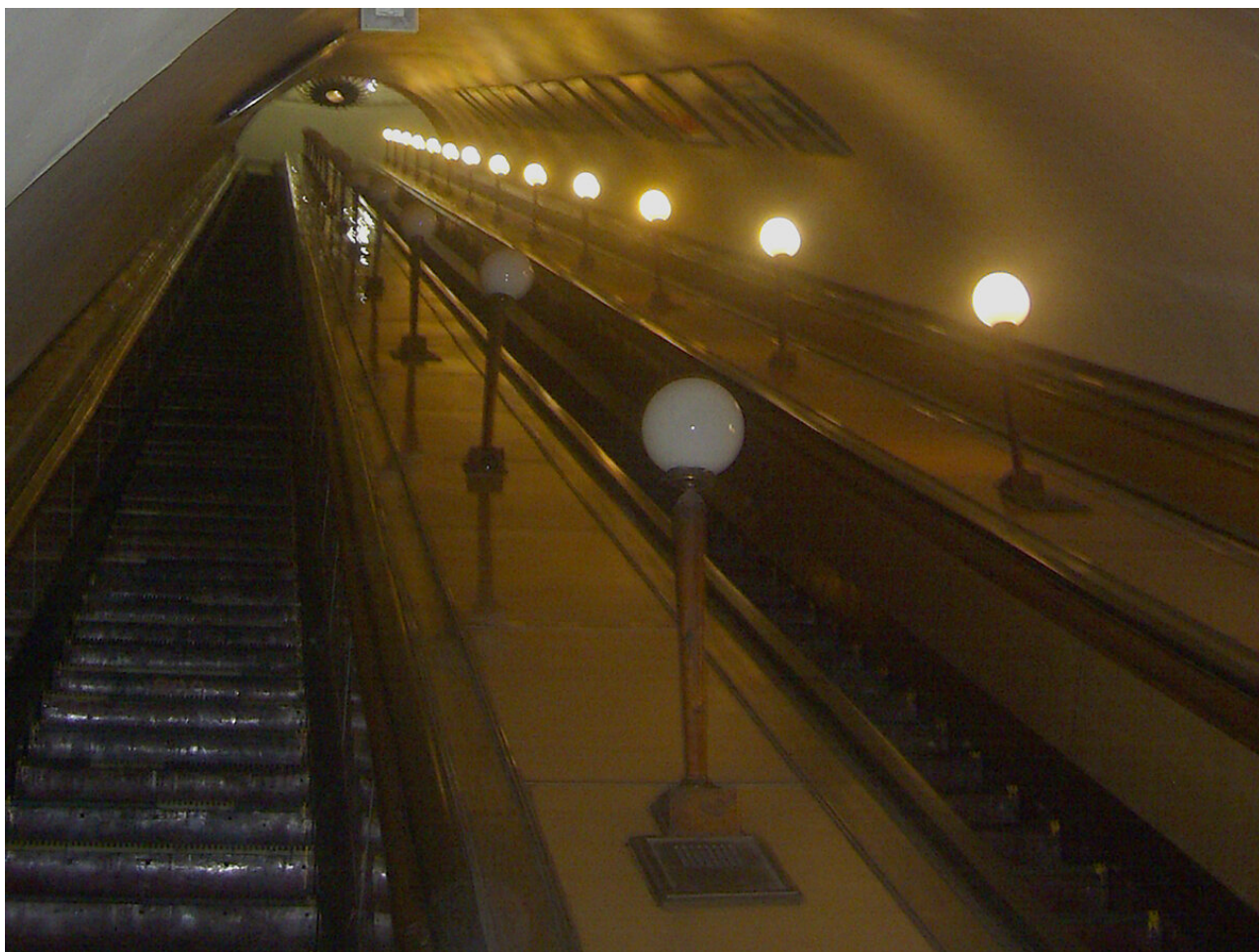
2 нравится



Варианты балюстрадных торшеров московского метро с 1935 до 1950-х гг. Графика автора.

Буквально с 1935 г. торшеры с рассеивателями-шарами, де-факто, стали символом метро – их изображали художники, офорты с этими торшерами использовались для завершения статей в периодике. В послевоенные годы принципиальная конструкция торшеров-шариков не менялась, однако их дизайнерское решение претерпело несколько изменений. Поэтому на протяжении 15 лет с 1944 по 1958 г. можно выделить сразу три варианта дизайна торшера такого типа, а в 1950-м к ним добавились и новые типы торшеров, решённые уже аллегорически – «факел» («Октябрьская» Кольцевой линии) и «колонна-сноп» («Курская» Кольцевой линии).

В 1943 г. цех по проектированию и изготовлению осветительной арматуры и художественного литья (при Метрострое) возглавил А. И. Дамский. Всего скорее уже под его руководством был буквально сразу создан новый дизайн торшера-шарика. Изящное построение узла, замещающего капитель, красивые линии и сложные радиусы, элегантная база – всё это позволяет отнести эти торшеры к зрелому ардеко, в котором реализованы станции военных лет. Одновременно, рисунок этих торшеров скромен и сдержан. Эти торшеры характеризует не только эстетичность, но и простота сборки и эксплуатации. Совокупность этих факторов как раз и есть проявление высшего качества дизайна. Впервые они появились ещё во время войны, в 1944 на «Семёновской» и «Павелецкой»; были установлены на эскалаторах в новом, восточном вестибюле «Площади Революции», открытом в 1947 г., применялись на нескольких станциях первого участка Кольцевой линии. За годы эксплуатации они «поистрепались» и потеряли былой лоск и блеск деталей, стали «неприметными».



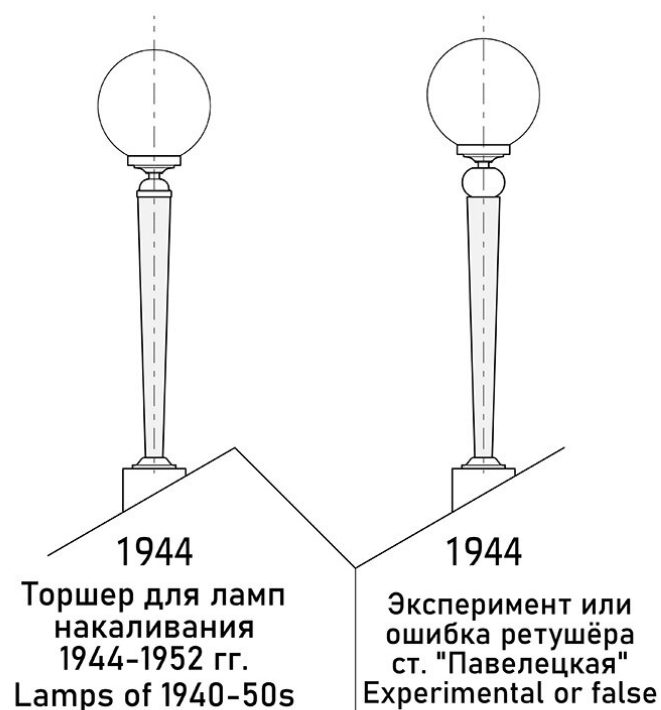
Восточный вестибюль станции "Площадь Революции". Фото автора, 2005 г.

В наши дни их почти не осталось в метро, своеобразным «заповедником» этих, теперь уже редких торшеров, оказался северный выход «Комсомольской» Сокольнической линии. Подходной коридор к ней был реконструирован по проекту А. Ю. Заболотной и В. Д. Кокорина при строительстве нового вестибюля; тогда и был добавлен наклонный ход. Вот на этом наклоне, неприметном в сравнении с двумя «большими» эскалаторами узла «Комсомольской», и стоят самые старые в московском метрополитене торшеры. (Если не считать буквально двух «довоенных», оказавшихся случайными анахронизмами на «Арбатской» Арбатско-Покровской и «Киевской» Кольцевой линии, [о которых мы говорили в первой части](#)).



Сохранившийся торшер на станции "Комсомольская" Сокольнической линии. Фото автора.

Стоит заметить, что на некоторых фото торшеры на «Павелецкой» Замоскворецкого радиуса имеют несколько иное строение, неизвестно – это ошибка ретушёра или действительно экспериментальный вариант.



"Типовой" торшер второй половины 1940-х гг. и реконструкция по фото возможно существовавшего варианта на ст. "Павелецкая". Графика автора.

Следующие по времени – торшеры на станциях, открытых в 1950-м г. – на «Октябрьской» и «Курской». Впервые, балюстрадные торшеры разработаны как часть архитектурного образа, в тематическом комплекте с другими светильниками для конкретных станций, и только потом растиражированы. В обоих случаях «родные» и художественно неотделимые торшеры утрачены. О них подробно поговорим в следующей заметке. Сейчас же отметим, что в разработанном А. И. Дамским специально для «Октябрьской» торшере-факеле использовались, как сказали бы сейчас, модульные принципы сборки: можно компоновать торшеры, бра, рожки люстр, заменяя лишь часть элементов.



Торшеры на ст. "Спортивная" и "Красные Ворота". Фото автора. 2015 г.

Одна из деталей «факела» – «пальмовая окантовка ножки» использована в следующем варианте дизайна. Он появился на станциях 1953 и 1954 гг. В этом дизайне появилась полноценная база, с валиками и жгутами, подобно колонне или античному сосуду. Добавилась и листовенная обработка шарика-яблока в капители, а сам шар рассеивателя устанавливался в чашеобразное основание. алый наклонный ход северного (восточного) вестибюля ст. "Красные Ворота". Открыт в 1954 г. После замены эскалаторов в 2016 г. торшеры сохранены. Фото автора, 2015 г.

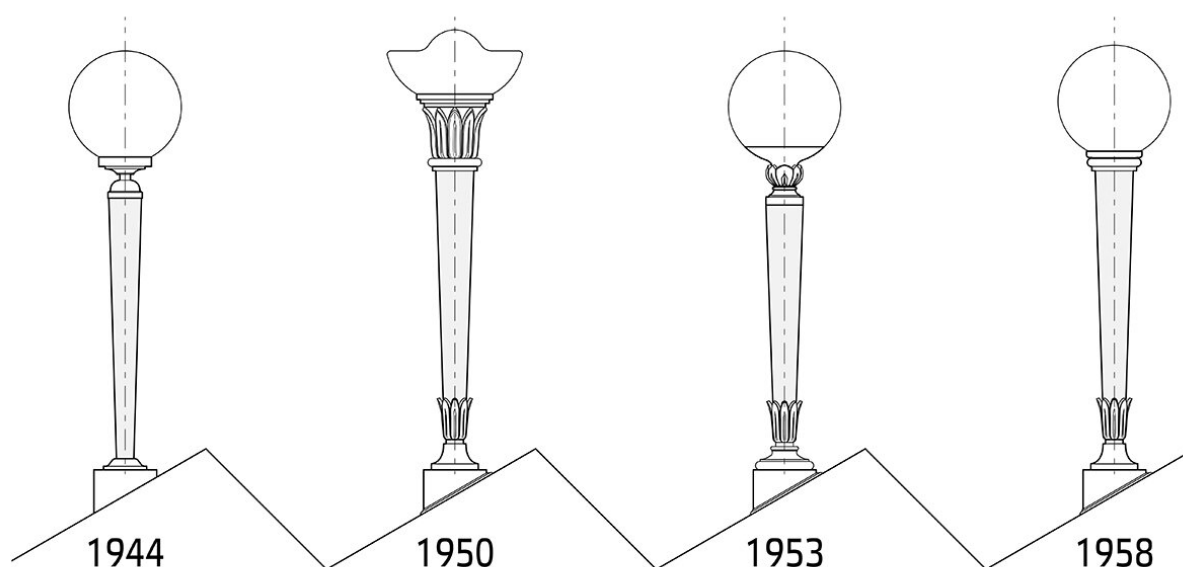


Малый наклонный ход северного (восточного) вестибюля ст. "Красные Ворота". Построен в 1954 г. При реконструкции в 2016 исторические торшеры сохранены.
Фото автора, 2015 г.

В 2016 г. впервые при реконструкции использованы реплики исторических торшеров, и именно эти торшеры были повторены. Хотя, стоит оговориться, что и рисунок листиков в капители стал скруглённым (против угловатого в оригиналах), да и для станции «Проспект Мира» они не «родные». Оригиналы же этих торшеров можно увидеть на «Краснопресненской», или на «Арбатской» и «Киевской», где как раз среди них «спрятались» довоенные торшеры: если не вглядываться и не знать детали – издалека их легко спутать.



"Довоенный" торшер среди более поздних "потомков" в восточном наклоне "Арбатской". Фото автора.



**Торшеры для ламп накаливания
Moscow Metrolamps of 1940-1950s**

Торшеры послевоенных станций: с 1940-х по 1958 г. Графика автора.

Последний вариант советских торшеров-шариков в Москве был установлен на эскалаторах станции «ВДНХ» в 1958 г. (в наше время утрачен). Он выполнен благородно и сдержанно..., впрочем, в соответствии духу момента: на смену сталинской неоклассике поднималась заря оттепельного модернизма. Это роднит их с торшерами I-й очереди: они попали в подобную ситуацию соединения авангарда и ардеко. На самом деле, слово «соединение» здесь раскрывает причины особой эстетики: в торшерах «ВДНХ» соединился дизайн «факела» и шар рассеивателя, который устанавливался непосредственно на раструб стойки уже без «пальмовой» капители, от которой остался лишь валик. Как и «большая» архитектура этого участка, торшеры – тоже «отзвук» послевоенной архитектуры, но в сдержанном, не перегруженном «излишествами» варианте. Применение этих торшеров здесь ещё и показывает, что архитекторы и светотехники в 1950-е старались не мешать на одной станции типы источников света и, в частности, контрастные цветовые температуры – «тёплые» и «холодные», а поддерживать целостность светового и архитектурного решения. Этому

правилу подчиняется не только Кольцевая линия, но и станции Фрунзенского и Рижского радиусов.



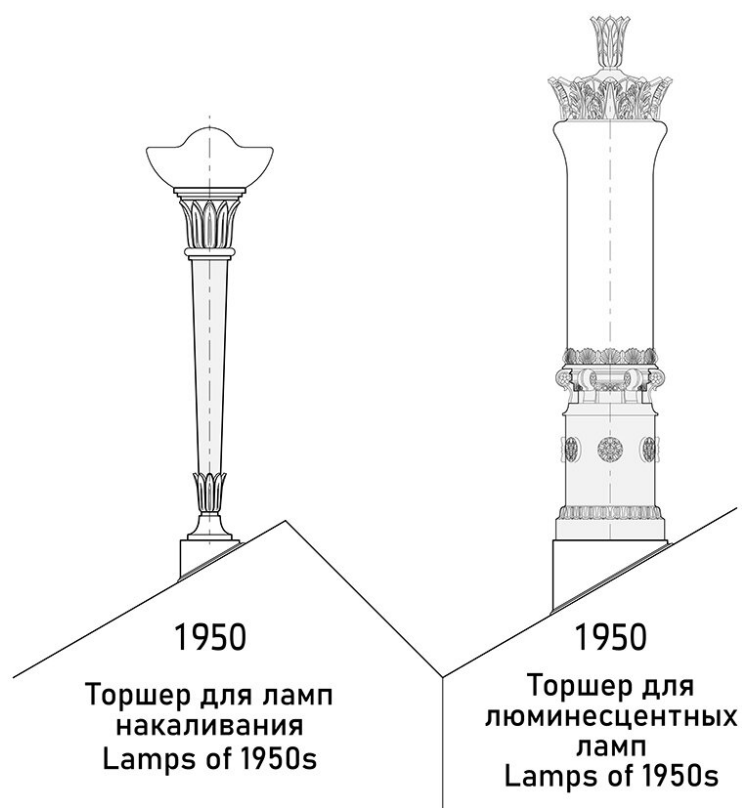
Исторические эскалаторы станции "ВДНХ" до реконструкции. Фото с сайта nashtransport.ru

Как бы там ни было, этот «гибрид» был применён лишь на одной станции в 1958 г, после чего торшеры с шаровидными рассеивателями взяли тайм-аут длиной в сорок лет, вплоть до 1999 г. и пуска станции «Дубровка».

Балюстрадные торшеры «Октябрьской», «Курской» и ... нескольких метрополитенов.

Часть 2

Эта часть рассказа приурочена к тройному юбилею: 65-летию Петербургского, 60-летию Киевского и 85-летию Московского метрополитенов.



Балюстрадные торшеры Московского Метрополитена 1950-х гг. Графика автора

История эскалаторных торшеров «Октябрьской» и «Курской» уникальна и парадоксальна: они были разработаны для конкретных станций первого участка Кольцевой линии, открытых в 1950-м г., но преодолели границы не только Москвы, появившись в метрополитенах других городов СССР, но и «подземелья» — появившись в некоторых зданиях. Но обо всём по порядку.

Торшеры «факелы» впервые появились на станции «Октябрьская» Кольцевой линии, открытой в 1950-м г. под названием «Калужская». Это совместная работа инженера-художника А. И. Дамского и архитектора Л. М. Полякова. Станция воплощает идею Пантеона Славы, монумента Победы. Светильники-факелы проходили лейтмотивом через всю анфиладу станционных залов: от торжественной люстры, открывавшей станцию в вестибюле (утрачена) до подземного зала и бра перронов. Образ факела, сопровождающий пассажира, поддерживал патетику факельного шествия. Авторами была применена «модульная» схема устройства светильника – она позволила установить факелы-бра на балюстрады эскалаторов, лишь заменив базу стойки. Отличали торшер-факел чашеобразная форма рассеивателя и пальмовый декор в основании и капители стойки.



станция "Октябрьская" Кольцевой линии. Коллаж: фото из журнала Архитектура и Строительство, 1950, № 4 и фото автора

В 1958 г. торшеры-факелы были применены ещё на двух станциях московского метро. На «Спортивной» они получили новую интерпретацию –

факел, символизировавший шествие, стал факелом спортивным, факелом эстафеты. К удаче, в 2018-м г. именно на «Спортивной» такие торшеры были впервые сохранены при замене эскалаторов.

Торшеры-факелы «Октябрьской» описаны в книгах и статьях, посвящённых архитектуре московского метрополитена. К сожалению, на своей «родной» станции они были утрачены при реконструкции эскалаторов и замысел авторов лишился целостности и стройности прочтения. Об ошибке их утраты писали градозащитники и искусствоведы.

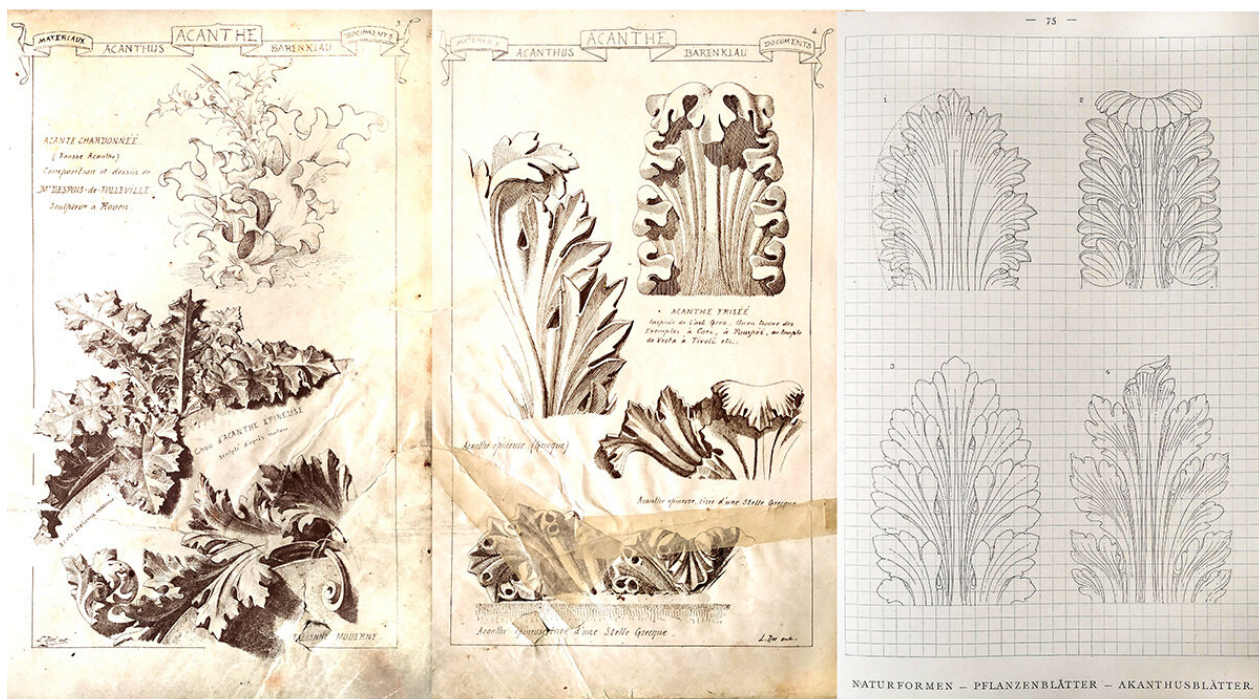
О торшерах «Курской» очень мало упоминаний в литературе. Да и их подобная утрата практически не замечена. А по значимости – сопоставима.

В 1950-м г. на первом участке Кольцевой линии открыто две станции, на которых впервые штатно и массово применялось люминесцентное освещение. Новый тип источника света требовал новой трактовки осветительной арматуры и рассеивателей. В архитектуре станции «Курская» Григория Захарова и Зинаиды Чернышёвой тесно переплетается тема Победы в Великой Отечественной войне и новых свершений народного хозяйства, вместе складывающихся в образе Триумфа Победы и Изобилия. Вдобавок, в послевоенные годы в архитектуру метро всё больше входят детали и приёмы античного декора.



станция "Курская" Кольцевой линии. Коллаж: фото из журнала Архитектура и Строительство, 1950, № 4 и фото автора (фотография торшера - переход между "Комсомольскими")

Так и торшеры «Курской» объединяют в себе символику Победы и Изобилия, выраженную в античных образах. Неоклассики Захаров и Чернышёва, разрабатывая торшеры совместно с А. И. Дамским (напомним, в этот момент он возглавлял по проектированию и изготовлению осветительной арматуры и художественного литья при Метрострое), используют традиционные для античности и неоренессанса листья аканта, чередуясь с пальмовыми, формирующие венец торшеров. (В московском метро даже на «неоклассических» станциях акант «не частый гость», хотя его грандиозные листья вырезаны в мраморных светильниках «Белорусской» Кольцевой (1952)). Внизу «оправу» молочного стекла дополняет лиственный пояс.



Акантовый лист. Варианты формы и графики. Из книг *Matériaux et Documents D'Architecture*. - Paris, [б.г.]. и *Die Formenlehre ... von A. Blunck*. - Berlin : New York, 1901. (фонд Научной библиотеки МАРХИ)

Форма торшера «Курской» имеет несколько вариантов трактовок. Распространённой версией является характерный для советской символики образ снопа. Но разве может быть сноп из акантовых листьев? «Сноп» - лишь один из уровней более сложной символики этих торшеров. Их можно рассматривать и как своеобразное развитие «столпа изобилия» в подземном вестибюле станции, и даже как самостоятельные символы Победы, восходящие к образу Александровской колонны на Дворцовой площади. Подобно массиву гранита в Петербурге, забранного в резные основание и капитель, здесь использован эффект чистоты светового тела колонны (благодаря молочному стеклу). Добавим, что люминесцентное освещение – разработка советских конструкторов, и в этих торшерах выражен и триумф технологического достижения.

С другой стороны, силуэт, обилие античного декора и венцы из акантовых листьев отсылают к формам декоративных ваз и сосудов. Наконец, в

торшеры заложены пропорции балясин и стоек оград, подобно им торшеры держат ритм эскалаторного спуска, превращаясь из конструкций несущих в конструкции светоносные.

На станции «Курская» в этом дизайне, получившим в народе название «светильник с короной» (отложим неприятные ассоциации), решены люстры перронных залов. В обзорной статье 1950 г. Николай Петрович Былинкин отмечает работу Захарова и Чернышёвой с освещением. Следуя принципам последовательного описания станции, он ставит балюстрадные торшеры на первое место: лишний раз подчёркивая их связующую роль между подземным вестибюлем и подземным залом. Балюстрадные торшеры «Курской» – колонны-снопы – в 1950-е применялись на ряде станций метро, что ментально и содержательно оторвало их от «родной» станции, на которой при реконструкции 2008-2009 гг. они и вовсе были утрачены.

Однако, история и распространение сделали их одним из символов московского и даже советского метро. Шутка ли, они оказались самым «стойким» элементом сталинской архитектуры в метро: даже на станциях 1962 г. «Октябрьская» и «Ленинский проспект» Калужского радиуса, в условиях совершенно иной эстетики, иных размеров пространства, иной экономики архитектуры, были установлены именно эти торшеры. И именно эти торшеры встречают пассажиров под «звёздным» небом вестибюля «Октябрьской» (Калужско-Рижской линии) и провожают их в модернистские районы.



Применение торшеров "Курской" на станции "Площадь Восстания" Петербургского метрополитена. Фото автора.

Парадоксальная судьба ждала торшеры, разработанные индивидуально для конкретных станций в Москве. Благодаря массовому унифицированному производству они получили широкое распространение за её пределами и даже избежали борьбы с «излишествами». Торшеры «Курской» появились на многих станциях в Ленинграде. На станции «Площадь Восстания» они использованы и в качестве напольных канделябров, обрамляющих лестничный спуск на станцию, и в качестве бра в эскалаторном аванзале. Их «венеч», немного уплощённый, применён и для бра «Нарвской». Эти же торшеры установлены и на станции-символе ленинградского модернизма – «Электросила». «Колонны-снопы» провожают пассажиров в подземные залы Киевского метрополитена, именно здесь сделаны знаменитые кадры монтажа эскалаторов, на которых виден и каркас арматуры этих торшеров. В 1966-м эти торшеры установлены на станциях в Тбилиси и даже в Баку в 1967-м.



Испытания эскалаторов и монтаж осветительной арматуры на станции "Крещатик" Киевского метрополитена. 1960. Фото опубликовано в блоге Олега Тоцкого URL: <https://tov-tob.livejournal.com/78483.html>

Торшеры-факелы «Октябрьской» также массово устанавливались на первых очередях Петербургского (Ленинградского) метрополитена. Их можно увидеть не только на «Пушкинской» (1956), автором которой стал Л. М. Поляков, архитектор «Октябрьской» Кольцевой линии, но и на «Кировском заводе» (1955). Множество осветительных деталей «Октябрьской» – и торшеры, и бра – были использованы на «Площади Ленина» (1958). И даже на первом «горизонтальном лифте» – станции «Парк Победы» с 1963 по 1991 г. стояли торшеры-факелы. Они же были установлены и на станциях первой очереди Киевского метрополитена, более того, уже в середине 1960-х гг. торшеры-факелы встречали пассажиров Тбилисского (1966) метрополитена; правда в Тбилиси использованы рассеиватели более простой формы (в результате замены при эксплуатации). А на станции «Технологический институт» (1955) Ленинградского метрополитена появились и торшеры-шарики, знакомые

москвичам по таким станциям как «Краснопресненская» (1954) или «Красные Ворота» (Северный выход, 1954).



Торшеры-факелы на станциях Тбилисского метрополитена "Руставели" и "Садгурис Моедани" (Вокзальная площадь).

Фото: ст. "Руставели" -

<http://plus.kvira.ge/%E1%83%97%E1%83%91%E1%83%98%E1%83%9A%E1%83%98%E1%83%A1%E1%83%98%E1%83%A1-%E1%83%9B%E1%83%94%E1%83%A2%E1%83%A0%E1%83%9D%E1%83%A1-%E1%83%9C%E1%83%90%E1%83%AE%E1%83%94%E1%83%95%E1%83%90%E1%83%A0%E1%83%A1/> ; фото ст. "Вокзальная площадь" - проект

"Наш Транспорт".

В наше время торшеры «Октябрьской» стали прообразом для современных факелов, которые органично развивают тему спортивной эстафеты на «Черкизовской» (установлены при реконструкции 2016 г.) и замечательно смотрятся на новых станциях в Петербурге. К сожалению, руководство Петербургского метрополитена решило массово заменять исторические торшеры на эту современную вариацию ... такое, конечно, ошибка.

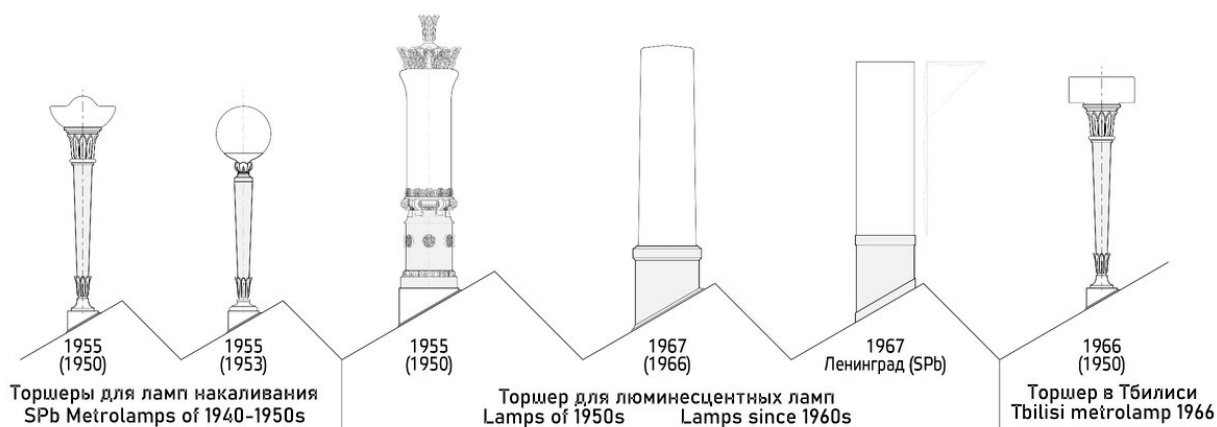
Метрополитен в Советском союзе был не просто признаком города-миллионника, он был проявлением, архитектурным выражением столичности. На это работала и среда станций, выстраиваемая в подражании Москве. И если архитектура требовала уникальных, особых решений, авторского декора, и соответствия стилю времени, то многочисленные детали как раз могли придать бóльшую связь с Москвой, в особенности – приметы "сталинского" дизайна. Торшеры, расположенные буквально у всех на виду, соответствовали этой роли в наибольшей степени. Теперь в республиках борются с этим наследием, провозглашая свою собственную столичность, постсоветскую и обособленную от Москвы... в Баку перемены наиболее разительны.

Торшеры 1950-х гг. применялись не только в других метрополитенах, они вышли за пределы подземной транспортной архитектуры. «Братские» торшер-факелы бра А. И. Дамского использованы на многих зданиях в Москве, в т.ч. в наши дни они устанавливаются при реконструкции павильонов ВДНХ. Торшеры «Курской» и вовсе были использованы на внутренних эскалаторах в высотном здании Министерства Иностранных Дел на Смоленской площади.



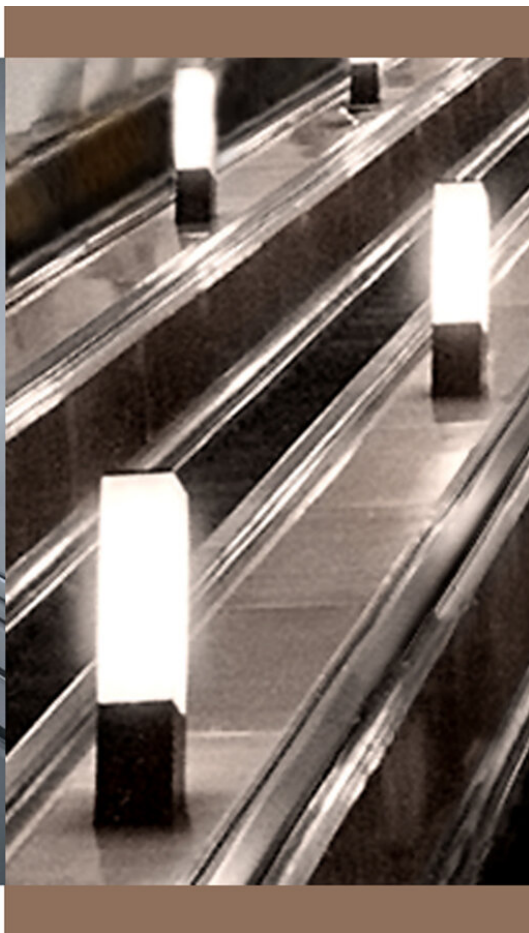
Балюстрадные торшеры снопы-колонны (торшеры "Курской") в высотном здании Министерства Иностранных Дел на Смоленской площади. Коллаж, использованы фото А. А. Александрова, опубликованные в журнале Архитектура и Строительство Москвы, 1952, № 3.

Замечательные маленькие и кажущиеся незначимыми торшеры метро не нуждаются в подкраске под бронзу или золото, как это сделано на нескольких станциях в Москве, не нуждаются в замене, как это делают в Петербурге, Тбилиси и Баку. Они нуждаются во внимании, в бережном сохранении и восстановлении при реконструкции эскалаторов. Учитывая все возможное интерпретации, торшеры «Курской» можно назвать «маленькими символами Победы» – важной средовой деталью метро, с каждой заменой эскалаторов безвозвратно его покидающими. Буквально через неделю для этого закроют выход «Новослободской», хотелось бы верить, что здесь исторические торшеры сохранят. В конечном счёте, именно эти маленькие памятники советского дизайна, архитектурно-художественной мысли, запечатлённые в фотографиях, многочисленных работах художников и в памяти пассажиров, напомнят нам об истории и родственных связях советских метрополитенов.



Торшеры, которые устанавливались на станциях советских метрополитенов в 1950-х - 1990-х гг. Графика автора.

Вместо послесловия. В 1966-м г. на станции «Таганская» (Таганско-Краснопресненская линия) были впервые установлены новые, лаконичные по форме и простые в эксплуатации торшеры. В основе их дизайна диалог формы и света, материала и дематериализации. Они сами словно лучи света, бьющие из балюстрад эскалаторов. На следующие три десятилетия они определили облик всех эскалаторов метро Советского Союза. В наши дни, их всё чаще подвергают уничижительным оценкам. «Окурки» - называли их москвичи и даже градозащитники. Причиной этому стали многие случаи замены ими исторических торшеров, например, тех же «факелов» на «Октябрьской» и «Фрунзенской». Хотя уже и эти сдержанные, модернистские торшеры сами уходят в историю... на многих станциях в их стройных рядах возникают пустоты, на некоторых их и вовсе заменили. Как исчезли из Петербургского метро уникальные модернистские торшеры-призмы, установленные на «Гостином Дворе» в 1967 г.



Торшер-призма станции "Гостиный Двор" Петербургского (Ленинградского) метрополитена. Коллаж. 3d-реконструкция и фрагмент фото, опубликованного на сайте metro.vpeterburge.ru - http://www.metro.vpeterburge.ru/stations/3/gost/photo_gostiny_dvor/

За последние 20 лет на смену советским торшерам пришло более десятка новых типов и вариаций балюстрадных светильников только в Москве ... а вместе с другими типами светильников и рекламными лайтбоксами в других городах – их и не счесть

Спасибо за материал - Ю. Дубровский.