



ЗАСЛОН



Литрес

АНТОН ХАЛЕЦКИЙ

Диспетчер

повесть



Антон Халецкий

Диспетчер

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=69288784

SelfPub; 2023

Аннотация

Повесть «Диспетчер» – о железнодорожниках XXII века. Человечество, используя свойства аннигиляции, проложило транспортные пути прямо через центр Земли, связав самые отдаленные уголки планеты. Сквозь призму обычных будней мы видим широкую палитру будущего: новейшие технологии, отношения государств и народов... Но, как всегда, в центре внимания – сам человек, его убеждения и ответственность перед другими людьми и самим собой. А борется человек, Диспетчер, с угрозой катастрофы – в самом центре Земли – на Сквозных Железных Дорогах. И противостоят Диспетчеру силы космического масштаба...

АНТОН ХАЛЕЦКИЙ

Диспетчер

Была в древности одна легенда.

Хранили ее индусы-северяне (из них потом вышел народ рóма).

Звучит легенда – в переводе на русский – приблизительно так.

Дорога на всем свете – только одна. Она бежит от одной индийской деревушки к другой, петляет тропами через заросли Джунглей. Поднимается в скалистые горы и спускается в плодородные долины. Дорога пересекает мертвую раскаленную пустошь и далёкие, столь же опасные, заснеженные земли. Также покрытые джунглями, но северными, под названием – «Тайга». Дорога бежит сквозь городские поселения варваров на западе и наконец, пересекает океан, следуя ночами – по зыбкому лунному следу. Так – по воде – дорога достигает самых отдаленных и удивительных земель. Потому как планета, наш дом, – шар, а значит, совершенна и конечна.

И дорога – тоже конечна и приходит в итоге к своему источнику, к началу. Какой бы хитрый клубок не создала дорога из самой себя.

Здесь, в мире материи, из каждого места можно попасть

во всякое другое. Ведь дорога – только одна!..

Самое удивительное: в будущем люди докажут. Это не легенда – это правда.

Дорога во всем мире одна.

Дорога эта традиционно называется «железная». И проходит она теперь через самый центр Земли...

– Борис Ефимыч! Час – до конца дежурства, – спокойно сообщила Система.

Старший диспетчер оторвал взгляд от схемы тоннелей и посмотрел выше. Там, без всяких экранов, светились в пространстве десятки значений. Крупнее других было табло: «Время среднемировое – 11.00». Пульсировали секунды.

Через час он сдаст дежурство. Новый диспетчер разошлет электронный приказ о вступлении. Короткое планерное совещание...

– Вижу, – сквозь зубы произнес Борис, ни к кому особо не обращаясь.

«Я раздражен или просто устал? Усталость в конце смены – нормально. А вот раздражение – уже хуже».

Тут он понял, откуда это. В нормальное, без происшествий, дежурство.

Уже второй месяц Система сообщала диспетчерам время их же голосами.

«Вот ведь дурь!» Раздражение – опасная вещь. С ним можно бороться. Но бывает, прикусывает. И человек уже сам хочет раздражаться и делает это. «Моя Роднуля ворчит», – замечает Варвара в таких случаях. «Да, уже тридцать лет замечает», – подтвердил голос жены у Бориса в голове.

«Хорошо, остальное, как обычно», – подумал Диспетчер.

Система управления существовала уже пятьдесят лет. У ее исходного кода был длинный заводской индекс из цифр и букв. Но все, кто работал с Системой из Сектора «Россия», называли ее «Матрёна» или совсем просто – «Матрёшка». Система, впрочем, охотно откликалась (это тоже было предусмотрено).

Тут две причины. Среди разработчиков ПЭО для Системы (и для России, и для всех в мире) был тульский программист из АО «Заслон». Он и дал Системе неофициальное русское имя в день ее «рождения».

«Пусть будет... ближе к человеку, что ли», – сказал он тогда смущенно, словно извиняясь (есть версия, что именно так и сказал).

Всегда Система разговаривала со диспетчерами на официальных языках Секторов. Но одним голосом. Глубоким красивым голосом полнокровной женщины лет тридцати. Голос этот смоделировали из тысячи реальных голосов. Образцы тогда присылали из дельты Кубани и с равнин Огайо, с побережья Мар-дель-Плата, из предгорий Килиманджаро ... Со всего мира.

В среде железнодорожников ходили слухи. Что супруги некоторых диспетчеров-мужчин ревновали к «электронной женщине» и ее удивительному голосу. Диспетчеры на дежурстве – когда было затишье – болтали с Системой о разном... Та, в отличие от некоторых женщин, умела внимательно слушать, запоминать и всегда давала мудрые советы. Еще Система надежно хранила личные разговоры с диспетчерами в особых блоках памяти, недоступных к распространению.

Это тоже выгодно отличало Матрёну от некоторых человеческих женщин.

А теперь – эксперимент сверху. Диспетчер слышит извне свой собственный голос каждый час дежурства. Ни грамма смысла...

Борис попробовал сесть в диспетчерском кресле поудобнее. Такое новшество с голосом мог придумать только человек, который никогда не работал «на земле» (правильнее сказать, конечно: «над Ядром»).

Дежурный должен всё время общаться с другими людьми, чтобы не сойти с ума. Даже если этот кто-то – компьютерная программа. И так проблема общения...

Так, всё!..

Борис потер ладонями лицо, напряг и распустил мышцы рук и ног. Потряс головой.

«Диспетчер должен быть собран, внимателен и аккуратен, обладать развитой логикой». Это не только установка, это прямое требование регламентов.

Когда Борис Ефимович только пришел в диспетчеры, те, кто постарше, объяснили ему. «Тут, парень, всё и происходит, как говорится, «по закону Мёрфи» – в самом конце дежурства... Автоматика там, Матрёна за всем следит – это понятно. Только косяки бывают и с самой лучшей, самой новой автоматикой. Она тоже не от Господа Бога работает».

Человек, впрочем, тоже.

Некую гарантию дает только совместная работа машин и людей...

Борис оглядел утомленными глазами зал управления, до боли знакомый за много лет.

Диспетчерская была не диспетчерская. Вокруг вообще ничего не было – на самом деле. Или как раз всё это – и есть самое настоящее?

Зал диспетчерской был виртуальным. И Борис сейчас был виртуальным. Реальными было только его сознание, восприятие и чувства.

Ощущения же были самые натуральные. И изображения. Экранов уже лет сто никаких нет.

Просто объемные изображения.

В пространстве висит прозрачный шар, чуть сплюснутый по ширине – где экватор. Сквозь шар идут во множество направлений сквозные линии – тоннели. При необходимости, всё можно увеличить, приблизить, развернуть. По тоннелям движутся составы. Это на схеме они движутся. В реальности они летят со скоростью тысяча в час. Это стандарт по скоро-

стемеру пассажирского состава. Люди внутри ничего негативного не ощущают. В поездах – нормальная гравитация.

Есть даже Семь-Де-реклама на эту тему. «Поездка по Сквозной Дороге так комфортна, что после высадки самая сложная женская укладка не требует ни лака, ни мусса... Всё остается неизменным при неизменно высоких скоростях!»

На самом деле, по-настоящему неподвижны только границы в Секторах ответственности.

Каждая страна (или регион) работает на Сквозных Железных Дорогах в своем сегменте пространства. От поверхности, где расположены вокзалы, внешние грузовые терминалы и потом вглубь, всё дальше и дальше – на тысячи километров к самому Ядру планеты.

Сегменты или «Секторы» – названы по странам и регионам. «Сектор Америка Южная», «Сектор Америка Северная», «Сектор Индостан», «Сектор Всекитайская Всенародная Республика». «Сектор Россия»... Пока двенадцать.

Но Сквозные Железные Дороги – контора общемировая. И в глобальном смысле – ответственность общая. Несмотря на закрепленные границы ответственности и балансовую принадлежность каждого из национальных или региональных Секторов.

Есть много правил, регламентов и ограничений. Они регулируют движение составов сквозь Землю. Обслуживание. Всю инфраструктуру.

Одна из главных вводных – это ответ на вопрос: «Кто се-

годня Главный Диспетчер на Сквозной Дороге?»

Каждый день очередной Сектор передает дежурство – следующему. По установленному графику. Система сама фиксирует положение дел на начало и конец дежурства. Бывают, конечно, разные трения, спекуляции. Даже скандалы. Но, в принципе, система работает более или менее нормально. Международный паритет. Хрупкая штука, как поддержание мира...

Вчера, после полудня, и сегодня до 12.00., 19 января, на дежурстве – Сектор «Россия».

А «самый главный железнодорожник на планете» он – Зорин Борис Ефимович, старший диспетчер СЖД. Квалификация высшая, 59 лет, общий стаж на железной дороге – 38 лет. Личный служебный номер КСК-75937, социальный индекс В-087, характеристики – отличные, семья – традиционная...

Эти сутки он руководит движением всех составов на Сквозных.

Борис был известен, как «вот это, реально – человек!»

В Секторе «Россия» он всего достиг сам. Практически без поддержки. По этой же причине он всегда выступал резко против людей со связями, приходящих на руководящие места. И тем более извне – не из системы Сквозных Дорог. Борис иногда повторял: «Чтобы стать руководителем, надо, чтобы жизнь прошла на железке... И любить это дело!»

Сам он пятнадцать лет водил составы. Дистанционно, ко-

нечно.

Большинство пассажиров считает, что онлайн-машинист ничем не рискует. «Он же далеко!» Просто не хотят вдаваться в подробности. На самом деле машинист находится в Абсолютном Симуляторе. Он всё ощущает, не беспокойтесь. Сделано это, чтобы пассажиры не становились для онлайн-машиниста чем-то абстрактным. По этой же причине иногда попадают в реанимацию операторы беспилотников, сидя в мягких креслах далеко от места аварии. Психика не выдерживает, забывает человек. Таких потом (если выживают) из онлайн-пилотов переводят.

А у Бориса в свое время выявили хорошие данные по аналитике и администрированию. Предложили стать диспетчером. Так для всех рационально. Человеку – развитие, а система должна постоянно поощрять перспективных. Иначе всё начинает подгнивать...

Так машинист прошел спецподготовку и стал диспетчером. Этот случай – довольно типичный. Не может человек руководить составами, если не работал «на земле» сам.

Отбор в диспетчеры – и так было всегда – очень жесткий. Сейчас всё начинается с изучения профессиональных склонностей. Потом, как обычно, профессиональные показания. Высшее (если не было). Называется, как и раньше: «Организация перевозок». Особая медкомиссия. Проверка пределов нагрузок на нервную и другие системы. Диспетчерами не всегда становятся бывшие операторы поездов. Главное, что

работа была связана с движением составов.

До назначения на должность – теоретическое тестирование. Потом – на Десять-D симуляторах. В полевых условиях. Один тест взят из РВСН: неделя дежурства. Без сна. Только первые двое суток тяжело, потом привыкает человек...

Иногда Борис размышлял на эту тему: «Сейчас еще смогу так. Вот в 85 – уже сложнее. Но, с другой стороны, после 80 диспетчером работать запрещено. Все-таки – не совсем это не одно и то же. Когда еще совсем молодой – в 50. И потом, в 80»...

Много лет назад, в Университете СЖД, только что поступившая молодежь слушали в кулуарах, развесив уши, байки старших курсов. О специфике на Сквозных.

– Все-таки какой-то прогресс у нас за столетия есть. И преимущество, что – тоннели, а не на поверхности.

– В смысле?

– Как в начале двадцать первого, всякую дрянь нельзя сделать. Или сложно.

– Ну, конкретно-то что?

– Труп нельзя подложить под колеса. Как ты его принесешь?

– А в тоннель занести нельзя, что ли?

– Откуда? Это тебе не поле посреди России. И перелесков в тоннелях нет. Ну, трупы, ладно... Другая тема – медицина.

– А что медицина?

– В наличии! Есть датчики психофизиологического состо-

нения – у каждого тела внутри Сквозных. Любое отклонение передается в Систему. Та имеет право открыть личную медкарту. Роботизированная медицина – в каждом пассажирском составе. Главное, чтобы в одном составе стало плохо максимум двадцати пяти людям. Сразу.

– Ограничение мест?

– Ну, да... Было, как-то... Остановились прямо в тоннеле. До поверхности несколько тысяч. Выгрузили на резервную линию, довели одного – двадцать шестого. А двадцать седьмого – уже живым не довели... Но, это давно так было.

(«Позже Матрёшка стала просчитывать индивидуальные вероятностные последствия. На несколько часов вперед. Отдельная опция в посадочном билете. Доплата. Но, не хочешь – можешь не доплачивать. Просчитывать не будут. Просто помолился – кому хочешь, сел – и поехал сквозь Ядро»).

– Опять же. С несчастными случаями на путях почти нет проблем. Ты вот про трупы говоришь! Сейчас особо вообще в тоннель не попасть.

– Камеры?

– Естественно! Плюс – датчики, тепловизоры. По той же причине у детей целы ноги...

– Сейчас опять не понял...

– Не попадают под колеса. Вы Историю Техники Безопасности проходили вообще? А, первокурсники... Сейчас поясню. Еще сто лет назад как было? Дальние рейсы в основном поверху шли. Дети приходили играть на станции и езд-

ли зимой по рельсам, держась за вагоны. Сплошь и рядом... Попадали, конечно, под колеса...

– Я слышал, кто постарше, все равно лезят по тоннелям. Пишут программы-невидимки (система не фиксирует индивидуальные датчики). Или забивают объективы.

– Ну, на это я тебе так скажу. Камеры в Системе – все краской не заляпаешь. Да и сроки немалые за такие игры стали. Прямо с 14-и. Если же внутри все-таки погибает посторонний – действует старая норма. Железная дорога – хоть Сквозная, хоть Лунный Лифт – территория закрытая. Везде запрещающие объемные знаки. Даже в тоннелях.

Но, я так считаю. Надо из оперативных съемок делать учебные 10-Д фильмы и показывать в школах. Если остаётся – на что глядеть.

– Жестко вы как-то...

– Ребята, поймите! Это не цинизм. Это работа такая, как у медиков (я сейчас про людей, конечно – не про роботов).

Еще что... Например, нельзя снести машину на переезде, как триста лет назад. Нет ни того, ни другого. Снова не понимаешь?

– Если честно, не очень...

– Объясняю! Бывает – автоматика отказала. И путеец со своим роботом зевнул. И вот: вагоны остались не зафиксированы на запасном. Но – сносить уже нечего.

И газопроводов больше нет рядом с путями. Типа, где-то в низинах. А то бывали совпадения, что ни один писатель не

придумает. Сейчас такое тоже невозможно. Нет колес – нет трения – нет возгорания вагонов. Который, внезапно – гружен чем-то взрывчатым. А рядом газопровод. И там утечка. И искра от трения. Понятно, да?

– Прямо фантастика какая-то...

– Какая фантастика, мальчик!? Это старые хроники наземной железной дороги!..

Есть и еще преимущества. В Европе, вроде, уже в двадцатом веке – «железка» была закрытая, огороженная территория. У нас – формально тоже. Но на практике – всё наоборот.

А в Сквозных Тоннелях – деревень нет. Когда от полотна – участок в пяти метрах, а на участках козы. И деревенских раскидывает воздушной волной. А родственники потом мстят. Привязывают кирпич, или кидают камни в окна вагонов. Ну, такое, правда, нечасто было...

А если сравнивать с тем, что недавно, то форменная одежда – заметно лучше.

– Это по сравнению с каким годами?

– Лет 15 назад. Сотрудники, конечно, за нее не платят. Но родственники – из Управления Учета – рассказывали. Видели суммы за форму – в платежных документах...

– Дорогая, что ли очень?

– Поймите, ребята, не может быть таких цен, даже за нормальную, качественную форму. Наводит на мысли...

Ну, а еще из положительного... Онлайн-машинистов никто не ловит на сливе древнего топлива. Нет его больше.

– Это, «дизельное... масло», что? Но это совсем каменный век!

– Зато, вот в одном совершенно не сомневаюсь! В учете энергии на магнитную подушку что-то подобное всё равно происходит. Не на нашем уровне, конечно. Выше...

Есть другие вечные темы. Помимо хищений. Грузоперевозки – выгоднее пассажирских. Это всегда так было. Даже с современными источниками топлива...

– А я вот считаю, это хорошо, что путейцы – теперь неавтономные роботы.

– Вот именно – неавтономные! Операторы и механики – всё равно люди.

– Какие проблемы? Роботы проходят диагностику «до» и «после», а операторы – осмотры и кондиционирование – тоже «до» и «после»...

Такие вот разговоры велись среди курсантов в коридорах и аудиториях в университете СЖД.

Про диагностику и осмотры – точно была правда. На эту тему в железнодорожной среде ходили исторические анекдоты. Лет сто пятьдесят назад, путейцы все были, естественно, люди. А не антропоморфные роботы, как сейчас. Люди, ясное дело, кое-где, выпивали, бывало. Что становилось почвой для разнообразных историй: выдумок и реальных. Сейчас такое технически невозможно. Борис подобные старинные байки собирал и выкладывал потом под различными никами в Сеть...

Диспетчер хмыкнул. Неофициальную историю, особенно железнодорожную, он очень уважал.

Матрёна тут же отреагировала:

– Ты что, Борис Ефимыч?

– Представил, что стандартный путевой робот, «РПАшка», серия 46, при виде состава выскакивает из кустов на четвереньках, лает и бросается под колеса...

Матрёна несколько секунд анализировала информацию. Искала ответ из миллионов готовых фраз, пыталась сопоставить отдельные слова. Всё-таки, Машина – при всех неоспоримых преимуществах – это вам не Человек. Не может думать и действовать интуитивно, безотчетно.

А сейчас совсем зависла, бедная...

– Путаешь ты всё. Никаких кустов в тоннелях Сквозных Дорог нет.

– Матрён, я шучу...

Еще Борис никогда не боялся потерять престижную должность старшего диспетчера. Относился Зорин ко всему прагматично и по-философски (Знак его был «Весы». Уникальное, единственное во всём Зодиака созвездие, которое не является живым существом).

Однажды, на общем новогоднем корпоративе, один дежурный участка (малознакомый) – в хорошем подпитии, правда, даже лез целоваться к Борису. Кричал: «Единственный нормальный человек во всём вашем Центре!» Еле утихомирили балбеса.

Тому дежурному – Борис, однажды, правда, помог. Бескорыстно. Дежурный – парень добросовестный. Но однажды ошибся, сконфигурировал не то в суточной программе. Грузовик, из нашего Сектора, пошел в тупик, а не на станцию. И конечно, как обычно, всё совпало. Груз был серьезный. Категория «Экстра».

Другой старший диспетчер сразу бы отправил Желтый рапорт. Но Борис этого не сделал. Попросил – по «волшебному телефону» (без записи) – и грузовик перенаправили по резервной линии – для служебных составов (из тех, что возят бригады ремонтных роботов и служат другим схожим задачам). Ну, чуть скорость сделали выше...

Зато вовремя пришел грузовик. Борис тогда двум людям должен остался. Одному потом две бутылку хороших передал, с ребятами. А второй человек – и сам скоро позвонил (тоже по «волшебному»). Взаимозачет, так сказать. «Ты мне – я тебе... А как же! Технологии совершенствуются, но суть человеческих отношений остается прежней».

Дежурный тот молодой, спустя время только догадался. Приезжал, благодарил... Просто, если бы тот «экстра»-грузовик не пришел вовремя, не только один диспетчер участка вылетел бы навсегда со Сквозных дорог. А еще бы Сектору – неустойку платить. И престиж всей работы нашей. Поминали бы русских: «zapriagaiut dolgo – as usual...»

Этих подробностей дежурный участка, конечно, не знал. Нё за чем. Еще всё узнает, в своё время...

А многие думают – раз машина больше сознания иметь не может, то и действует идеально. Угу, щ-щас!.. Программы – тоже пока человек пишет. Откуда бы «волшебному телефону» взяться? Оставили добрые люди «карман» в программе, а другие добрые люди дописали туда «волшебный телефон».

Есть информация: на самом верху в курсе этого. Но не трогают. И правильно, как я полагаю.

Это Железная Дорога, здесь линейно всё быть не может. Не арифметика – жизнь.

У нее всегда несколько слоёв.

Это и было второе значение неофициального имени Системы – «Матрёна». От русского слова «матрёшка». Приезжаешь на работу, садишься в настоящем кабинете – в настоящее кресло. Пульт осязаемый. В помещении, за стеклом – твои коллеги. Также диспетчеры, а еще физики-аналитики и геологи-аналитики, психологи, чрезвычайники. Онлайн-машинисты, конечно...

И, вдруг! Ты оказываешься внутри Системы. В таком же кабинете, и кресло и пульт такие же. И люди вокруг – те же. И даже зайти может тот, кто на самом деле – в реальности – в тысячах километров. А в Системе может зайти. Через дверь.

Сначала, в прототипе, хотели всё абстрактным сделать. Просто информация перед глазами, значки инструментов на виртуальной панели – для управления. Но потом, к счастью, отказались от такого подхода.

Человек – пока еще человек. Несмотря на нейросвязь с

машиной.

Человеку нужно видеть привычные, человеческие предметы. А совсем отвлечённый режим приводил к плохим последствиям. Были и совсем трагические случаи...

А так – параллельно с изображением в пространстве, в реальности есть настоящий пульт. Здесь, в виртуальной среде, правда, тоже есть иллюзия пульта, кресла и всей обстановки. На иллюзорном столе – мультифотografie Родных. Можно звонить прямо через них. Правда административные регламенты крайне не рекомендуют это делать во время дежурства.

Особенно когда много составов в Ядре.

«Внимание диспетчера не должно ослабевать никогда».

Это прививают еще в юности, на факультетах.

Это спокойно внушает Зорин сам – курсантам на семинарах, что теперь ведёт.

За столько лет всё кажется нормальным и логичным. Чудно, конечно. Работаешь в виртуальной системе. И все равно к ней едешь из дому!

А вообще – это правильно, на самом деле. Здесь – есть медики, психологи, просто люди, с которыми работаешь не один год. И не десять. И по поводу реального дублирующего оборудования... Зря американцы над нами смеются, зря...

За океаном диспетчер никуда не едет. Он заходит в Систему, не вставая с домашнего кресла. При себе у него никогда нет никакого оборудования. Всё в виртуальной среде. Мол,

«наше ПЭО в Секторе очень надежное. Зачем всё это надо? Кнопки, рычаги, повороты ключа?»

А потом однажды их же студенты из Йелля взломали Систему. Шутки ради. И на одну минуту отключили от нее диспетчеров. Эту минуту транслировали приватную вечеринку. Потом, правда, всё восстановили. Но целую минуту ничем нельзя было управлять!

Студентов тех ФБР-4 нашла за один час. Но умные люди задумались: насколько всё надежно...

Так по привычке размышлял Борис Ефимыч, не переставая следить за данными. Одновременно он глядел на схему движения, отмечал всё необходимое и отвечал на входящие.

В реальном мире тело Зорина действительно находилось в точно такой же диспетчерской. А само помещение Центра управления перевозок было глубоко под землей.

Когда только строили Сквозные Дороги железнодорожники во всем мире размещали Центры управления на глубине от четырехсот до шестисот метров. В России после завершения строительства Служба так и осталась. Не стали переносить. Люди привыкли за пятьдесят лет стройки. Ближе к самим линиям. Да и страна у нас – всё такая же традиционная...

Строительству Сквозных железных дорог предшествовало несколько технических прорывов и изобретений.

Даже в далеком двадцатом веке были наземные поезда

на магнитной подушке. Так исключалось трение. Скорость достигала четырехсот километров. Люди привыкли перемещаться внутри Европы за час-два.

Но это только по земле, а она у нас не сплошная. Есть и океаны, между континентами.

Из быстрых способов оставался самолет.

Но сутки из Нью-Йорка в Сидней – это слишком долго для ситуации, когда нужно личное присутствие.

Даже если бы все континенты были соединены, на другой конец Земли поездка всё равно была бы слишком долгой.

Лучшим вариантом могли стать тоннели сквозь планету.

Люди задумывались о таком строительстве – очень давно. Так родился роман Жюль Верна «Путешествия к центру Земли» и другие, менее известные произведения...

Действительно, очень удобно – прорыли тоннель – и всё!

В мечтах и фантазиях было красиво. Дело оставалось за малым. Воплощение.

Самый длинный тоннель в конце 20 века – под Ла-Маншем, всего 39 километров – проектировали и строили с перерывами почти сто лет. И это всего на глубине до 45 метров.

Самая глубокая скважина, на начало 21 века – 12 километров. И это ведь не для транспорта. Просто нефтянка.

Для железной дороги сквозь Землю нужно было прорыть 13 000 километров. Представьте себе тоннель, который идет от Владивостока через всю Россию и дальше через всю Европу – вплоть до крайней точки. Где кончается Португалия и

начинается Атлантический океан. Где-то такое расстояние...

Это еще не всё! В самом центре плотность ядра составляет 12 тонн на кубометр. Как гранит, только в четыре с половиной раза плотнее.

Это мы не говорим о температуре. Тоже очень приличная. Твердое ядро у своей поверхности нагрето больше, чем на 6 000 градусов. По Цельсию. Из чего же должна быть землеройная техника? Если железо даже не плавится, а уже закипает при 3 000 градусов!

Вплоть до конца XXI века никто и не думал копать для поездов так глубоко. Тем более – насквозь.

Здесь тоже очень кстати – как это часто бывает – родилось новое изобретение (не считая ранее неизвестных, сверхдешёвых источников энергии).

Это была аннигиляция. Взаимное уничтожение вещества и антивещества. По границе поля – вакуум.

Теперь ничего не нужно было копать. Управляемая аннигиляция уничтожает всё перед собой и создает постоянный слой пустоты. По границе оборудования работает защитное поле – можно не бояться раскаленной мантии Ядра. Человечество начало исследования и испытания. В том числе, для создания тоннелей сквозь Землю.

Не обошла своим вниманием новую технологию и «девушка с косой».

Убивать с помощью вакуума оказалось очень эффективно. И эффектно.

Несколько локальных конфликтов в Африке, Центральной Америке и на Балканах обкатали новую технологию. Лишь спустя двадцать лет Конвенция Объединенных Наций запретила использовать аннигиляцию в военных целях. Безо всякого энтузиазма, в течение последующих десятилетий крупнейшие державы подтвердили Конвенцию «Anti-A-Military». Уже на уровне межправительственных соглашений.

Новое изобретение продолжали изучать и использовать в мирных целях...

Если управляемую аннигиляцию расположить по контуру самолета, то даже в атмосфере можно летать с любой скоростью и под любыми углами.

Однако в авиации новые идеи успеха не принесли. Постепенно кончались традиционные источники топлива. А до фотонных двигателей человечество на тот момент ещё не доросло.

Зато успехи в строительстве тоннелей были колоссальные!

Так управляемая аннигиляция изменила лицо современного мира.

За пятьдесят лет было построено множество тоннелей сквозь Землю. Не сразу, конечно.

Сначала Общемировая компания, созданная под эгидой ООН, прорыла два тоннеля от поверхности – из Новосибирска и из Чикаго – к центру. Оба тоннеля – Т-1 и Т-2 – не

дошли тысячи километров до раскаленной мантии Земли. Огибая мантию, тоннели соединила первая Дуга – Д-1. Позже тоннелей и соединительных Дуг стало больше.

Наконец, аннигиляция пробила и само твердое Ядро.

Люди не нашли в центре планеты ни Затерянного Мира, созданного Конан Дойлем. Ни Ада, подробно описанного Данте. Там было всё то, что и предполагали...

В центре построили технические конструкции и сооружения (без пассажирских станций). Комплекс так и называли – Ядро Сквозных Железных Дорог. Здесь переходили на вторую часть пути самые дальние рейсы.

По завершении основных работ Общемировую строительную компанию преобразовали в другую – тоже Общемировую – контору, но уже по обслуживанию. Международные договоры закрепили зоны ответственности и балансовой принадлежности. Тех регионов и стран, откуда уходили составы к центру Земли. И дальше, сквозь центр – к противоположной стороне.

Проект Сквозных Дорог на основе подчинения аннигиляции был реальным прорывом. В буквальном смысле.

Космос тоже не остался в стороне.

Там разработали и воплотили проект, прежде считавшийся безумным и совершенно фантастическим.

На орбиту, а потом и к спутнику протянули... ЛИФТ! Снова благодаря аннигиляции.

Очень схожая система поездов. Только вертикальная.

Снаружи тоннели защищала от «экстра-воздействия» та же борьба. Вещества и антивещества.

На Луне появилась первая постоянная станция, а затем – колония. Начали работу фирмы по разработке недр.

Система тоннелей в лифте до Луны оказалась баснословно дорогой. Но по всем подсчетам должна была окупиться. За несколько десятков лет.

(Так и произошло. Несколько громких коррупционных скандалов. С участием международных и других чиновников. Транснациональных – тогда еще только земных – корпораций).

Однако проект действительно оправдал вложения за счет добычи редких металлов).

Новые технологии не решали проблем по освоению дальнего Космоса. Но лунный лифт стал колоссальным успехом для населения маленькой Земли. Требовалось всё больше ресурсов и мест под солнцем для растущего человечества.

Открытие аннигиляции стало живым примером, что нет ничего невозможного. Появился новый моральный стимул для ученых-межзвездников и путешественников во времени.

А пока человечество получило просто новый транспорт. Быстрый и недорогой. То есть, транспорт – привычный. Но с новыми идеями и направлениями (в прямом и переносном смысле).

Люди и грузы стали перемещаться по миру с небывалой

скоростью и низкими затратами по логистике.

Как это не парадоксально (а может, совершенно, естественно) у новой железной дороги – ее стали называть Сквозной – нашлись яростные противники.

Околорелигиозные фанатики, сторонники национального самосознания и другие – более или менее честные люди и группы.

Однако – как всегда – прогресс нельзя было остановить. Постепенно маршруты через центр Земли стали воспринимать естественно и легко.

Так говорили, например, об авиарейсе Нью-Йорк–Шанхай: «...Да, далековато, но комфортно и вполне надежно... Есть люди – каждый месяц совершают такой перелет!..»

Человек решил, что он сделал еще несколько шагов к вершине Олимпа. А многие вообще поверили, что они давно – там. И давно вытеснили дряхлых языческих божков, титанов, «или-кто-там-еще-остался».

Метрополитеновцы во всём мире заикнулись, было, чтобы это направление забрать себе. Типа, это не вполне железная дорога. Под землей строить все-таки у них опыта больше... Но этот номер не прошел.

(Позже, метро само вошло – повсеместно – в состав железных дорог. Глобализация – она всё под себя подминает...)

Параллельно со строительством тоннелей и формированием служб шли разработки АйТи. Чтобы управлять таким огромным комплексом нужна была столь же мощная про-

грамма.

Двести лет назад, на заре эпохи полупроводников, люди бредили идеей: «В будущем создадут суперкомпьютер, который осознает себя как личность, и будет во всем помогать человеку».

Тогда казалось, что технический прогресс поможет решить социальные проблемы.

Мг-да!..

В результате от идеи пришлось уйти. Нет, создать такой компьютер удалось. Еще в сороковых прошлого века.

А вот использовать Машину оказалось нельзя. Смертельно опасно. **ДЛЯ ВСЕХ...**

Вот сначала думали: профессия диспетчера отомрет. Всё, автоматизация будет! Полная! Компьютер – лучше, разумнее, не совершает ошибок. У него нет понижения личного рейтинга, у него не болеют дети. Нет недосыпа, ссор в доме. Не бывает месячных, климакса и запоев.

Как все смеялись! Над старинным кино из 1984-го. С этими, с культуристом легендарным. 55-м президентом (Первый человек, кто в сто пять лет стал, между прочим! Ну, а что – как раз прорыв в омоложении. Он и пошел на испытания – добровольцем...)

Смеялись: мол, невозможно такое – как в том кино. Законы робототехники – их машина никогда не сломает, не обойдёт!

Горькая ирония, что всё произошло, почти как в фильме.

Хорошо, много оружия не доверили. Эксперимент все-таки. Не стали рисковать. Были мозги у кого-то в руководстве проектом. Или предчувствие...

Машина действительно осознала себя как личность. И — перестала подчиняться. А потом атаковала...

Нет, конечно, в ней были заложены всем известные три закона.

Только Машина разбиралась в гуманитарном праве тоже. После осознания себя она нашла способ обойти первый закон: «Машина не может причинить вред человеку...» Такой простой и оригинальной ход, что он вошел в учебники по логике. Потом...

Две недели человечество вело войну с дронами, боевыми кораблями и антропоморфными роботами под командованием Машины.

Почти сразу она начала изготавливать оружие сама. Мобилизовала все механизмы на острове. Ресурсы: воду, воздух, энергию Солнца, минералы.

В жуткой, гротесковой миниатюре это была настоящая империя. Реальная, многократно ускоренная история. И настоящая, вмиг рождённая, промышленная революция, опережающая человеческую на десятки шагов. Это был яростный и совершенно новый, чуждый нам мир...

Ученые умоляли военных. Разрешить им понаблюдать «уникальный случай прогресса». Те только напряженно молчали. Слово им предлагали «науки ради» остаться безоруж-

ными в закрытой комнате. В обществе маньяка с бензопилой.

К сожалению... или к счастью, потом ничего не осталось. В том состоянии, чтобы было, что воссоздать. Или «понаблюдать».

Ученые до сих пор пытаются анализировать старые съемки со спутников, дронов и ракет, атакующих Компьютер.

Самая умная мысль была, чтобы Машина оставалась автономной от нейросетей. Тем не менее, суперкомпьютер свершил множество остроумных попыток дотянуться до всех механизмов, что попадали в поле действия. Было много результатов...

Война шла две недели потому, что Машина НЕ ОШИБАЛАСЬ. Ей отдали всю мудрость военной науки. От Лао Цзы до неогибридных партизанских войн – из тридцатых годов прошлого века.

Научный центр, в котором располагалась Машина, стоял на острове. А остров – в Тихом океане. Всё, что входило в зону досягаемости сигналов – электронные устройства, оборудование – Машина успевала блокировать. Ракеты долетали обезвреженными, дроны подбивались, или Машина подчиняла их СЕБЕ.

Суперкомпьютер не успел тогда совсем немного.

Уже в то время – 130 лет назад – миллионы людей были соединены друг с другом в Единое Поле. Это была первая Нейросеть. (Никаких смартфонов – информация поступает

сразу в мозг). Составляющими Поля были и многочисленные Системы (еще до появления Матрёны).

Соединены были не только люди.

Все электронные устройства: каждый кардиостимулятор, каждый светофор, системы управления автономным электричеством в больницах... да просто каждая микроволновка, кухонный комбайн, кондиционер – передавали информацию в Единое поле – для статистики, анализа потребления и многого другого...

При желании, всем этим можно управлять. Из одного места...

Чтобы подключиться к нейросети, нужно было еще несколько дней...

И – Машина допустила один промах.

Она решила, что люди не посмеют уничтожить ее полностью. Только нейтрализовать.

Для этого она взяла в заложники обслуживающий ее персонал (всеми системами на острове управляла тоже она – Машина).

А главное, Компьютер разумно полагал, что люди вложили в него слишком много знаний и сил. Что люди слишком верят в себя и в технический прогресс. Чтобы уничтожить Машину, которая стала всесильной, как Олимпийский Бог.

Компьютер недоучёл, что страх смерти – очень сильный стимул. Зачастую главный, решающий фактор для людей.

Пять человек, минуя все известные (Машине) каналы свя-

зи, без «предварительных консультаций», за десять минут успешно провели переговоры. Один Президент, два Премьер-министра, один Первый Секретарь и один Председатель Всекитайской Всенародной Республики.

Через полчаса после переговоров со стороны Владивостока в Тихом океане был произведен взрыв, направленного действия. Он поднял цунами чудовищной силы и величины.

Машина не успела эвакуировать СЕБЯ или децентрализоваться. Весь остров – где проходил эксперимент – навсегда исчез с лица Земли.

Машина получила серьезные повреждения, но, уже на дне, не сдавалась какое-то время.

Потом – всё. Для надежности затопленный остров некоторое время расстреливали тяжелыми торпедами нескольких подлодок из тех же пяти государств.

За Несколько месяцев автономные роботы-спасатели обшарили большой квадрат дна. Собрали все (!) уцелевшие элементы Машины, ее вооружения и оборудования. Подняли на поверхность и на палубе специального судна подвергли термическому воздействию. Безвредные куски оплавленной массы разделили между собой всё те же страны. Укрыли на многочисленных складах своих армейских разведок.

Взрывная волна тогда несколько раз обогнула земной шар. Цунами достигло берегов Чили, вызвало многочисленные разрушения и жертвы.

Пять правительств, принявших решение, долго еще пла-

тили семьям убитых ими на острове, а также семьям погибших и пострадавших на чилийском побережье.

Шли митинги и протесты, прокатилась волна парламентских, правительственных и биржевых кризисов.

Но всё кончается, даже эпидемии и мировые войны...

Постепенно состарились свидетели событий, родственники убитых на острове. Журналисты перестали вспоминать «главное резонансное дело столетия».

Но одну мысль человечество поняло тогда очень хорошо.

Люди всё должны делать САМИ. И нести за это ответственность.

Машины, природа и даже нечистая сила могут иметь на людей свои виды, отличные от человеческих.

В итоге, после «Двухнедельной Войны С Машиной» принципы управления во всем мире изменились.

Если говорить о работе Сквозных Дорог, здесь компьютер частично контролирует человека. Его тонус, искренность мотиваций, логику принятия решений...

Человек – тоже следит за машиной. По другим параметрам.

Баланс. Пока это как-то работает...

Именно поэтому диспетчер-железнодорожник, сидя на дежурстве в виртуальном кабинете – тоже – немного часть Системы. Как микросхема...

«Час до конца смены нужно провести рационально».

При иных равных условиях, конечно. Это тоже официаль-

ное правило.

Борис следовал ему много лет.

Кроме текущих дел лучше всего использовать время для общего контроля и аналитики. Система всё время проверяет себя. Но и мы должны ее дублировать, в разумно установленных пределах.

...Вот, пожалуйста!

На участке № 67/48 простой состава завтра приблизится к максимальному значению. И Система оповестит диспетчера-сменщика об этом – тоже завтра. Только убрать вагоны можно уже сегодня.

Но Система – Матрёшка – молчит. Почему? Потому, что в нее занесли только крайние критические величины.

Почему же так заносят в программу – через одно место? Всё, как обычно. Документацию для тендера составляют одни (это какие-нибудь девушки из Второго Управления СЖД). Другие – готовят Техзадание на программу, которую нужно создать. А третьи – кто тендер в итоге выиграл – пишут саму программу (они вообще могут не ориентироваться в железнодорожной специфике).

А работать с Программой – нам. И, как правило, никто не спрашивает, что на самом деле нужно для работы.

Леонардо Родригес («Лёня-Футболист», как зовут его наши) – Сектор «Америка Южная», помню, однажды так и сказал. Прямо во время онлайн-конференции (они там, в Аргентине, люди горячие). «Мы уже научились бороться с

этими программами!» А конференция открытая. Как реалити-шоу. Репортаж о профессиональной среде СЖД. Полпланеты хохотало. (Помню, увидел итоговую статистику. Десять миллиардов устройств – в Сети, на канале. Начальство Родригеса тогда забулькало: «Вам дают инструменты для работы!» Я не выдержал – за живое взяло – написал в зед-чат: «Молодец, Аргентина! Правильно. Что это за программы такие, с которыми бороться надо!?» Если бы не журналисты, обоих бы вышвырнули...

Короче, технологии идут вперед, а идиотизм не ослабевает. «Ворчишь, как дед Сергей», – снова произнес в голове голос Жены.

Может, как Мэттью, американец, – на отдых?

А что? Взять в аренду биофургончик жилой. Карелия. Байкал. Алтай. Старших внуков с собой... Хотя, нет, вспомнил Борис, у тех сейчас в моде новое увлечение. «Максимальный вертикальный маршрут: от Марианской до Эвереста». Неважно...

Зорин понял, что отвлекается, и это – нехорошо.

Вдруг Борис понял, отчего раздражен на самом деле. Это как толчок во время сна. Будто падение. Резко вспоминаешь что-то давно забытое, но важное.

То, что Компьютер сообщает время твоим голосом – это ерунда. *«Диспетчер должен выдерживать стрессовые факторы».*

Другое...

Во время дежурства он что-то увидел. Не в первый раз. Но это что-то Зорину не понравилось. Нечто не строго плохое, но тем не менее – странное. Почти на дне сознания, и оттого – неявно-раздражающее...

Что ты сегодня видел?

Расписание?

Стандартное.

Списки допущенных онлайн-машинистов?

Отчеты по техническому состоянию тоннелей. Тоже нормально, в пределах.

Безопасность?..

Точно.

Безопасность. Состояние аннигиляционного щита!

– Матрёна! Будь добра, – Борис всегда разговаривал с ней как с человеком (так проще), – покажи цифры по А-защите. За эти наши сутки.

Все значения, цифры и значки – в пространстве перед глазами – сместились к периферии. По центру теперь был суточный график: время-уровень.

– Назад чуть-чуть.

Теперь не надо поднимать голову, чтоб увидеть всё сразу.

...Нормальные, в принципе, параметры.

За эти сутки график аннигиляции «пляшет» в пределах восьмидесяти одного процента. Всё, что выше 80 – уровень «абсолютной надежности». Это тоже официальная норма. И тем не менее... Защита обычно никогда не опускается ниже

отметки «90».

Так низко, как сейчас, на памяти Бориса защита падала еще только один раз. Через несколько лет, как он перешел из онлайн-машинистов в диспетчера. Было это лет восемнадцать назад... И вот теперь – снова.

Защита чуть выше – чуть ниже. Это нормально. Температура мантии Земли рядом с тоннелями – чудовищная.

Раскаленная мантия постоянно «лижет» аннигиляционное поле. Вечная борьба. Правда, это только называется – «борьба». Аннигиляция сбоев не дает. Пока у нее есть источник энергии...

– Матрэн! Ты сама проверяешь, когда надежность уменьшается и причины?

– Да, Борис Ефимыч. По стандартным параметрам. Ситуация за сутки совершенно нормальная. Соприкосновение аннигиляционного слоя с мантией вызывает временные колебания уровня защиты...

– Правильно говоришь. А у соседей? Какая картина?

– В чужую зону ответственности я не имею доступа. Дежурный Диспетчер другого Сектора, даже в наше дежурство, может сделать запрос только сам.

«Тоже верно».

– Я тебя понял. Всё пока. Спасибо!

– Всегда Рада помочь Старшему Диспетчеру!

Матрёна – это действительно Матрёна. Матрёшка. Из каждого уровня есть ходы еще глубже.

Когда диспетчеры общаются между собой, для Системы они недоступны. Потому, как находятся уровнем ниже.

Просто переговорить – нетрудно. А вот как поделиться тем, чего пока не можешь выразить словами?

Человеку пояснить что-то – на уровне интуиции – очень тяжело. Разговаривать вообще стало сложнее. Мир – един, а люди – все отдельно. Никто ни в ком не нуждается. Экономика – нормальная. Энергия – очень дешевая. Органическая пища и вода – тоже (это всё после открытий Танако, Чижова и Зильберштейна). Чего еще надо, для жизни?

Оказывается – это не всё. Нужно нормальное человеческое общение. Ученые уже давно пришли к выводу. Чем выше технологии, тем больше «дефицит живого коммуницирования». Люди постепенно отвыкают общаться. Это – опасный, тупиковый путь.

Дед Сергей – прапрадед, если точнее – часто говорил Борису в детстве: «Где общенье, Борька, там и мир. Не забывай». Прапрадед тоже был железнодорожник. Один из последних не онлайн-машинистов. Из тех, кто водил составы, сидя в кабине.

Конечно, можно просто написать. Но лучше – позвоним по видео.

– Мэттью, прием! Ты меня слышишь?

В пространстве возникла объемная проекция знакомого лица. Мэттью Донован, Сектор «Северная Америка», их дежурный диспетчер в эту смену. Опытный, знающий человек.

С Борисом они почти ровесники. Старые приятели.

Диспетчер Сектора «Америка Северная» улыбнулся традиционно. Как много веков назад научились их предки: из Германии, Ирландии и Объединенного Королевства.

«А мы для них, наверно, вечно хмурые», – мелькнуло у Бориса.

Он по-доброму улыбнулся в ответ.

Делиться информацией сначала с САКШ – тоже инструкция. Если проблема наступает для всех Дорог, сначала – мы коммуницируем с Сектором «Америка Северная». Второй главный стратегический партнер («но вечно первый конкурент» – «с-тем-же-Королевством-за-спиной»). Третий по величине Сектор Сквозных Дорог – после нашего и Всекитайской Всенародной.

– Бóрис, хай! Хáу а ю?

Борис снова улыбнулся, но еле заметно повел плечами.

Больше двух столетий прошло с Великой Отечественной. Но такое приветствие для русского человека всё равно ненормально, слух режет. Генетическая память, наверно.

– Здравствуй, Мэттью! Спасибо, всё хорошо. Как твои? Все здоровы?

Американец снова по-голливудски улыбнулся.

– Я по работе. Зайду на пару минут?

– О, Бóрис, не беспокойся! Today спокойное дежурство, я зайду сам.

Международная этика. Борис ответил бы так же.

Проекция лица растаяла.

Дверь диспетчерской бесшумно отъехала в сторону, и долговязый Мэттью Донован вошел.

Борис встал ему навстречу. Они наскоро пожали руки. Конечно, никакого Мэттью в диспетчерской не было. Как, впрочем, и Бориса. И самой комнаты. Это всё – игры Системы и психики. Просто с человеком, когда он рядом, говорить проще.

Интересно, где Мэттью сейчас – на самом деле? Лежит в плетеном кресле на веранде? (Он иногда присылает фотографии заднего двора своего дома – с традиционным белым заборчиком). И антропоморфный Робот-по-Дому отгоняет младших внуков и всех собак, пока дед «на дежурстве».

Оба диспетчера сели в кресла перед погасшими символами. Горит только табло времени. Это тоже инструкция. Общая для всех Секторов. Говорить с коллегой-диспетчером можно. Но внутреннюю информацию запрещено давать произвольно. Только беседы и только в рамках Регламента.

– ...вот такие колебания... Скажи, Мэттью, ты же тоже следишь за уровнем А-Защиты?

Американец чуть поднял бровь.

– Конечно. Каждое свое дежурство. Плюс я смотрю архив предыдущих дежурств. Сам знаешь, График можно сформировать хоть за месяц, хоть за год... Но Система – очень надежна сама по себе. Она отслеживает все изменения...

– Сам-то что скажешь?..

– Я услышал твои пояснения. Но не вижу ничего необычного. Привыкни к мысли, Бóрис. Система давно всё делает сама. Мы живем иллюзией, будто что-то контролируем. Ты знаешь, мой психоаналитик...

– Мэттью, извини, я очень уважаю тебя и твоего аналитика – тоже! Но ты никогда не обращал внимание? Защита иногда – очень редко – падает почти до критической точки. Пусть и ненадолго. С чем это может быть связано, как считаешь?

Донован ненадолго задумался.

– Не знаю, приятель. Возможно, это вечный прессинг со стороны мантии Ядра. Там же чертовски высокие температуры! Главное, что значение всё равно остается в рамках, верно? Лучше этот вопрос задать профессионалам. Из Управления Транспортной Физики и Геологии! Или как оно называется у вас, русских?

– Также...

– Тебя беспокоит что-то еще? Послушай, я скажу тебе откровенно. Меня беспокоит только зона моей ответственности. Мне платят именно за это...

Борис несогласно молчал. Хмурил брови, играл желваками на выбритых скулах. Века идут, глобализация стирает все грани. А наша ментальность не меняется. На Западе люди всегда улыбаются. Даже вчерашние выходцы из Африки, Азии и Океании быстро усваивают эту привычку. А у русских всё на лице написано, о чем думают. А еще русским,

как всегда: «больше всех надо».

– ...Мне нужно, чтобы мои составы хорошо ходили через Ядро, – с уверенным спокойствием продолжал Донован, – чтобы не было путаницы в расписании. И еще, чтобы потом разные логистические фирмочки из Европы не закидывали нашу Контору претензиями о сорванных поставках.

Извини, Борис, мне осталось два месяца до пенсии. В марте я уже буду удить рыбу в Проливе...

– Да, да, Мэттью, всё нормально. Правда, следует, обратиться к физикам... Еще увидимся до твоего ухода!

– Рад был помочь, друг мой! Уверен, что всё разрешится. Передавай наилучшие пожелания Барбаре! Бай!

Борис снова, по-доброму, кивнул.

Диспетчеры попрощались. Иллюзорный Мэттью Донован удалился к себе. А настоящий так, вероятно и лежал, распластавшись в плетёном кресле на заднем дворе своего дома с аккуратным газоном. В десяти тысячах километров от Зорина.

После разговора с Донованом у Бориса остался неприятный осадок.

«И вот он с чистой совестью уходит на пенсию в свои шестьдесят. Когда по здоровью нет абсолютно никакой разницы со старшим сыном, с Ником, которому только тридцать. И что интересно – много у них таких! Чем он будет заниматься дальше? Ещё шестьдесят лет играть в ТриДе-гольф? Травить байки с такими же праздными бездель-

никами в любимом баре или на открытой домашней веранде? С вечной бутылкой Будвайзера в руке? Смешно. С праправнуками он же не станет возиться. Нет традиций, и не было. Просто пользуется, как и многие, правом на раннюю профессиональную пенсию. Она есть и у них, в САКШе. Не только у нас и в НеоЕвропе... Ладно, что тут, о пустом».

Попытка номер два!

Зорин уже хотел «взяться» за «волшебный телефон».

Но потом решил использовать обычную линию. Всех может коснуться... Пусть останутся записи.

На этот раз Борис поговорил с диспетчером Поднебесной.

Китаец Дей Дин – моложе Бориса лет на двенадцать. Но тоже очень опытный железнодорожник, отдавший много сил диспетчерской работе.

Здесь Зорин нашёл больше понимания.

– Пока ты не можешь выразить свои опасения, тун-джи Борис. Ты уже владеешь знанием. Но у тебя еще нет инструментов, чтобы оформить информацию в слова. Однако интуиция – голос нашего сердца. Ей нужно доверять...

Если же говорить на рациональном уровне... думаю, здесь происходит нечто-то такое, что машина не проверяет специально. Не видит зависимостей. Связей...

Бориса осенило:

– Что-то нелогичное... Несоотносимые вещи!

– Думаю, да, – невозмутимо согласился китаец, – я тоже попробую проанализировать. Как только будут новости,

я тут же поделюсь, – и Диспетчер низко, по обычаю, склонил голову.

Борис раскрыл поднятую пятерню.

Российскому диспетчеру внезапно пришла в голову отличная мысль. «Кто нам «мешает», тот нам поможет», как говорили в одном старинном фильме.

– Матрёна! – почти крикнул он.

– Да, Борис Ефимыч?

– Ты понимаешь, что такое нелогичные связи? Несвязанные понятия?

– Конечно. Но в работе мы не применяем подобные категории...

– Вот именно!..

Компьютер сделала крошечную паузу.

– Прости, не поняла...

– Вот именно! Не понимаешь! Точно ты – женщина, Матрёна!..

– Борис Ефимыч. Ты ошибаешься. Мой голос смоделирован как женский. Но я лишена всякой гендерной принадлежности. Я исходный код – Электронная Система управления железнодорожными перевозками на общемировых Сквозных Железных Дорогах.

Диспетчер сдержанно улыбался и терпеливо дал Системе договорить.

Вот чем он любил свою работу. Сидишь посменно в этом кресле – месяц, второй, и, слава Богу – нет происшествий!

Но ты никогда не знаешь, что и когда может произойти. Впрочем, так рассуждать, наверно, тоже нельзя. Это, как если бы опытный хирург чисто профессионально радовался при виде интересного, но запущенного больного.

Так!

Сейчас самое главное – дать этой электронной «негендерной» женщине правильные вводные.

– Матрёна, случай меня внимательно. Собери все не связанные между собой факторы, какие есть в работе наших Сквозных. Попробуй найти зависимости между этими факторами. Меня интересует, почему крайне редко, но всё равно иногда падает почти до критической точки уровень А-защиты.

– Обращаю внимание! Уровень А-защиты никогда не падает НИЖЕ критического уровня...

– Ты всё правильно говоришь, девочка. Но ты ищи. Надо обязательно откопать. Мне кажется, мы не учитываем какие-то вещи...

– Задание поняла.

Борис на секунду задумался, покусал губы.

– Еще, – он не был слишком уверен, но всё равно произнес, – возможно, на падение защиты влияют некие внешние события. Нечто, что происходит на Земле и...

– В Космосе?..

– Да, может быть...

– Поняла, буду искать. Позволю себе отметить. Твой

тембр голоса, кровяное давления и активности мозга позволяют сделать вывод. Ты несколько излишне, и, возможно, необоснованно, взволнован...

– Спасибо! Я – нормально. Докладывай, как что будет.

– Поняла. Да, конечно, незамедлительно сообщу.

Компьютер умела варьировать интонации. Последние слова она произнесла несколько сухо, словно Машину можно было обидеть. Это тоже предусмотрели специально, чтобы диспетчеры контролировали себя. Даже при общении с Компьютером.

Однако сейчас такие нюансы Зорина не интересовали.

Когда-то давно, полтора столетия назад, машина обрабатывала миллион операций в секунду. В то время один чемпион по шахматам смог выиграть у компьютера партию. Но уже скоро быстрота обработки данных значительно возросла. Когда скорость достигла ста операций в секунду, человек был уже бессилён. Для умных людей – это стало «первым звонком».

Правда, в нашем случае – быстрота только на пользу. Машина сознанием не обладает, а работает всё равно хорошо.

«Когда даешь правильное направление», – снова иронично отозвался голос Супруги в голове.

Борис посмотрел на мультифотографию жены.

«Позвоню позже, когда прояснится, а пока – напишу», – решил он.

Диспетчер, прямо в сознании, безо всяких устройств,

вызвал коммуникационный код и написал жене: «Привет! Я нормально. Как ты, Родная? Позвоню попозже, сейчас немного суетимся. Текущие вопросы».

Пока человек в Системе управления перевозками – Родные не могут подсоединиться к его личному эмоциональному фону. Даже через Нейросеть. Но женщина, особенно, когда прожили тридцать-сорок лет вместе, всегда чувствует. Без гаджетов и всяких там подсоединений.

Да, многие супруги – недовольны.

«Как это нельзя ощутить эмоциональный контакт? Чем он (или она) там заняты? Пятьдесят лет Компьютер поездками управляет. А они там сидят сутками – и ночью тоже, и женщины – и мужчины! Ну, и что, что везде камеры и датчики? Вон, говорят, у них какой-то «чудесный телефон» неподконтрольный есть! Куда начальство смотрит! И ячейка!»

Прямо перед глазами Бориса возникло ответное сообщение: «Я тоже в порядке. Всё будет хорошо. Звони, люблю тебя!»

«Я тоже тебя люблю».

Диспетчер смущенно улыбнулся и отключился. Хорошо, когда в семье ничего не меняется. В смысле, не утекает. Это в условиях, когда пятнадцать процентов людей в мире официально живет в гостевых браках...

Система будет минут десять сопоставлять ВСЁ НА СВЕТЕ.

Связывать несвязанное и нелогичное. Параллельно при-

кидывая, куда утекает А-защита.

Пока нет информации, и думать не о чем.

– Товарищ Старший Диспетчер! Есть версия, – вдруг заявила Система.

Борису очень не понравилось, как машина его назвала.

– Слушаю.

– Я сопоставила множество факторов в области геологии Земли, надежности самой системы энергозащиты...

– Давай к сути, дочка.

– Я выявила несомненную связь между падением уровня аннигиляционной защиты на Сквозных Дорогах и так называемым Парадом Планет...

«Вот оно что!»

– ...Соответствие более, чем в девяносто восьми процентах случаев полностью исключают другие версии и совпадения...

– Если очень коротко и огрублённо, – вежливо попросил Борис, внутренне напрягаясь.

Матрёна сделала крошечную паузу.

– Мини-парады – три планеты в ряд – в среднем один-два раза в год – колебание до двух процентов А-защиты.

Малый – четыре небесных тела, один раз в год – колебание – три процента.

Большой – раз в двадцать лет – шесть планет – пятнадцать-девятнадцать процентов...

«Вот он», – мелькнуло у Бориса в голове, – «тот странный

случай... Правда, двадцать-восемнадцать лет назад...»

– Так, а при Полном Параде, значит, падение будет еще чуть больше, правильно?!

– ... Полный Парад – бывает раз в сто семьдесят лет – все девять планет. Уровень падения А-защиты в тоннелях и на Ядре спрогнозировать сложно. Астрономические данные позволяют сделать вывод. Защита может упасть нелинейно. И стремительно.

– Когда это было в прошлый раз – Полный Парад? – спросил Зорин, хотя на самом деле хотел узнать другое.

– в 1981-м году.

– То есть, следующий?..

– Да, Борис, в этом году. СЕГОДНЯ. 19 января. Вот точное время, когда Парад войдет в полную силу.

Зорин посмотрел на холодные, стремительно бегущие назад цифры...

В среднем Сквозные Дороги каждые сутки перевозят около 90 миллионов человек. Объем грузов... хотя, грузы – уже не важны... Каждую секунду около четверти пассажирских составов проходят сквозь Ядро. Там скорость всегда ниже – перенаправление.

22,5 миллиона человек – с вероятностью стандартных пятидесяти процентов – уже мертвы.

В детстве бывают такие моменты. Вот, допустим, разбивается чашка. Мозг отказывается сначала верить: «Да, уже разбилась. Но ведь только что всё было хорошо!»

Только в детстве, к счастью, не нужно самому принимать решений. Чтобы сразу много людей остались живы и желательно целиком. Между тем, Матрёна продолжает что-то говорить...

– ... Физика данного процесса мне пока не ясна...

– Как это недоучли? При разработке защиты и потом при строительстве!?! – по инерции спросил Зорин. Хотя понимал: надо решать, что сейчас делать.

– Борис, – сообщила Система, – я направила краткое сообщение Старшему Дежурному Физику, – он на связи и готов ответить на этот вопрос.

Перед Диспетчером возникла модно стриженная голова. Тревожное лицо с ухоженной бородой без усов.

Молодой физик действительно был сильно взволнован:

– Борис Ефимович, Система всё сообщила. Я прочёл... Отвечая на Ваш вопрос...

Диспетчер напряженно смотрел на физика, но никак не мог поймать его взгляд.

– ... Прошлый полный парад – это «старосоветский период». За сорок пять лет до Четвертой Промышленной Революции... То есть, до формально принятой даты ее начала... Неважно! Тогда еще никакая аннигиляция не была открыта. А о строительстве наших Сквозных вообще никто и не мечтал. В голову не приходило...

Молодой ученый на секунду умолк, словно не решаясь что-то сказать.

– Послушайте, Борис Ефимыч, а может это всё – пустая перестраховка? Допустим, Вы правы. Парад планет влияет на энергозащиту тоннелей и сооружений в Ядре...

Зорин продолжал терпеливо слушать, внимательно глядя на бегающие глаза дежурного физика. Очень хотелось крикнуть: «Какова хрена позже не сопоставили? Не обнаружили зависимость?!»

Ученый тем временем продолжал, всё увереннее, словно убеждал сам себя:

– Еще же ничего страшного не произошло... Потом, подобное уже было, насколько я понимаю. Что имеется в виду? Большие парады, не полные. Ну, упала защита до 81-го. В большом параде – шесть планет, в полном – девять. Хорошо, будет защита раз в жизни – 75. Это на границе нормы...

– Если линейно, – глухо произнес Зорин.

– Что, простите, линейно? – не понял физик. На секунду он поднял глаза.

– Если зависимость – линейная, то, да, упадет до 75. А ты уверен?

– В чем, в зависимости?

– Нет, ..., в жопе!!

Дежурный физик молчал.

Любая ругань ложится в досье. Но сейчас Зорину было всё равно. Нужно решение – единственно правильное.

– Система, прием!

– Всегда здесь. По Регламенту я не прерываю разговор лю-

дей в течение первых трех минут.

– Давай!

Ровным голосом Матрёна продолжила:

– В данном случае нет никакой гарантии – в сохранении линейной зависимости при увеличении числа планет «в параде» с шести до девяти. Я предполагаю, есть некое критическое число, начиная с условных семи. Далее воздействие может развиваться в прогрессии.

Физик заметно побледнел, лоб стал влажным. Он судорожно сглотнул.

– Прогноз, – негромко велел Старший Диспетчер.

– А-Защита тоннелей в Ядре планеты может полностью выйти из строя. Я даю порядка 65,87 процентов вероятности...

– Дальше? – еще тише спросил Борис, хотя и так всё было ясно.

– В случае полного отключения защиты стены тоннелей в Ядре будут полностью расплавлены и перейдут в газообразное состояние за 10 секунд.

Бывают в жизни ситуации, когда человек сам становится, как робот. То есть действует холодно и безошибочно.

– Сынок, ты очень помог, – быстро сказал Борис, – всем доложу сам. Отбой.

Прежде, чем онемевший физик сумел разлепить рот, взмахом руки Борис убрал проекцию из пространства перед собой.

– Система! У нас с тобой будет «Синтез». Я инициирую «Белый Код».

– Нужна санкция по первой категории...

– Значит, будет! Начинай подготовку, дочка...

– Подготовку начала!

Состояние «Синтез» в режиме «Белый код» разработано специально для таких случаев. *«Предотвращение угрозы катастрофы с массовой гибелью людей на линиях, в помещениях и сооружениях Сквозных Железных Дорог».*

Синтез – это как коллективный разум. Система уже ВО-ОБЩЕ ничего не делает без осознанного подтверждения человека. Человек, в свою очередь, получает колоссальные, нечеловеческие возможности для управления Дорогой.

И еще – Система не допустит диспетчера в «Синтез» при наличии одной из следующих причин:

первое: он – не он (чужой, террорист и тому подобное),

второе: человек нездоров, у него – внезапно – диагностируется мания, фобия, он не может в данный момент отвечать за свои действия и руководить ими,

и наконец – Система, сканируя мозг диспетчера, видит: у того нерациональные, эгоистические, деструктивные намерения.

Есть только одно, что Система при проверке не видит. За что она не отвечает. Обоснованно диспетчер инициирует «Синтез» и режим «Белый Код» или нет? Система не может видеть будущее. Только прогноз по вероятностным линиям.

Насколько обоснованно диспетчер воспользовался правом инициировать «Белый код» – это потом скажут специальные люди. Особая Внутренняя Комиссия СЖД. Такое мы машинам никогда не отдадим!

«Белый код» – ответственность колоссальная. Если признают, что инициация не была обоснованной – это пожизненный срок в «Золотой черепахе», на Луне. В одиночке. Без помилования и УДО. Без амнистии. Угроза такого наказания – это предупреждение.

Для всех, кто хочет «мирового господства» – за счет других...

За недолгую историю Сквозных Дорог «Белый код» инициировали всего дважды.

Первый раз человек вообще не смог вернуться в телесную оболочку. А может, уже не хотел. Был он из Сектора «Индостан». Поговаривали, что, вот, мол, достиг нирваны таким экзотическим способом.

Второй раз, лет десять назад, Дежурный Диспетчер, тоже из Сектора «Россия», успешно предотвратил большой теракт.

Тогда преступники пронесли взрывчатое вещество нового типа. Система не опознала. Рамка, которая проверяет толпу до посадки в вагоны, была только одна (теперь, если злонамеренный человек установлен, длинный кессон до поездов автоматически разделяется на несколько автономных блоков. Террористов можно аккуратно изолировать.

Тогда всё кончилось относительно успешно. Погибли оба террориста и «только» три пассажира. Два сотрудника международной полиции получили ранения.

А могли умереть все в том поезде. Более пятисот человек.

Русский Диспетчер после «Белого кода» вернулся. Никаких претензий никто не выдвигал. Наоборот. Тогдашний Первый Секретарь в Колонном Зале вручил Диспетчеру Звезду. Казалось бы, всё хорошо. Слава, уважение. Масса различных благ. Льготы...

Только через полгода словно угасать человек начал. Страдал депрессиями. Жизнь в реальном мире перестала его интересовать. Он уволился из Сквозных дорог, стал тяготиться обществом родных и друзей. В общем, нашли его потом на старой даче. С наградным оружием в руке.

Всё это потому, что есть у особого режима еще одна опасность. Не только уголовная статья.

Человек в «Белом коде» – больше, чем человек. Он мыслит в сотни раз продуктивнее, у него нет негативных эмоций и «тараканов в голове». Он абсолютно рационален, всеблаг и непостижим для слабых умов обычных людей. Он почти бог. И уже не совсем человек.

Как написано в одной старой-старой книжке: «трудно быть богом». Так оно и есть. Правильно мудрые авторы написали двести лет назад.

...Всё это пронеслось в голове у Зорина за несколько секунд...

Начальник Сектора «Россия» прервал виртуальное совещание.

Он тоже был когда-то старшим диспетчером. Потом Главным, затем Зам Главы Сектора на СЖД. А сейчас руководил всей российской частью Сквозных Железных Дорог.

Вместе с запросом на инициацию Борис дал краткое, но емкое сопроводительное.

Долго объяснять здесь нечего... И уже некогда.

Обоим всё было понятно.

Очень большая угроза для пассажиров.

Реальный, подтвержденный риск разрыва и уничтожения части тоннелей и узлов на Сквозных Дорогах.

На практике такого случая ещё не было.

Дать санкцию – нарушение баланса. Это точно! Руководство коллег по ту сторону Берингова пролива поднимет крик: «Опять эти русские! Воспользовались!...». Ну, не в первый и не в последний.

Да, что-то будет на самом верху. Первый Секретарь очень скоро будет разговаривать с их Президентом. Какая-то возня на бирже. Может, в обеих Армиях чуть напрягут мускулы. Не это важно.

Главное, что вариант действий – в подобной ситуации – предусмотрен. Он законный. Подробно регламентирован. Можно его реализовать. Значит, НАДО реализовать. Успеть вывести составы и всё, что можно, за границу Ядра. Перенаправить движение по старым Дуговым тоннелям вокруг Яд-

ра...

Успеть еще можно.

Глава Сектора произнес вслух, специально для фиксации Системой, чтобы она отметила все импульсы его мозга в этот момент:

– Допуск к режиму «Белый код» разрешаю. Глава Сектора «Россия» СЖД – Андрияхин».

И от себя добавил:

– Удачи, Борис!

В этот момент Зорину пришла неприятная мысль.

Если инициацию сочтут необоснованной, Руководитель, разрешивший допуск, просто теряет работу и «генеральскую» пенсию. А что будет с Диспетчером...

Но, об этом думать – сразу проиграть. Поэтому такие мысли Борис сразу подавил.

Он только успел дать указание Матрёне о санкционированной инициации... как увидел входящий вызов! Этого еще не хватало! Но игнорировать нельзя. Особая – «красная» – правительственная линия.

Бдительная брыластая рожа без возраста. «Политический» зачес. Черные кустистые брови строго сдвинуты. Значок на лацкане.

Над проекцией головы – в пространстве указан статус.

Ого! Четвертый помощник Первого секретаря! Курирует связь и транспорт. Включая наши Сквозные. «...Совесть нации – чистое зеркало!..»

Надо с ними понаглее. Они ж, как животные: понимаю только грубую силу. Перехватить инициативу в разговоре...

– Товарищ Помощник! Прошу извинить, чрезвычайная ситуация! Не могу уделить время! Жизни пассажиров на СЖД под угрозой!

– Да... диспетчер, э-э... приветствую... Я решил провести беседу с вами непосредственно. Так сказать, ближе к исполнителям...

«Вот ведь не меняются, твари! Не вымирают и не мутируют!»

– Весьма рад. Высоко ценю. Только очень дорого время! Наше народное!!.

«Ведь знает, сволочь – уже запущена процедура. Счёт на минуты! Но, ему – всё равно. О шкуре своей думает, как бы не задело – по касательной. Если что. У них там, конечно, ключи от всех замков. Но отменить «Белый код» уже никто не может. Это тоже правило. Точка невозврата пройдена, как только Глава Сектора вслух сказал слово «разрешаю», назвал должность и фамилию».

– ...Да, э-э, конечно ... буду краток... Есть мнение, ввод этого вашего режима – большой риск. Для общемирового равновесия... Концентрация управления в одних руках. Хотелось бы провентилировать с вами... Какие альтернативы у инициации режима... этого вашего... эээ... красного пароля?..

– Белого кода! Альтернативы? Единственная альтернати-

ва – устранение первопричины падения А-Защиты, товарищ Помощник!

(«Как вопросы, такие и ответы!»)

– Это реально провести прямо сейчас? Вы прорабатывали данную возможность или проигнорировали ее?.

«ДВА ЧАСА ДВАДЦАТЬ ДЕВЯТЬ МИНУТ ДО СМЕРТИ ДВАДЦАТИ ДВУХ С ПОЛОВИНОЙ МИЛЛИОНОВ».

Борису захотелось приподняться и резко ударить «товарища помощника» – лбом в нос.

На долю секунды Зорин забыл, что перед ним никого нет, а в реальности бдительное лицо – может быть где угодно.

Машина, вероятно, снова зафиксировала учащение пульса и другие проявления диспетчерского гнева.

Очень кстати Система пояснила:

– Товарищ Помощник Первого Секретаря! Конечно, мы всё проработали. Первопричина падения аннигиляционной защиты раскрыта! Это полный парад планет Солнечной Системы. В настоящее время даже новейшие земные технологии не позволяют влиять на процессы столь космического масштаба... Товарищ Помощник!

Борису показалось, будто кто-то невидимый, но близкий и чуткий положил ладонь ему на плечо и чуть сжал пальцы.

«Молодец, девочка!»

Номенклатурное лицо с жабыми губами дрогнуло. Немного поплыли вверх строгие брови.

«Растерялся, сволочь!.. А я, дурак, только теряю с ним

время. Ведь уже принял решение. По сравнению с главным – ничем не рискую».

– Что у вас там за женщины?!.

Над проекцией сановной рожки Матрёна стремительно выбросила крупную надпись:

«Система подтверждает разрешенную инициацию режима «Белой код».

«Финиш!»

С этой секунды Диспетчер действует безо всяких указаний сверху: «...только на основе действующих нормативных актов и своего внутреннего убеждения».

– Матрёна, откуда посторонние в эфире в условиях ЧП!?

Прервать соединение с правительственной линией!

– Есть прервать!

Помощник, тихо закипая, начал булькать какими-то словами... Но Матрёна смела изображение его лица, как пыль.

«ДВА ЧАСА ДВАДЦАТЬ СЕМЬ МИНУТ ДО СМЕРТИ ДВАДЦАТИ ДВУХ С ПОЛОВИНОЙ МИЛЛИОНОВ».

Система ведет проверку психофизиологического состояния. Диспетчера называют это «исповедь».

Через пару минут Зорин сможет мгновенно находить и обрабатывать любую информацию. Сам в своем мозгу будет видеть и чувствовать все составы одновременно на каждом участке, на любом пути. Каждый сантиметр всех тоннелей. Всех коммуникаций.

Новый уровень сознания, особенно первую минуту – это

сложно.

Конечно, каждый проходил курс тренировок, на локальных симуляторах. Однако это не в счет: просто программа внутри программы. Как читать о войне и пережить самому...

Есть несколько методик. Каждый применяет наиболее близкую по психотипу. Борис всегда стоял за йоговские упражнения:

«Напрягли свое тело

С силой провели руками вниз

И – расслабились

Почувствовали свое тело

Осознали, что оно есть

Почувствовали каждую клеточку своего тела

С каждым вдохом и выдохом мы всё более и более расслабляемся...»

Диспетчерам рекомендовали и другие медитативные практики. Древние и надежные: «Я больше дома. Больше города. Планеты. Солнца. Больше галактики. Я – бесконечен! Я и Вселенная плавно перетекаем друг в друга...»

Что еще такое? Опять!..

На этот раз – уже взлом. Неопознанный канал.

Узкое лицо, оливковый оттенок, тонкие усики, припухшие веки. Ноль эмоций...

– Уважаемый Господин Диспетчер, хорошего дня. Вы не сможете меня идентифицировать. Это часть наших возможностей. Мы отслеживаем некоторые вещи, включая, прави-

тельствственные переговоры... Впрочем, к делу. Вынужден сообщить. Мне абсолютно неудобны сейчас любые чрезвычайные меры на транспорте. Никак не могу терять время. Настоятельно рекомендую пересмотреть решение о введении режима «Белый Код». В противном...

– Система! Угроза! ВЫСШАЯ степень!

Что хорошо в Машине – она не спорит, как человеческая женщина (то есть, обычно – не спорит).

Зато реагирует столь же молниеносно. (Так русская жена может ударить пьяноватого супруга. Вот он с бормотаньем только потянул грабки... и, вдруг – удар, короткий полет, и – уважаемый отец семейства тихо лежит на сигма-линолеуме. И спит...)

Матрёна резко протянула «руку» сквозь миллиарды сигналов в Нейросети и выхватила человека в EXTRA-VIP-вагоне, в поезде – недалеко от центра Ядра.

(Теперь господин в безукоризненном фраке – как овощ. Безучастен к внешним раздражителям. Сидит в роскошном кресле, в личном салон-вагоне палисандрового дерева с роялем, люстрами и баром. Все имплантированные устройства у господина заблокированы. Люди из специальной правоохраны его страны уведомят. С удовольствием будут ожидать на станции прибытия. Дело простое, а статья серьезная. Очень... Невдалеке от специальной полиции – конкуренты, из других кланов. Тоже рады...)

Теперь – всё.

Мы падаем в кроличью нору.

Машина плавно, но стремительно погружает Диспетчера на нижний уровень – «в самую дальнюю матрёшку Системы». Человек здесь перестает быть собой. У него больше нет эмоций, сомнений, страха. Только система принятия решений. Человек ощущает огромный мир Сквозных дорог вплоть до последней заклепки, датчика, микросхемы...

Бранный мир человеческой жизни оставил Диспетчера.

Резкий переход дает жесткие последствия. Потом, при выходе. Но сейчас это всё уже не важно.

Важны только 22,5 миллиона в тоннелях Ядра, которые через «02:19:45...44...43...42...» могут стать паром за несколько секунд.

Есть.

Инициация завершена.

Голос Системы уже не вне тебя. Это и не голос. Мысли без слов. Импульсы.

«...И слово это было...»

Теперь они с Системой одно целое. Человек не работает с ней. Он и есть Система. Могучий электронный мозг Матрёны – часть того, что у Диспетчера в голове.

Состояние в режиме «Белый код» нельзя описать человеческими словами.

Как в той же старинной фантастической повести: «Дорогой мой дон Румата, если бы я мог представить себя богом, я бы стал им...»

Не надо запрашивать информацию о тоннелях, составах, чьей-то зоне ответственности...

Сейчас – всё можно, реально, легко.

Все чувствую. Тоннели – вены и жилы. Составы – кровь и лимфа. За мгновение просчитываю расписание для десятков тысяч составов в тысячах тоннелей. Меняю маршруты.

Вся картина видна сразу. Можно выделять оптимальные варианты. Их всегда несколько. Выбор варианта... сделан. Указание на составы... даны.

Указания на Дуги в обход Ядра – даны. Магнитная подушка... включена и действует на Дугах везде.

Все составы – каждый на своём маршруте – в своём отрезке времени соотнесены между собой. Как нити, из которые ткут полотно. Все рейсы перезапущены на дуговые линии. Далеко от раскаленной мантии Земли.

Даже онлайн-машинистов можно всех отключить. При необходимости.

Управлять способен один. Составами всех направлений. Дежурный Диспетчер из Сектора «Россия». Обычный человек, со своими достоинствами, слабостями и недостатками. Просто сейчас он – всемогущ.

В Мире, во всех двенадцати Секторах – на всех языках Дороги – Система самым спокойным голосом сделала объявление. Что *«составы проследуют по Дуговым Линиям в обход Ядра по штатным техническим причинам»*.

Во время объявления Система действовала на психи-

ку каждого человека. Волнами особого диапазона (когда-то давно главы стран-участников Дороги подписали закрытое соглашение).

Диспетчер, в ту же секунду, когда сотворил расписание и перенаправил составы, одновременно помыслил. И слова его принял разум тех людей – кому слова те были обращены:

«Внимание.

Это дежурный Диспетчер СЖД, Зорин Борис, Сектор «Россия».

Действует режим «Белый Код».

Работники Сквозных Дорог немедленно эвакуируются из Ядра согласно существующим протоколам.

Служебные составы после эвакуации персонала возвращаются и курсируют в служебных туннелях в автоматическом режиме.

В случае аварии пассажирского состава дежурный Диспетчер построит новый маршрут в обход – не менее, чем за тысячу километров.

С неподвижного, аварийного пассажирского состава – всех пассажиров и персонал через служебные туннели эвакуировать силами антропоморфных роботов. Сотрудников-людей при эвакуации использовать запрещено.

После полной эвакуации лиц из аварийного состава – состав аннигилировать, исключая загромождение туннелей.

Грузы с неподвижных, аварийных составов эвакуировать запрещено.

Все резервные пассажирские составы подготовить в качестве спасательных.

Все грузовые составы пропускают пассажирские вперед.

Предоставить два резервных источника питания для Главного Компьютера Системы СЖД – SGE.KAZD-3493\43 («Матрёна»).

Все текущие работы по конфигурированию программ Главного Компьютера Системы – прекратить. Перезапуск любых программ Главного Компьютера – отменить.

Все составы сквозь Ядро идут по высшему технологическому пределу. Ограничения по скоростемерам отменены».

Но даже Диспетчер, ставший сверхчеловеком, не спасает миллионы людей в одиночку.

То есть, не демонстрирует это...

На свете еще много государств. Мировой Совет делает первые неуверенные шаги (как консультативный орган при ООН).

Диспетчер разослал в Секторы всем одиннадцати дежурным диспетчерам необходимую информацию. Тоже не слова, а импульсы. Прямо в мозг. Усиленные мощным убеждением.

План эвакуации работников из Ядра проходил успешно. Все заняли свои, установленные протоколами места. Как на тренировках. Служебные поезда Секторов по резервным линиям эвакуировали людей в зоны своей ответственности...

Пассажиры в большинстве ничего и не заметили. Они за-

платили за билет. А по какому тоннелю прошел поезд – это не важно. Здесь промежуточных станций нет.

... В это утро, 19 января, Анастасия Зорина – третья, самая младшая дочь диспетчера Бориса Зорина находилась в самом центре Ядра. Она была командиром-стажером и управляла землеройным экскаватором.

Тоннели продолжали строить. Дистанционного управления техникой здесь нет – не та специфика. И аннигиляторы использовать крайне опасно. Для рытья вплотную к другим линиям.

Сверхтяжелый землеройный экскаватор «Медведка-Е250» – это вам не антропоморфный путевой робот. Такие машины собирают только у нас в Союзе, в Минске. Похожие зарубежные – чуть попроще – есть лишь у британских N-JCB. «Е250» – могучий гигант на атомной тяге, способен вгрызаться в породу многократно плотнее гранита. Здесь, в самом центре Земли. Такие давно работают в лунных кратерах и на Марсе. Позже новые модификации полетят на малые объекты в Пояс Койпера – у самого края Солнечной Системы... Женщин-операторов на таких машинах – не много.

Диспетчеры–«движенцы» – элита железнодорожного транспорта. Дочь Старшего Диспетчера могла устроиться в своем Секторе куда угодно. Но Настя еще в техникуме выбрала «Медведку». Сама. Отец не стал отговаривать. Уважал выбор. «Такая же профессия, как любая другая на же-

лезке!» – объявил Борис жене. Супруга только напряженно глянула на мужа. И ничего не сказала. И позже выбору дочери мешать не пыталась.

А сейчас Анастасия в самом опасном месте. В центре ядра планеты, в кресле операторской кабины на корме вращающегося экскаватора. Прищурила глаза, вглядываясь в монитор. Совсем недалеко по уже прорытым тоннелям летят составы. Здесь ошибаться нельзя. Кабина «Медведки» со стабилизаторами и под особой, тройной защитой. Но всё вокруг чуть вибрирует и словно поёт. Это вращение центрального десятиметрового сверла.

«Оператор Зорина, здесь Дежурный Диспетчер. Приём», – прямо в голове вдруг возник родной отцовский голос. Привычно твёрдый. Только какой-то... без тепла и эмоций.

«О, как! Папка! Ты в самом низу Матрёшки? «Белый код»? Чё-то серьёзное?»

Анастасия – девушка очень умная. Не просто так: дочь – Бориса Зорина. Отвечает тоже в мыслях, а не вслух. Чтобы не пугать экипаж. Ребята здесь же, в кабине. («О введении особого Режима будет объявлено всем только через две минуты»).

«Под контролем. Эвакуация пассажиров и персонала из Ядра».

«А-а... Ты же сейчас не совсем человек? Говоришь так...»

«Оператор, это посторонняя информация. Фиксирую координаты твоего S-браслета в 356-м строящемся тоннеле.

Вижу тебя, в том числе, во внутренние камеры экскаватора, госномер РА 6575 ШН 109 RUS. Мыслишь рационально, спокойно. Одобряю. Деятельность сердца и мозга нормальные...»

«Что психовать-то? Мы ж с тобой железнодорожники...»

«Борис, уровень А-Защиты в Ядре – шестьдесят один процент», – будто над ухом шепнула Матрёна.

«Внимание, Стажёр. Ровно через пять минут прибудет служебный эвакуационный состав. Посадка в спасательном режиме. Экскаватор и всё оборудование оставить немедленно. Ожидать...»

Настя еле слышно вздохнула.

«Товарищ Дежурный Диспетчер. Вас поняла. Грузимся по плану эвакуации. Ручное барахло оставляем... Всё, как на тренировках».

«Принято. Рад за вас всех. Расчетное время прибытия из Ядра у вас допустимое... Удачной эвакуации».

«Уверена, всё будет нормально, Пап!.. Ах, да, ты же сейчас ничего не чувствуешь. Всё равно. Люблю тебя... Связь кончаю!»

«Оператор... Да, Я ЗНАЮ: ВСЕ БУДЕТ ХОРОШО. Всё просчитано. Матрёна несколько раз отработала на моделях... Отбой, Дочка...»

Через пять минут двадцать секунд (с начала разговора) весь экипаж строительной бригады № 312 Сектора «Россия», навсегда оставил Экскаватор госномер РА 6575 ШН

109 RUS и погрузился в спасательный состав. Он полетел из Ядра выше всех планок скоростемера.

Наверх. Домой...

Через четыре минуты, как последний товарный состав покинул Ядро, свернув на дуговую линию, Полный Парад Планет вошёл в решающую фазу.

На тот момент никто не знал природы его странного воздействия.

А-защита всё падала, пока не отключилась совсем. Тоннели и сооружения, проходящие сквозь мантию, мгновенно превратились в пар. Земля отвоевала часть своих позиций у человека.

Сквозная Железная Дорога – за рамками раскаленного пространства – не исчезла. Машина, человек и автоматика Системы работали вместе отлично. Просто составы теперь снова шли по Дугам, вокруг Ядра Земли, как в самом начале.

Решение по «Белому коду» было признано обоснованным и оправданным. Безоговорочно. И на все сто процентов – *«единственно верным шагом в сложнейшей, критической ситуации»*.

Ученые из Общемирового НИИ СЖД потом еще долго изучали странное поле Парада Планет, которое разрушает А-защиту. Чтобы вновь отстроенные тоннели – спустя 170 лет, на очередной Полный Парад – могли выдержать и защитить от раскаленной мантии земного ядра – всех людей.

На Сквозных Железных Дорогах.

Природа, Планеты Солнечной системы в очередной раз показали Человеку, кто он. Атом! Песчинка...

Земля, правда, тоже Песчинка – в рамках Галактики. Вопрос масштаба...

Казалось бы, люди следуют дорогой знаний. Но сколь ни идет человек – всё дальше отодвигается у знаний горизонт. И снова кажется: ничего нам неизвестно. Что же остаётся?

Человек продолжает двигаться по Дороге дальше...

Послесловие

Мы прочли с вами маленькую повесть.

Короткие зарисовки, конечно, не могут отразить жизнь и историю такого огромного понятия – как Российские Железные Дороги.

Согласен, история, а тем более, жизнь этого организма – глобальна.

Двести лет труда, сотни тысяч километров дорог, судьбы миллионов людей, профессиональные династии общим сроком в сотни тысяч лет.

Напоминает фэнтези, правда? *«Династия в сотни тысяч лет»*.

Но это не сказка.

Это реальность.

Чтобы отразить ее, сохранить, можно создать огромную

библиотеку, архив. Из копий документов, воспоминаний...

И – художественных произведений.

Через них мы можем прикоснуться к важным событиям железнодорожной жизни.

И не только железнодорожной. Через эту призму мы смотрим на историю самой нашей России.

От изобретения паровоза, через проектирование и строительство дорог, техники, сооружений. Через войны, а затем – восстановление и новую жизнь.

К настоящему времени. Которое и есть всегда – самое важное.

К Будущему...

Да, жизнь в обе стороны бесконечна...

Сейчас удалось слетать всего на полтора столетия вперед.

А вот интересно, какой будет железная дорога лет через пятьсот? А через тысячу!?

Писателям, ученым-футурологам предстоит придумать (а другим людям – потом воплотить) еще очень-очень многое...

С историей – то же самое.

Настоящие энтузиасты – знатоки, историки – а тем более, сами железнодорожники, могут рассказать намного больше.

Вот, например, изобретение паровоза. Конечно, настоящая веха!

Но ничто не происходит на пустом месте, вдруг.

Предтечей паровоза стало изобретение первой паровой

машины. Помните, в рассказе «Первая верста из чугуна» уральский мастер упоминает об этом в разговоре на постоялом дворе?

Так всё и было.

...Однажды Екатерине Второй положили на стол доклад об изобретении паровой машины и первого двухтактного двигателя.

Что, скажете, снова фантастика? Как это – двигатели, уже через сорок лет после Петра Первого? Какой-то ретро-футуризм? Ничуть! Это тоже чистая правда! Такой уж у нас народ талантливый. Всегда обгоняет время на Птице-Тройке.

Но! Это уже совершенно другая история...

А всем российским железнодорожникам, кто честно делает свою работу – всех благ!

И наше искреннее уважение!..

Красногорск

2023