***Бондарь Иван***

**Метрополитен спустя пять веков**

Год 2512. Нефть и газ давно закончились. Уголь тоже уже в основном закончился. Способы получения энергии: дрова, гидроэлектростанции, ветровые генераторы, солнечные батареи.

Метро из подземного превратилось в наземное. В тоннелях бывшего метро оборудованы теплицы, оранжереи и зимние сады. Подземными остались только участки пути, проходящие по горной местности. По территории города Новосибирска проложены были плановые маршруты наземного метро. В течение 100 лет места прохождения этих маршрутов были освобождены от зданий и сооружений. Дорога метро стала одноколейной. Вагоны метро стали без колес на магнитной подушке, в результате чего удалось достигнуть скоростей порядка 500 километров в час. Метро заменило трамвай и электричку.

Корпорация «Российский метрополитен» стала крупнейшей не только в России, но и в мире. Движение метро осуществляется благодаря установленным на крыще солнечным батареям. При необходимости используются аккумуляторы. Однако аккумуляторы по-прежнему громоздкие, долго заряжаются и быстро разряжаются. Проблема создания эффективных аккумуляторов до сих пор не была решена. Научно-техническое подразделение метрополитена активно работало над созданием эффективных аккумуляторов. Были созданы аккумуляторы, использующие энергию шаровой молнии. Однако такие аккумуляторы были в большом дефиците. Велась разработка аккумуляторов, использующих энергию обычных молний, но такие разработки были еще на уровне экспериментальных образцов.

Из-за проблем с энергообеспечением население Новосибирска, как и многих северных городов значительно сократилось. В Новосибирске осталось около 100 тыс. человек. Основные российские города были построены вдоль южных границ России на расстоянии примерно 100 км. один от другого. В этих городах проживало 80% населения России. Вдоль южных границ России была проложена Южная линия метро от Сочи до Владивостока. Маршруты метро были как внутригородские так и междугородними. От Новосибирска линия метро была до Барнаула и далее соединялась с Южной линией.

В 2296 году произошла крупнейшая авария (террористический акт) на Новосибирском метро с многочисленными жертвами. Новосибирские врачи вместе с учеными биологами попытались спасти всех, кого только можно было. Ученые при финансовой поддержке Новосибирского митрополитена разработали методику клонирования тела погибшего человека. Выяснилось, что если произвести такое клонирование в течение 9 дней после гибели человека, то сознание человека (душа) может вернуться в клонированное тело. К сожалению, не многие возвращались в клонированное тело. Вернувшиеся поясняли, что особого желания возвращаться у них не было. Возвращались в основном, женщины, у которых оставались малые дети. Если человек умирал от старости или болезней, то случаев возврата в клонированное тело не наблюдалось.



Поскольку по-прежнему люди гибли в основном в результате транспортных аварий, а основным пассажирским транспортом стало метро, то в структуре Новосибирского метрополитена было создано научно-медицинское подразделение, которое занималось не только научными разработками в области оживления человека с помощью клонирования, но и практическим применением полученных результатов.

Несколько позже в этом подразделении ученые сделали еще одно открытие. Они усовершенствовали вакцину Попова[[1]](#footnote-1). Введение этой вакцины человеку могло законсервировать тело человека на некоторый период от одного года до 80 лет. Человек жил обычной своей жизнью, но возраст его не менялся. Повторное введение вакцины никакого действия не производило. Кроме того, воздействие вакцины было в высшей степени избирательно. Эффект наблюдался не более, чем у 10% случаев введения вакцины. Несмотря на прошедшие почти 300 лет ученые так и не смогли увеличить этот процент. Более того, до сих пор не выяснены причины избирательного воздействия вакцины. Церковь объясняет это вмешательством воли Божьей. Наибольший эффект действия вакцины наблюдался у работников Новосибирского метро. В частности один из руководителей Новосибирского метро прожил 140 лет, из которых 80 лет был во главе Новосибирского метрополитена.

1. Дарья Донцова. Любимые забавы папы Карло [↑](#footnote-ref-1)