

АРТУР ХЕЙЛИ

КОЛЕСА



*ИЗДАТЕЛЬСТВО АСТ
МОСКВА*

УДК 821.111-31(73)
ББК 84(7Coe)-44
Х35

Arthur Hailey
WHEELS

Перевод с английского
Т. А. Кудрявцевой и В. П. Котелкина

Печатается с разрешения издательства Doubleday,
an imprint of The Knopf Doubleday Publishing Group,
a division of Random House LLC.

Хейли, Артур.

Х35 Колеса : [роман] / Артур Хейли ; [перевод с
английского Т. А. Кудрявцевой, В. П. Котел-
кина]. — Москва : Издательство АСТ, 2022. —
608 с.

ISBN 978-5-17-151162-3 (Эксклюзивная классика)
Компьютерный дизайн В. Воронина

ISBN 978-5-17-093534-5 (Артур Хейли: классика для всех)
Серийное оформление В. Е. Половцева

Мир гигантской автомобильной компании. Мир,
подобный совершенному, безупречному механизму. И
люди здесь подобны деталям сложного механизма. Од-
нако и тут их порой раздирают бурные страсти — жажда
любви и успеха, денег и власти. Но когда страсти пе-
рехлестывают через край, случиться может что угодно, а
идеальный механизм может дать сбой...

УДК 821.111-31(73)
ББК 84(7Coe)-44

ISBN 978-5-17-151162-3
ISBN 978-5-17-093534-5

© Arthur Hailey, 1971
© Перевод. Т.А. Кудрявцева,
наследники, 2014
© Перевод. В.П. Котелкин, 1993
© Издание на русском языке AST
Publishers, 2022

Отныне — с восхода солнца и до наступления темноты — ни единой повозке не разрешено будет въезжать в черту Города... Тем же, что въедут в Город ночью и еще будут находиться в нем на заре, надлежит разгрузиться и стоять порожняком до указанного выше часа...

*Советы Юлия Цезаря Сенату, 44 г.
до н.э.*

В Городе совершенно невозможно спать... Грохот повозок на узких, извилистых улицах такой... что мертвый проснется...

Сатиры Ювенала, 117 г. н.э.

1

Настроение у президента «Дженерал моторс» было преотвратительное. Ночью он плохо спал: электрическое одеяло то включалось, то выключалось, и он без конца просыпался от холода. Сейчас, все еще в пижаме и халате, он разложил инструменты на своей половине двухспальной кровати, стараясь не потревожить спавшую рядом жену, и принялся разбирать регулятор. Он почти сразу обнаружил дефектный контакт, из-за чего ночью и получилась такая петрушка. Ворча по поводу того, как плохо контролируется качество изделий фирмы, производящей электрические одеяла, президент «Дженерал моторс» вынул регулятор и направился в подвал, где у него была мастерская, чтобы заняться починкой.

Его жена Корали повернулась во сне. Через несколько минут прозвонит будильник, и она, еще не вполне проснувшись, встанет, чтобы приготовить им обоим завтрак.

На улице — а жили они в Блумфилд-Хиллз, в двенадцати милях к северу от Детройта, — еще стоял в этот час серый полумрак.

У президента «Дженерал моторс», человека обычно уравновешенного, хотя и отличавшегося стреми-

тельной легкостью и порывистостью движений, была еще одна причина для раздражения — Эмерсон Вэйл. Несколько минут назад, тихонько включив приемник, стоявший у кровати, глава «Дженерал моторс» прослушал «Новости» и среди прочих голосов узнал знакомый, пронзительный, ненавистный голос Эмерсона Вэйла, этого критикана, возомнившего себя специалистом по автомобильным делам.

Вчера на пресс-конференции в Вашингтоне он снова дал очередь по трем своим излюбленным мишеням — компаниям «Дженерал моторс», «Форд» и «Крайслер». И телеграфные агентства, по-видимому, из-за отсутствия других, более важных новостей широко осветили нападки Вэйла.

Он обвинял Большую тройку автомобильных гигантов в «алчности, преступном сговоре и злоупотреблении доверием общественности». «Преступный сговор» заключался в том, что, по утверждению Вэйла, они ничего не предпринимают для замены бензиновых двигателей — иными словами, для создания электрических и паровых двигателей, а это, как считает Вэйл, является «уже вполне реальным делом».

Обвинение было не новым, однако Вэйл, человек опытный, умевший воздействовать на публику и на прессу, включил в свое выступление самые последние данные о достижениях науки и техники и таким образом придал ему злободневность.

Президент крупнейшей в мире корпорации, доктор инженерных наук любил делать дома мелкий ремонт, когда позволяло время, и легко починил регулятор электрического одеяла. Затем принял душ, побрился, оделся и вышел в столовую, где его жена Корали уже накрыла стол к завтраку.

На обеденном столе лежала «Детройт фри пресс». Увидев фамилию и огромный снимок Эмерсона Вэйла на первой странице, президент «Дженерал моторс» со злостью швырнул газету на пол.

— Надеюсь, теперь тебе станет легче, — заметила Корали, подавая мужу противохолестериновый завтрак: вареный белок на поджаренном хлебе, помидоры и творог. Жена президента всегда готовила завтрак сама и завтракала с мужем, как бы рано он ни уезжал. Сейчас, сев напротив, она подняла с пола газету и принялась читать.

— Эмерсон Вэйл пишет, — сказала она, — что, если нашей технике по плечу космические корабли для полета человека на Луну, а со временем и на Марс, автомобильная промышленность уж наверняка могла бы создать гарантированно прочную и безупречную машину, которая не отравляла бы воздух.

Муж ее положил на стол нож и вилку.

— Неужели ты не можешь не портить мне завтрак — я и так почти ничего не ем!

— У меня такое впечатление, что тебе его испортил кто-то еще до меня. Кстати, — продолжала она, — мистер Вэйл по поводу загрязнения воздуха цитирует Библию.

— О Господи! Да где же в Библии говорится об этом?!

— Об этом говорится в Ветхом завете, дорогой мой.

Это пробудило его любопытство.

— Ну-ка прочти, — буркнул он. — Ты ведь все равно собиралась.

— Это из пророка Иеремии, — сказала Корали. — «Я ввел вас в землю плодоносную, чтобы вы питались плодами ее и добром ее, а не вошли и осквернили

землю мою и достояние мое сделали мерзостью». — Она налила еще кофе себе и ему. — Неглупо он это придумал — процитировать Библию.

— А никто и не говорит, что этот мерзавец глуп.

— «Автомобильная и нефтяная промышленность, — продолжала читать Корали, — совместными усилиями тормозят технический прогресс, который уже давно мог бы привести к созданию полноценного автомобиля с электрическим или паровым двигателем. Их резоны весьма просты. Появление такой машины заморозит огромные капиталы, вложенные ими в автомобиль с отравляющим воздух двигателем внутреннего сгорания». — Она опустила газету. — Это хоть в какой-то степени правда?

— Вэйл явно считает, что это так на все сто.

— А ты этого не считаешь?

— Естественно.

— Значит, все-все неправда?

— Иной раз в самом возмутительном заявлении бывает доля истины, — раздраженно сказал он. — Потому-то утверждения таких, как Эмерсон Вэйл, и выглядят правдоподобно.

— Значит, ты будешь отрицать то, что он сказал?

— По всей вероятности, нет.

— Почему же?

— Потому что, если «Дженерал моторс» обрушится на Вэйла, нас могут обвинить в том, что этакая махина решила раздавить маленького человека. Если же мы промолчим, нас все равно будут поносить, но по крайней мере никто не исказит наших слов.

— А не стоит кому-то все-таки ответить на это?

— Если какой-нибудь шустрый репортер доберется до Генри Форда, то получит ответ. — Президент «Дженерал моторс» улыбнулся. — Беда лишь

в том, что Генри любит сильно выражаться и газеты всего не напечатают.

— Будь я на твоём месте, — сказала Корали, — думаю, я что-то сказала бы. То есть если, конечно, я была бы убеждена в своей правоте.

— Спасибо за совет.

Президент «Дженерал моторс» быстро покончил с завтраком, стараясь больше не попадаться на приманку, брошенную женой. Но этот обмен репликами с Корали, явно стремившейся раззадорить мужа, благоприятно подействовал на него, помог выпустить пар.

Сквозь неприкрытую дверь он услышал на кухне шаги горничной: значит, его уже ждет на улице шофер с машиной, который заезжал за девушкой по дороге из гаража. Президент поднялся из-за стола и поцеловал жену.

А через несколько минут — на часах было начало седьмого — его «кадиллак» выехал на Телеграф-роуд и помчался в направлении шоссе Лоджа и нового центра Детройта. Стояло холодное октябрьское утро, в хрустком воздухе, в порывах северо-западного ветра чувствовалось приближение зимы.

Детройт — город моторов, автомобильная столица мира — просыпался к жизни.

Там же, в Блумфилд-Хиллз, в десяти минутах езды от дома президента «Дженерал моторс», первый вице-президент компании «Форд» готовился выехать в Детройтский аэропорт. Он уже позавтракал. Экономка принесла ему еду на подносе в его неярко освещенный кабинет, где он с пяти утра читал докладные записки (преимущественно на особой голубой бумаге, которой вице-президенты «Форда»

неизменно пользовались, давая указания) и диктовал на пленку краткие распоряжения. Почти не поднимая глаз от стола — и когда появилась экономка, и во время еды, — он провернул за час кучу дел, на что у других ушел бы целый день, а то и больше.

Большинство принятых им решений касалось строительства новых заводов или расширения уже существующих и влекло за собой затраты в несколько миллиардов долларов. Дело в том, что в число его обязанностей входили одобрение или отклонение проектов и расстановка их по степени важности. Однажды его спросили: не трудно ли принимать решения, связанные с такими огромными средствами? Он ответил: «Нет, потому что я всегда мысленно зачеркиваю последние три нуля. Тогда это не труднее, чем принять решение о покупке дома».

Столь прагматический мгновенный ответ был типичен для этого человека, взлетевшего с быстротой ракеты по социальной лестнице — от неизвестного торговца автомобилями до одного из десятка людей, решающих судьбу автомобильной промышленности. Попутно он, кстати сказать, стал мультимиллионером — тут, правда, невольно напрашивается вопрос: не должен ли человек расплачиваться за такой успех и такое богатство?

Первый вице-президент работал по двенадцать, а иногда и по четырнадцать часов в день, всегда в бешеном темпе и, как правило, семь дней в неделю. Сегодня, когда многие все еще будут спать, он уже будет лететь в Нью-Йорк на самолете компании и во время полета проведет с подчиненными совещание по сбыту. По прибытии на место он будет председательствовать на встрече представителей компании в различных районах страны, посвященной этому же

вопросу. Сразу после этого ему предстоит непростой разговор с двадцатью торговцами автомобилями в Нью-Джерси, у которых есть серьезные претензии по части гарантийного ремонта и обслуживания. Затем он будет присутствовать в Манхэттене на обеде, устраиваемом съездом банкиров, и выступит сам с речью. А потом из него будут вытягивать потроха корреспонденты на пресс-конференции.

К вечеру тот же самолет компании примчит его назад в Детройт, где он будет принимать посетителей у себя в кабинете и заниматься текущими делами. В какую-то минуту к нему явится парикмахер, и он, не отрываясь от дел, даст себя подстричь. За ужином, который будет подан на крыше, этажом выше его кабинета, разгорится жаркая дискуссия с начальниками отделов по поводу новых моделей машин.

А потом он заедет в часовню при Похоронном бюро Уильяма Р. Хэмилтона отдать последнюю дань коллеге, умершему накануне от коронарной недостаточности — следствие перегрузки. (Похоронное бюро Хэмилтона *de rigueur** обслуживает верхушку автомобильной иерархии — тех, кто, до конца сознавая свое социальное превосходство, проходит через него на пути к закрытому Вудлоунскому кладбищу, именуемому подчас «Валгаллой** менеджеров».)

Наконец вице-президент отправится домой — с портфелем, полным бумаг, которые он должен просмотреть к завтрашнему утру.

А сейчас, отодвинув поднос с завтраком и отложив в сторону бумаги, он встал из-за стола. Вокруг

* Здесь: неукоснительно (*фр.*).

** В скандинавской мифологии — зал, где пируют погибшие в сражениях. — *Здесь и далее примеч. пер.*

него вдоль стен кабинета виселись полки с книгами. Иной раз — но не сегодня — он с тоской окидывал их взглядом: в свое время, довольно уже давно, он много читал — причем интересовали его вещи самые разные — и вполне мог бы стать ученым, не сложись его жизнь иначе. Но сейчас у него не было времени для книг. Даже ежедневной газете придется подождать, пока он улучит минутку пробежать ее глазами. Он взял газету, которую так и не успел развернуть, и сунул в портфель. Лишь позже он узнает о последних выпадах Эмерсона Вэйла и выругается про себя, как и многие другие, кто работает в автомобильной промышленности.

В аэропорту, в зале ожидания при ангаре компании «Форд», уже собрались те, кому предстояло сопровождать вице-президента. И он, не теряя времени, сказал:

— Поехали.

Моторы реактивного самолета взревели еще прежде, чем все восемь пассажиров взошли на борт, и они не успели пристегнуть ремни, как самолет уже катил по полю. Только те, кто летает нереисовыми самолетами, знают, сколько на этом экономится времени.

Несмотря на скорость, с какой бежал самолет, все тотчас достали чемоданчики и, еще прежде чем он вырулил на взлетную полосу, уже раскрыли их у себя на коленях.

Вице-президент выступил первым.

— Нас не удовлетворяют результаты этого месяца по Северо-Востоку. Цифры вам известны, как и мне. Я хочу знать, почему это происходит. И хочу, чтобы мне сказали, какие приняты меры.

Самолет к этому времени уже поднялся в воздух.

Солнце наполовину вышло из-за горизонта — тускло-красное, оно разгоралось среди быстро мчавшихся серых облаков.

Под набиравшим высоту самолетом в свете раннего утра лежал большой город с его пригородами: центр Детройта, оазис величиной с квадратную милю, похожий на миниатюрный Манхэттен, и сразу за ним — переплетение унылых улиц, зданий, заводов, жилых домов, шоссе, в большинстве заляпанных грязью, — огромные авгиевы конюшни, на чистку которых не хватает средств. К западу от центра — более чистый, более зеленый Дирборн, приютивший гигантский промышленный комплекс на берегу реки Руж; по контрасту с ним на востоке — Гросс-Пойнт, весь в деревьях, в подстриженных газонах, рай богачей; на юге — дымный промышленный Уайандотт; а в излучине реки Детройт — Белл-Айл, лежащий на воде словно нагруженная серо-зеленая баржа. На канадской стороне реки — прокопченный Уиндзор, не уступающий по уродству худшим из своих американских старших партнеров.

При дневном свете видно было, как во всех этих городах и вокруг них мчатся машины. Десятки тысяч машин, и в них, словно армия муравьев (или пеструшек — в зависимости от того, с какой высоты смотреть), — рабочие дневной смены, клерки, чиновники высших рангов и прочие, которых ждут бесчисленные фабрики и заводы, большие и маленькие, и новый производственный день.

В стране начался еще один день выпуска автомобилей, регулируемого и контролируемого из Детройта, и на гигантском рекламном табло фирмы

автопокрышек «Гуд еар» у оживленного пересечения двух шоссе — Эдзела Форда и Уолтера Крайслера — замелькали цифры в пять футов высотой. Счетчик-великан поминутно отмечал, сколько автомобилей выпущено на данный момент в масштабах всей страны. Как только где-нибудь с конвейера сходила готовая машина, на счетчике выскакивала новая цифра.

Двадцать девять заводов на востоке страны уже приступили к работе — это их показатели отмечались сейчас на табло. Скоро к ним присоединятся тринадцать заводов по сборке автомобилей на Среднем Западе и еще шесть — в Калифорнии, и счетчик завертится быстрее. Для местных автомобилистов это рекламное табло было то же, что цифры кровяного давления для врача или индекс Доу-Джонса — для маклера. На автостоянках ежедневно заключались пари по итогам производства машин за утреннюю и вечернюю смены.

Ближе всего к табло, на расстоянии приблизительно мили, находились заводы «Крайслера» в Хэмтрэмке — там начиная с шести утра с конвейера ежечасно сходило свыше ста «доджей» и «плимутов».

Было время, когда председатель совета директоров фирмы «Крайслер» являлся на завод, чтобы лично присутствовать при запуске конвейера и контролировать качество продукции. Однако теперь он это делал редко и в это утро все еще сидел дома, просматривая «Уолл-стрит джорнэл» и потягивая кофе, который принесла ему жена, прежде чем отправиться в город на утреннее заседание Лиги искусств.

В ту далекую пору глава фирмы «Крайслер» (его тогда лишь недавно назначили президентом) целые дни проводил на заводах, отчасти потому, что захи-

ревшая, утратившая стимул корпорация требовала энергичного руководства, а отчасти потому, что он решил избавиться от ярлыка «бухгалтер», который наклеивали на всякого, добравшегося до высокого поста через финансы, а не через продажу автомобилей или создание их. Фирма «Крайслер» под его руководством пережила и взлеты, и падения. Был шестилетний период, когда она полностью завоевала доверие акционеров; затем зазвенели колокола финансового краха; затем снова — ценой жесткой экономии, огромных усилий и пота — напряжение удалось снять, так что даже нашлись люди, которые утверждали, что компания куда лучше работает в сложные и требующие жесткой экономии времена. Так или иначе, теперь уже никто не считал, что узконосая «пентастар» фирмы «Крайслер» не сумеет удержаться на орбите, — это было немалое достижение, дававшее возможность председателю совета директоров меньше суетиться, больше думать и читать то, что он хочет.

А он читал последние излияния Эмерсона Вэйла, правда, поданные в «Уолл-стрит джорнэл» менее броско, чем в «Детройт фри пресс». Но Вэйл нагонял на него скуку. Он считал, что идеи Вэйла затасканны и неоригинальны, и потому, пробежав глазами статью, стал внимательно изучать спрос и предложения на недвижимость, что для него было куда интереснее. Еще мало кто знал, что за последние несколько лет фирма скупила огромные земельные площади, по сути дела, создав настоящую империю, в результате чего компания не только приобретала более многообразный характер, но через два-три десятка лет могла (во всяком случае, такая у нее была мечта) превратиться из младшего члена Большой тройки

в компанию, равную «Дженерал моторс», а то и более крупную.

А пока — и на этот счет председатель совета директоров мог быть абсолютно спокоен — заводы фирмы «Крайслер» в Хэмтрэмке и в других местах непрерывно продолжали выпуск автомобилей.

Словом, Большая тройка в это утро, как и во все другие дни, выдавала с конвейера обычный поток машин, а младшая их сестра, «Америкэн моторс», со своего завода на севере Висконсина вливала в этот общий поток свой маленький ручеек «эмбэсседоров», «хорнетов», «джейвелинов», «тремлинов» и им подобных.

2

На сборочном автомобильном заводе, что расположен к северу от шоссе Фишера, заместитель директора — седеющий ветеран автомобилестроения Мэтт Залески — искренне обрадовался, вспомнив, что сегодня среда.

Обрадовался он не потому, что день обещал быть легким, без особых проблем и отчаянной борьбы за выживание, — таких дней у него не бывало. Вечером он, как всегда, поедет, усталый, домой с ощущением, что ему гораздо больше пятидесяти трех лет и что он провел еще один день словно в раскаленной печи. Иной раз Мэтту Залески так хотелось вернуть молодые годы, когда он был полон энергии и еще только начинал работать в автомобильной промышленности или летал на бомбардировщике во время Второй мировой войны. Оглядываясь на прожитые годы, он нередко ловил себя на мысли, что в военное время, хоть он и был в Европе в самой гуще сражений и со-