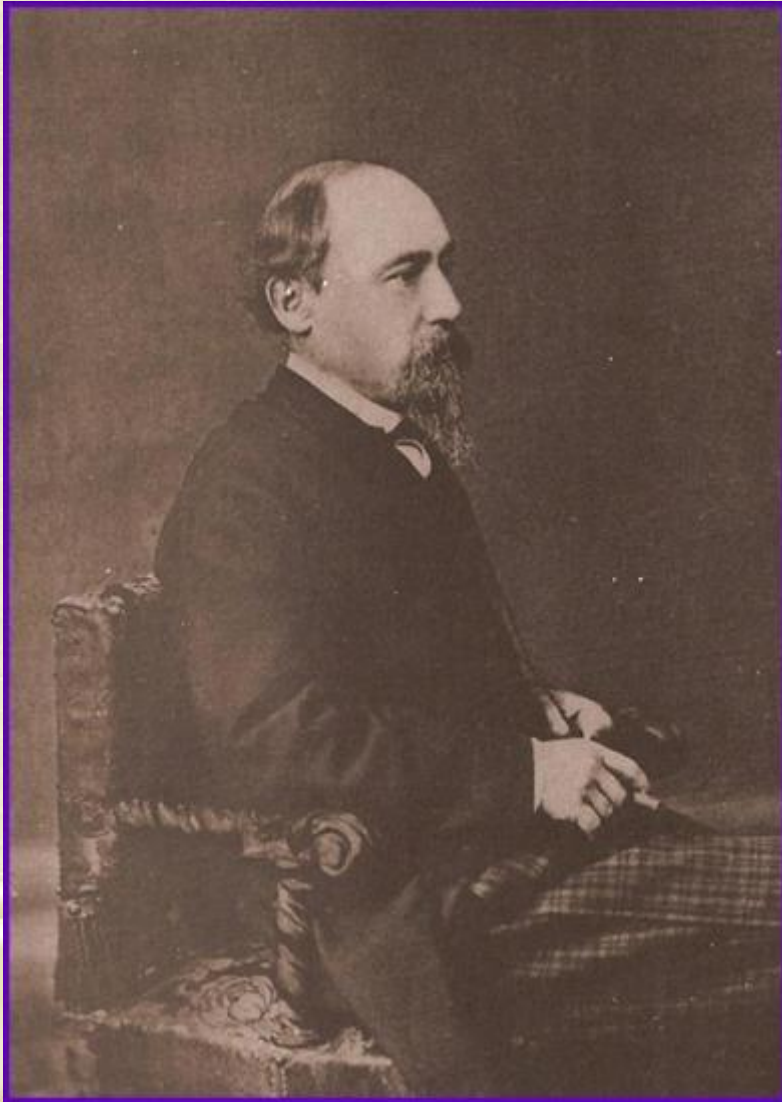


«Я лиру посвятил народу своему...»



**Николай
Алексеевич
Некрасов
1821 - 1877**

Имение Грешнево



В 1824 году семья Некрасовых переехала в Грешнево, где и прошло детство будущего поэта. Детские годы оставили глубокий след в сознании Некрасова. Здесь он впервые столкнулся с разными сторонами жизни народа, здесь был свидетелем жестоких проявлений крепостничества: бедности, насилия, произвола, унижения человеческого достоинства.



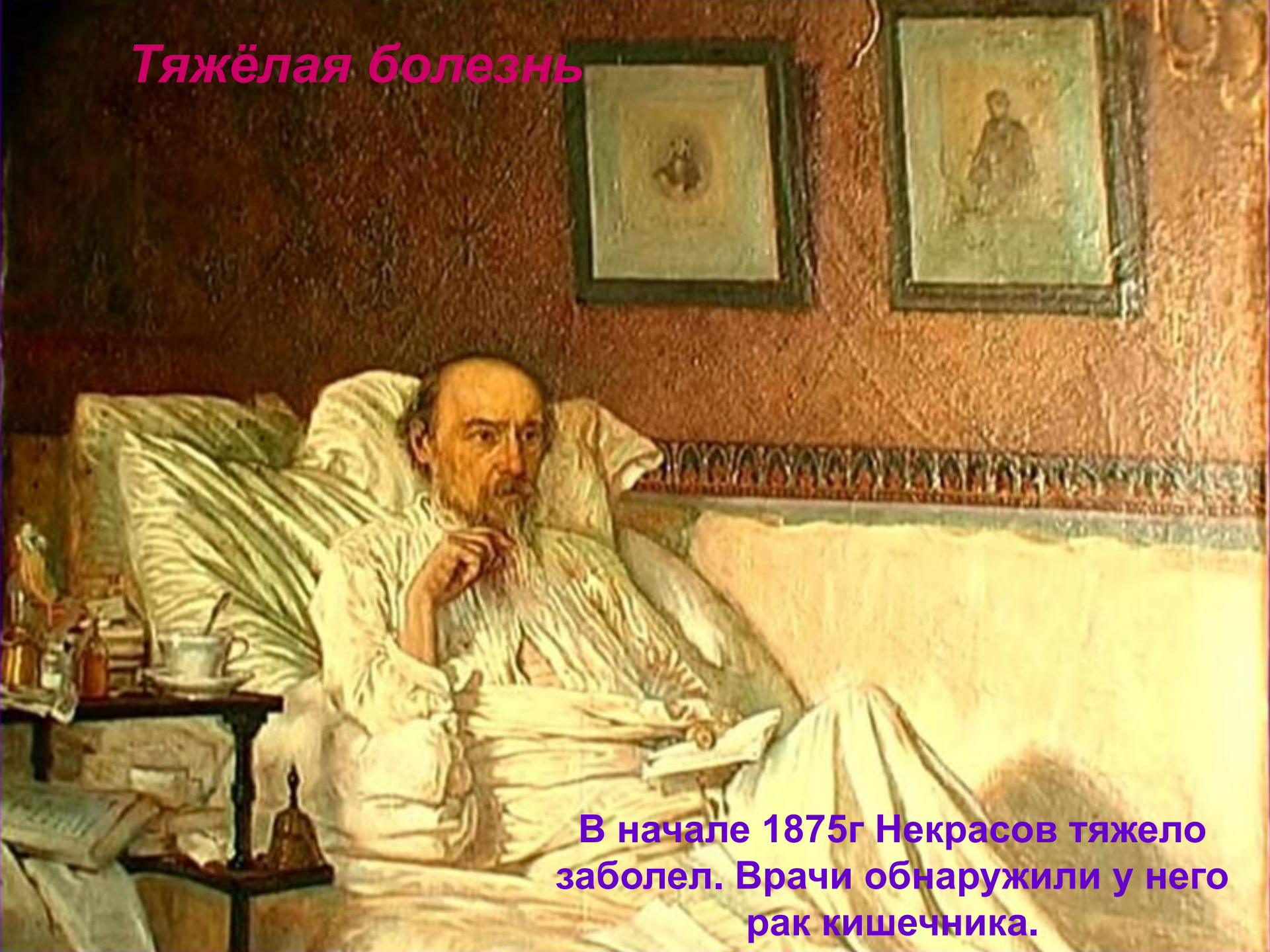
**Ярославская гимназия, в которой учился Некрасов с
1832г по 1837г**



Музей-усадьба в Карабихе



Тяжёлая болезнь



В начале 1875г Некрасов тяжело заболел. Врачи обнаружили у него рак кишечника.

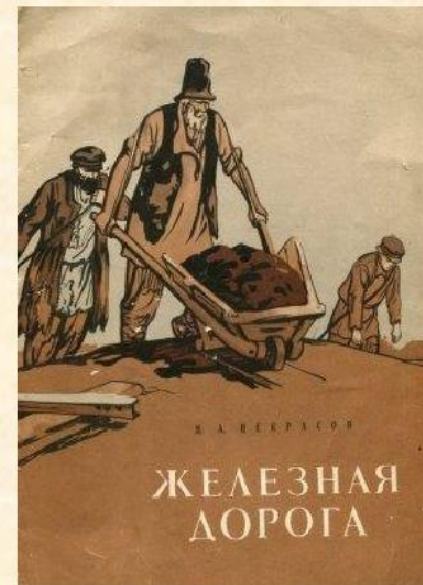
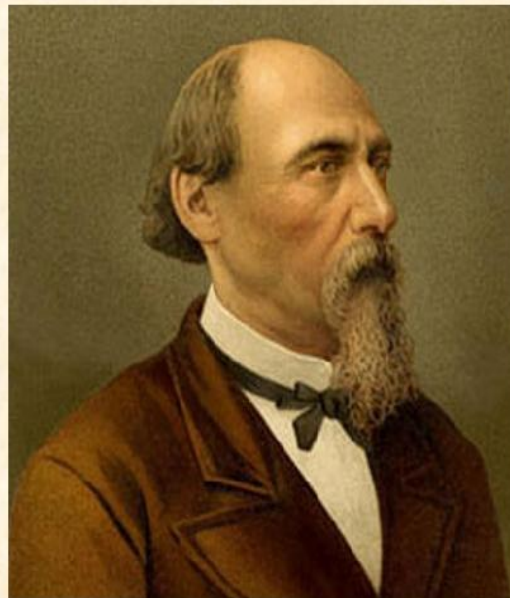


Памятник в Ярославле



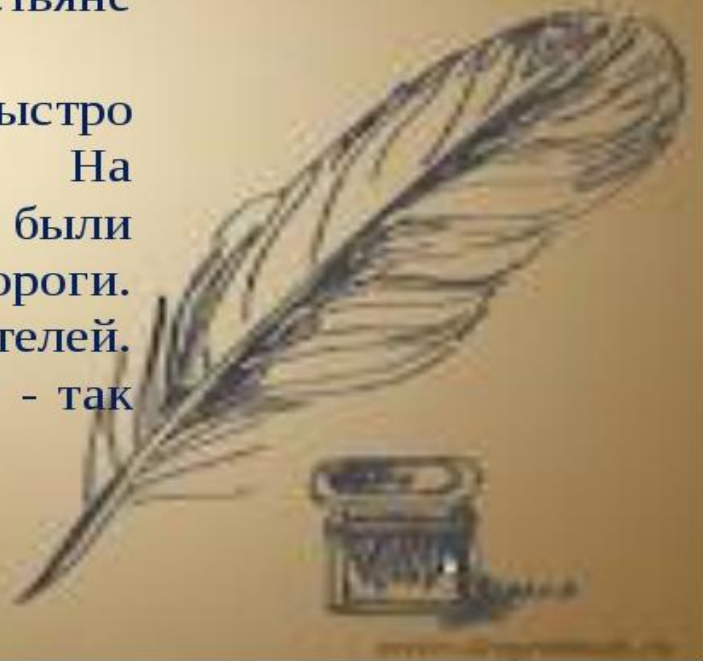
Памятник на могиле

Николай Алексеевич Некрасов.
Стихотворение
«Железная дорога»



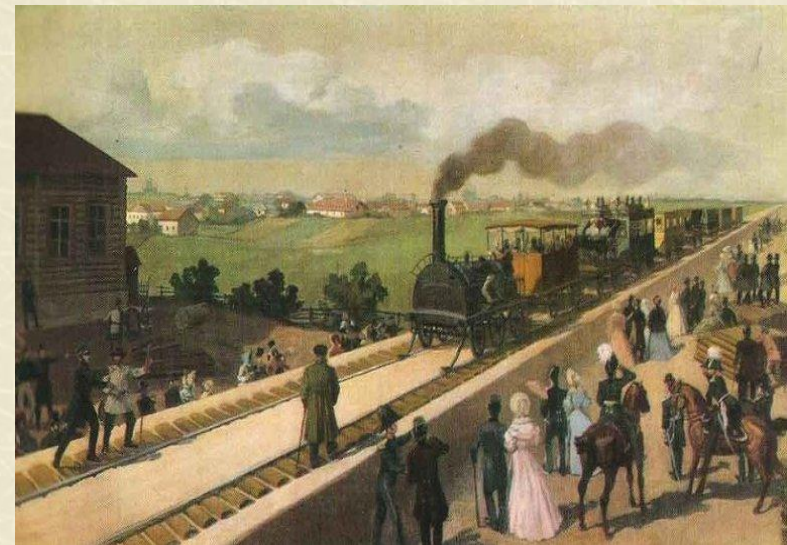
Предпосылки

- После отмены крепостного права жизнь крестьян не стала лучше. У крестьян не было скота, хороших орудий – обрабатывать поле. Крестьяне потянулись в город на заработки.
- В то время в России быстро развивалась промышленность. На заводах, фабриках нужны были рабочие. Строились железные дороги. Нужны были тысячи строителей. Крестьяне шли строить "железку" - так называли они железную дорогу.



История строительства первой железной дороги в России

11 ноября (30 октября по ст.ст.)
1837 года состоялось
торжественное открытие
первой в России железной
дороги от Санкт-Петербурга до
Павловска, положившей
начало строительству в России
сети железных дорог.



Строители дороги

На работы подрядчики нанимали как крепостных крестьян, так и государственных. Подрядчик сам нанимал рабочую силу и сам же устанавливал систему и размеры оплаты труда. Но так как свободных, «вольных» рабочих рук в стране почти не было, то подрядчики в большинстве случаев вступали в сделки с владельцами крепостных душ — помещиками.

Доверенные лица подрядчиков разъезжали по губерниям, заключая с помещиками контракты на «приобретение» строительных рабочих. Контракты между подрядчиком и помещиком заключались без какого-либо юридического участия крепостных крестьян. Их отправляли на строительство, не спрашивая согласия. В числе их было немало подростков и детей. Часть заработанных денег они должны были отдать помещику в качестве оброка.

Государственный крестьянин заключал договор самостоятельно, но ввиду массовой неграмотности, зачастую, не мог его прочесть и верил агенту на слово. Распространённой практикой являлось, когда доверенные подрядчиков узнавали в губернских управлениях о районах, пострадавших от падежа скота, неурожая или крупного пожара, и устремлялись туда. Они приезжали к сельскому начальству, сговаривались со старшиной или писарем. Последние за взятку выявляли самых бедных крестьян, не внесших вовремя податей, и вынуждали их заключать контракты.

Оплата труда

Рабочий день длился всё светлое время суток, в середине дня полагался двухчасовой перерыв на обед и отдых. На земляных работах нормы выработки доходили до 9,2 м³ грунта в сутки вместе с его перемещением на определённое расстояние.

Рабочие обеспечивались бесплатным питанием, заработная плата за сезон устанавливалась в 35 рублей для землекопа, 17,5 рублей для ровняльщика и крючника (19,5 и 9,8 копейки в день). Но из-за различных вычетов полную денежную сумму получить было крайне затруднительно. В случае болезни с работника вычиталось ежедневно по 15 копеек на питание и 5 копеек на лазарет. Вычеты зарплаты производились за болезнь, штраф, невыход на работу, невыполнение нормы. Если по причине дождя работа велась неполный рабочий день, то за весь день производился вычет. Были часты случаи намеренного занижения выполненного рабочими труда при обмерах со стороны подрядчиков. Во всех случаях рабочие отвечали друг за друга круговой порукой — так, за прогул одного артельщика со всех вычитали по 50 копеек

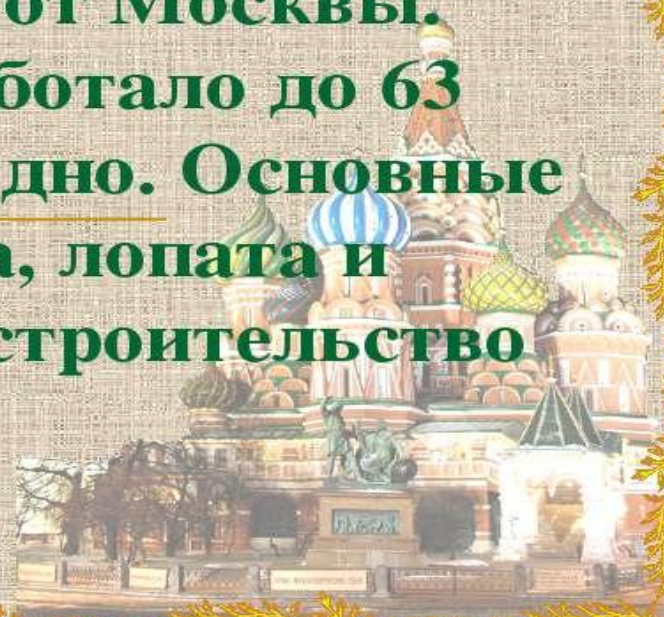
С **1843** по **1851** гг. идет строительство железной дор между Петербургом и Москвой.

Работы шли одновременно с двух сторон – от Петербурга и от Москвы.

Протяженность дороги составила 604 версты, это 64 В честь императора Николая I эта дорога названа **Николаевской железной дорогой.**



Работы по сооружению железной дороги начались 27 мая 1843 г. одновременно с двух сторон – от Санкт-Петербурга и от Москвы. На строительстве работало до 63 тысяч человек ежегодно. Основные орудия труда - кирка, лопата и тачка. Закончилось строительство в ноябре 1851 года.



История создания стихотворения „ Железная дорога”

Стихотворение
"Железная дорога",
написанное в 1864
году, - одно из самых
социально
насыщенных
произведений
Н.А.Некрасова.
В нем поэт
откликнулся на
явления в жизни
страны после отмены
крепостного права.



- Третий уровень
- ▣ Четвертый уровень
- ▣ Пятый уровень



Железная дорога

Композиция:

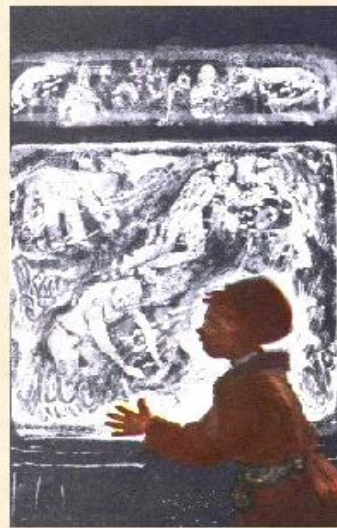
- 1 часть – лирический горой рассказывает сыну генерала о строителях железной дороги
- 2 часть – поэтизация творческой силы «масс народных»
- 3 часть – протест генерала
- 4 часть описание награды за «труды роковые»

Идея стихотворения. народ является главным создателем и материальных, и духовных ценностей

 MyShared

В эпиграфе мы видим две реплики из беседы в вагоне отца и сына, которые четко определяют проблематику всего произведения:

Ваня (в кучерском армячке). Папаша! Кто строил эту дорогу?
Папаша (в пальто на красной подкладке). Граф Петр Андреич Клейнмихель, душенька!





Гармоничная жизнь природы в первой части противопоставляется жизни рабочих, которые и строили эту дорогу.



2 часть
**«В мире есть царь: этот царь
беспощаден, Толод названье ему»**



II глава

Главная цель -
противопоставить красоту
природы и жестокую
эксплуатацию строителей
железной дороги.





Савицкий К.
Ремонтные работы на железной дороге

В мире есть царь: этот царь беспощаден,
Голод названье ему.

Водит он армии; в море судами
Правит; в артели сгоняет людей,
Ходит за плугом, стоит за плечами

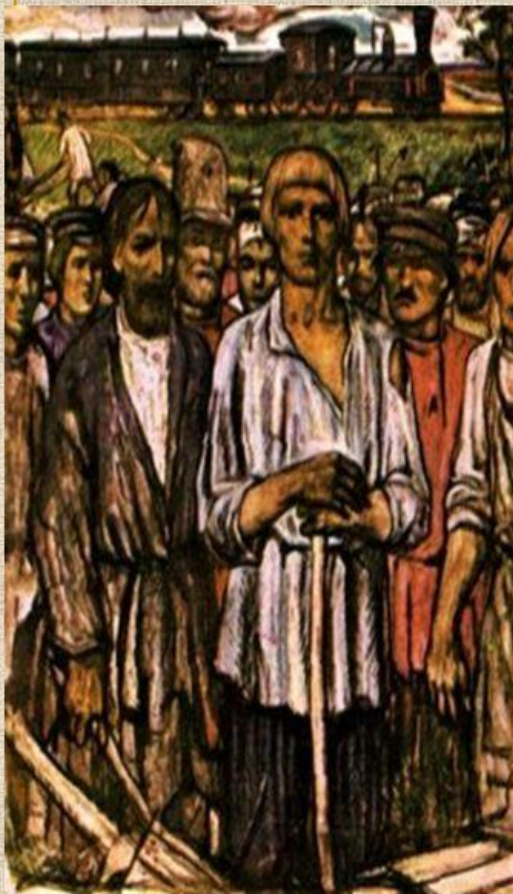
Каменотесцев, ткачей.

Он-то согнал сюда массы народные.
Многие - в страшной борьбе,
К жизни воззвав эти дебри бесплодные,
Гроб обрели здесь себе.


(«Железная дорога»)

**Мы надрывались под зноем, под холодом,
С вечно согнутой спиной,
Жили в землянках, боролись с голодом,
Мерзли и мокли, болели цингой.**



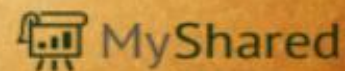


**В стихотворении
изображен народ в двух
ипостасях: великий
труженик, по делам
своим заслуживающий
всеобщего уважения и
восхищения, и
терпеливый раб,
которого остается лишь
пожалеть, не оскорбив
этой жалостью.**

 MyShared

Третья глава начинается с резкого перелома интонации: свисток паровоза развеял сон удивительный. Мальчик еще под впечатлением сна, хочет рассказать отцу. Но генерал окончательно разрушает поэтическую картину своим хохотом.

Сколько дивных красот повидал генерал в Италии, в Вене, но в душе его нет поэзии. Автор – рассказчик видит прекрасные черты народа—творца, несмотря на его уродливый облик, а генерал видит только внешнее. Для него народ – «варвары, дикое скопище пьяниц». Его сердце не тронет ни славная осень, ни труженики—мужики, ценой героического труда проложившие дорогу среди бесплодных дебрей. Для него все эти картины – зрелище смерти, печали, которое не должно тревожить сердце ребёнка.



Вывод

Николай Алексеевич Некрасов посвятил стихотворение «Железная дорога» Ване, потому что он хотел сказать еще юному гражданину страны, что строил железную дорогу весь народ: инженер, крестьянин, мещанин, купец, а не один человек (граф Клейнмихель).

Поэт говорит Ване о величии русского народа и верит, что Ваня поймет, кто же является истинным строителем, творцом. И Ваня расскажет и своим детям, и своим потомкам об истинных строителях железной дороги - о русском народе.

Потому что будущее России Некрасов связывал с молодым поколением, отдающим себя борьбе и труду во имя счастья всего народа.