

ГЛАВА I

ВРЕМЯ ЛОШАДЕЙ ПРОШЛО

Чарльз Ховард был похож на огромную, несущуюся на всех парах машину. И ты должен либо заскочить на нее, либо убраться с ее пути. Ховард, бывало, стремительно входил в комнату, разминая сигарету в пальцах, — и люди сразу готовы были следовать за ним, как рыба-лоцман за акулой. И ничего не могли с собой поделывать. Тогда, в 1935 году, Ховарду было 58 лет. Высокий, видный мужчина, он носил солидные костюмы и ездил на огромном «бьюике». Но дело было вовсе не в его внешности. Он жил на своем ранчо в Калифорнии, таком большом, что человек, свернув не в ту сторону, мог затеряться на его просторах навсегда. Однако материальное положение тут тоже было ни при чем. Разговаривал он негромко и особым красноречием не отличался. Секрет этого человека был в удивительной сдержанности, в спокойном добродушии, с которым он относился к окружающим. Людей привлекал в нем какой-то неуловимый флер. Чарльз Ховард излучал непоколебимую уверенность, которая и других заставляла поверить, что этот мир всегда будет покоряться его воле.

Настоящая зрелость пришла к Ховарду задолго до того, как у него появились и большие автомобили, и большое ранчо, и большие деньги, когда у него за душой была только вера в свою судьбу, а в кармане — всего 21 цент⁸. Он сидел в раскачивающемся вагоне, в чреве трансконтинентального поезда, который увозил его из Нью-Йорка на запад. Ему было 26 лет. Он обладал пылким воображением, был красив, высок и выглядел истинным джентльменом. Люди, встречавшие его позднее, и представить не могли, что прежде

у него была роскошная шевелюра. Благодаря годам, проведенным в седле во время учебы в военном училище, он приобрел отменную выправку.

Ховард родился и вырос на востоке страны, но в его крови была неутомимость, свойственная уроженцам запада. Именно из-за нее он записался в кавалерию во время испано-американской войны. И хотя Ховард стал искусным наездником, по стечению обстоятельств, из-за свирепствовавшей в войсках дизентерии, он так и не попал никуда дальше военного лагеря Уилера в Алабаме⁹. После увольнения из армии он работал в Нью-Йорке, ремонтировал велосипеды и участвовал в велогонках, женился, в браке родились двое сыновей¹⁰. Похоже, жизнь удалась, но на востоке Ховарду было тесно. Он, казалось, не находил себе покоя. Все его чаяния, его амбиции и устремления были нацелены на бескрайние просторы запада по ту сторону Скалистых гор. В тот самый день в 1903 году он больше не мог сдерживать этот порыв. Он бросил все и сел в поезд, пообещав Фанни Мэй, своей жене, что скоро прилетит за ней. И сошел с поезда уже в Сан-Франциско. На 21 цент особо не развернешься. Но Ховарду каким-то образом удалось взять в долг и собрать достаточно денег, чтобы открыть небольшую мастерскую по ремонту велосипедов в центре города на Ван-Несс-авеню. Там он возился с велосипедами — и ждал, когда в его жизни появится что-нибудь действительно интересное.

И оно появилось. Вереница расстроенных мужчин обивали порог его мастерской. У этих чудаков было слишком много денег в карманах и слишком много свободного времени. Они тратили огромные суммы на нелепые машины, именуемые автомобилями, о чем потом очень жалели.

Самодвижущиеся экипажи только-только появились в Сан-Франциско и превратились в одно из тех стихийных бедствий, которые приносят несчастье и напасти всем, кроме историков. Большинство потребителей старались дер-

жаться подальше от этих «дьявольских устройств»¹¹. Люди, которые их покупали, становились притчей во языцех, героями анекдотов и в некоторой степени объектами всеобщего порицания. В Сан-Франциско 1903 года конные экипажи отнюдь не считались допотопным и отжившим свое средством передвижения.

И это неудивительно. Автомобиль, столь эффективный в теории, на практике оказывался довольно опасным механизмом. Он извергал клубы выхлопных газов, вздымал тучи пыли и беспомощно увязал в самых безобидных на вид лужах, блокируя гужевой транспорт и устраивая пронзительную какофонию, заставлявшую шарахаться испуганных лошадей. Возмущенные местные законодатели принимали ответные меры, некоторые из них могли бы послужить памятником законодательному творчеству¹². В одном из городков, например, автомобилисты были обязаны останавливаться, выходить из машины и зажигать сигнальную ракету каждый раз, когда в поле зрения появлялся конный экипаж. Законодатели Массачусетса пытались — к счастью, безуспешно — провести закон, согласно которому каждый автомобиль надлежало оснастить колоколом, трезвонившим с каждым поворотом колес. В некоторых городах полиция имела право останавливать проезжающие автомобили с помощью веревок, цепей и проволоки. Полицейским даже разрешалось стрелять — при условии, что они проявят разумную осторожность и не пристрелят водителя. Сан-Франциско тоже не удалось избежать этой волны законотворчества. Озлобленные городские власти провели закон, запрещающий автомобилям выезжать за пределы Стэнфордского университетского городка и туристических районов, тем самым лишая их права въезда в город¹³.

Но на этом сложности не заканчивались. Цена, которую запрашивали за самый дешевый автомобиль, в два, а иногда даже в три раза превышала годовой доход среднестатисти-

ческого работника, получавшего 500 долларов. И за эту сумму можно было приобрести только четыре колеса, корпус и мотор. «Аксессуары», к которым причислялись бамперы, карбюраторы и фары, нужно было покупать отдельно¹⁴. Чтобы завести машину вручную, с помощью специального кривого стартера, нужна была недюжинная сила. При отсутствии заправочных станций автовладельцам приходилось тащиться с канистрой на пять галлонов к местному аптекарю и наполнять ее доверху по 60 центов за галлон, надеясь, что аптекарь не заменит бензин керосином¹⁵. Врачи советовали женщинам держаться подальше от автомобилей из опасения, что те могут отравиться выхлопными газами. Некоторые отважные представительницы слабого пола носили нелепые шляпы, «защищающие от ветра»¹⁶, этакие матерчатые тыквы с небольшими стеклянными окошками. Голову полностью засовывали в такую сферу, при этом должно было хватить места для пышных викторианских причесок того времени. Еще одним кошмаром для водителей оказывался вопрос, как найти дорогу. В Сан-Франциско только-только появлялись первые дорожные знаки. Их устанавливала одна предпримчивая страховая компания в надежде привлечь клиентов¹⁷. Знаки помогали автомобилистам выбраться за город, где они могли устраивать пикники подальше от сердитых горожан¹⁸. Ну и наконец, сам процесс вождения был довольно трудоемким. Первые автомобили, которые появились в Сан-Франциско, были настолько маломощными, что могли осилить далеко не каждый холм. Подъем на Девятнадцатой авеню был таким крутым, таким пугающим для мотора тех времен, что для местных жителей стало развлечением наблюдать, как натужно кряхтящие автомобили поднимались вверх по улице. Деликатность конституции и сбои в работе стали неиссякаемым источником насмешек. На карикатуре того времени изображена пара, стоящая на обочине у сломанного автомобиля. Под картинкой надпись: «Праздные богачи».

Но там, где жители Сан-Франциско видели лишь неприятности, Чарльз Ховард увидел свой шанс. Мастерских по ремонту автомобилей еще не существовало — да в них и не было смысла, пока мало у кого хватало глупости приобретать автомобиль¹⁹. Автовладельцам некуда было обратиться, если машина выходила из строя. Специалист по ремонту велосипедов больше всего подходил на роль автомеханика, а мастерская Ховарда располагалась в удобной близости от домов богатых автовладельцев. И как только Ховард обосновался в городе, у его порога стали появляться расстроенные автолюбители.

Чарльз Ховард питал слабость к сложным заданиям. Он принимал вызов, ковырялся в моторах и находил способ приводить их в порядок. Он стал посещать примитивные автогонки, которые проводились за городом, и довольно скоро уже принимал в них участие. На первых американских автогонках, которые проводились восемью годами ранее в пригороде Эванстона, штат Иллинойс, лидер гонки пронесся на головокружительной скорости в семь с половиной миль в час²⁰. Но к 1903 году мощность автомобилей значительно возросла: на проходивших в том же году трансъевропейских автогонках один автомобиль развил среднюю скорость в 65,3 мили в час. Эти состязания превратились в захватывающее зрелище. Но такая скорость привела к астрономическому росту числа несчастных случаев. Например, на европейских автогонках погибло столько людей, что в конечном итоге они были прерваны как повлекшие за собой «слишком много человеческих жертв»²¹.

Ховард же рассматривал эти хитроумные устройства как инструмент для воплощения своих честолюбивых замыслов. Он решился на весьма дерзкий шаг: сел в поезд, направлявшийся на восток, приехал в Детройт и каким-то образом договорился о встрече с Уильямом Дюрантом, главой «Бьюик Отомобайлс» и будущим основателем