

Станция метро «Автозаводская» изначально называлась «Завод имени Сталина», по плану 1934 года это была южная конечная станция Замоскворецкого радиуса, предназначенная для обслуживания ЗИСа и других заводов. Также по Генеральному плану реконструкции Москвы 1935 года предполагалась прорубить через центр города магистраль-диаметр ЗИС, но этого не случилось. А станцию метро «Завод имени Сталина» открыли во время войны, 1 января 1943 года. Только через 11 месяцев открылись предыдущие «Новокузнецкая» и «Павелецкая».

После проведения двух архитектурных конкурсов в 1938 году был выбран проект Валерия Таушканова, лоббируемый секретарем Союза архитекторов Каро Алабяном. Он предложил проект, разработанный ещё для станции «Стадион имени Сталина». Несущие колонны были «срисованы» со станции «Дворец Советов» — «Кропоткинская» Алексея Николаевича Душкина, но их верхняя часть, расширяющаяся и переходящая в звёзды, должна была состоять из металлических рёбер, внутри размещались бы подсвечивающие потолок прожекторы. При расчёте нагрузок выяснилось, что такие конструкции не удержат потолок станции, над которой проходили автомобильная и железная дороги. Проектировать станцию поручили Алексею Душкину.

Душкин, Алексей Николаевич (1903–1977) — советский архитектор, лауреат трех Сталинских премий II степени. Среди его известных московских проектов — высотное здание на Красных воротах, Детский мир, станции метро «Дворец Советов» («Кропоткинская»), «Маяковская», «Площадь Революции», «Завод им. Сталина» («Автозаводская»), «Новослободская».

Проект Душкина лишь слегка напоминал его же «Дворец Советов» — «Кропоткинскую». Станция тоже колонная трехпролетная. Но потолок здесь выше, вместо плоского потолка — «крестовые» своды. Стройные высокие колонны с ребрами-«лампами» отделаны мрамором теплого оттенка с прожилками гематита Ороктойского месторождения, стены — из близкого по тону мрамора Прохоро-Баландинского месторождения. Душкин считал станцию превосходящей по красоте его же «Маяковскую» и писал: «Она сделана как бы на одном дыхании. Здесь четко выражена конструктивная сущность и, как у русских храмов, чистота работающей формы». Зал освещался в проекте большими коническими люстрами. Светильники подчеркивали рельефность сводов. Но изготовить их во время войны не смогли, архитектор выезжал в Гусь-Хрустальный и выбирал там стеклянные элементы из имевшихся в наличии. Светильники собрали на автозаводе, они получились небольшие, дающие недостаточно света. Позже освещение в метро массово менялось на экономичные люминесцентные лампы, и станцию изуродовали «ребристыми» светильниками. Они портили вид, слабо светили, потолок стал плоским, а станция темной. **От старых ламп остались квадратные заглушки.**

Исходное название станция носила до 1956 года, до начала кампании по борьбе соратников с покойным вождем. Завод имени Сталина переименовали в честь почившего директора И.А. Лихачева, а станция стала «Автозаводской». **Отверстия от старого названия остались в стенах.**

Лихачев, Иван Алексеевич (1896–1956) — один из организаторов советской автомобильной промышленности. Известен как директор московского 1-го Государственного автомобильного завода (в дальнейшем Завода имени И. А. Лихачева). На этом посту проработал 13 лет.

С северного торца демонтировали гипсовую копию скульптуры Сталина работы С.Д. Меркурова. В 1968 году был открыт новый выход со станции в подземный переход, безо всяких архитектурных излишеств. 6 февраля 2004 года террорист взорвал бомбу в вагоне отошедшего от платформы электропоезда, убив 41 человека, более 200 были ранены. **На стене у эскалатора установлена мемориальная доска с именами погибших.**

Меркуров, Сергей Дмитриевич (1881–1952) — советский скульптор, лауреат двух Сталинских премий I степени. Автор многочисленных монументов В.И. Ленину и И.В. Сталину.

Семиметровые стены станции украшены неудачно. Художественные работы двух различных серий установлены «пунктиром» на такой высоте, где их не видно. Неудачное освещение станции усугубляет ситуацию.

По центру станции размещены **две пары барельефов работы скульптора И.С. Ефимова**. С одной стороны — «Народы Севера» и «Народы Кавказа», с другой «Летчики и конструкторы» и «Металлурги и инженеры». Между барельефами — цитаты И.В. Сталина «Труд в СССР есть дело чести, славы, доблести и геройства» и поэта Джамбула Джабаева «Это все дела, что сталинская мудрость родила». Надписи замазали, но замазка местами отваливается.

На том же уровне, уже после открытия станции, были установлены **восемь смальтовых мозаичных панно на тему «Советский народ в годы Великой Отечественной Войны»**. Восточная сторона — завод ЗИС: монтаж танка KB-1, литейный, механосборочный и кузнечный цеха. Западная — две военные мозаики с бомбардировщиком Ил-4 и крейсерами, рыбаки с осетрами и сбор урожая жатками, сделанными на автозаводе. Именно эти мозаики были выполнены в блокадном Ленинграде В.А. Фроловым. Он работал над ними с 1941 года до последнего дня жизни 3 февраля 1942 года. Готовые мозаики вывезли из Ленинграда в Москву. Другая, «мирная» серия работы Фролова предназначалась для станции «Павелецкая», но украсила «Новокузнецкую». Недавно там установили мемориальную доску, посвященную подвигу автора — а надо было на «Автозаводской». Мозаики очень сложно рассмотреть. Но непременно нужно.

Фролов, Владимир Александрович (1874–1942) — российский и советский художник-мозаичист. До революции оформлял мозаиками многочисленные храмы. Прославился своими мозаиками для ВСХВ и московского метро, в том числе для станций «Маяковская», «Автозаводская», «Новокузнецкая». Умер от голода во время блокады Ленинграда.

Выходим через старый южный вестибюль. Удивительна **эллиптическая многоступенчатая арка эскалатора** (поднимите голову при подъеме). Наверху, на стене вестибюля, открывается огромное **мраморное мозаичное панно** (В.Ф. Бородиченко, Б.В. Покровский, Е.Е. Лансере). Как пишут искусствоведы — «изображающее парад на Красной площади». Если в параде участвовал былинный богатырь размером с две кремлевские башни, то это верно. Прообразы танков тоже взяты художниками из хладных былин.

Плафон вестибюля украшен типичной для 1960-70 годов модернистской трафаретной росписью — серп и молот, шестерни-комбайны-ракеты-мирный атом. Ею закрыта первоначальная роспись — боевые знамена с профилем Сталина. Сначала её пробовали просто закрасить, но профиль раз за разом проступал.