Розділ І

ПОЧАТОК БІЗНЕСУ

31 травня 1921 року «Форд Мотор Компані» випустила автомобіль № 5 000 000. Тепер він стоїть у моєму музеї поруч із маленьким газоліновим візочком, із якого я почав свої досліди й який уперше поїхав навесні 1893-го на моє превелике задоволення. Я їздив на ньому якраз тоді, коли шпаки прилетіли до Дірборну, а вони завжди повертаються 2 квітня. Обидва екіпажі — цілком різні за своїм зовнішнім виглядом і майже так само несхожі за будовою та матеріалом. Лише схема дивним чином майже не змінилася, за винятком певних деталей, які ми викинули в нашому сучасному автомобілі. Той маленький старий візок, незважаючи на свої два циліндри, пробігав двадцять миль на годину і проїздив із своїм резервуаром лише на 12 літрів повних шістдесят миль. І тепер він такий же, як і першого дня. Схема розвивалася не так швидко, як удосконалення техніки та пристосовуваність матеріалів. Певна річ, вона також удосконалилася: сучасний «форд» «Модель Т» має чотири циліндри, автоматичний пусковий пристрій і взагалі в усьому зручніший і практичніший екіпаж. Він простіший за свого попередника, але майже кожна його запчастина вже була у першій моделі. Зміни витікали з наших досліджень конструкції, а не з винаходження нового принципу. Відтак я

отримав звідси важливий урок: краще докласти максимум зусиль для вдосконалення хорошої ідеї замість гонитви за новітніми ідеями. Гарна ідея дає саме стільки, скільки можна осилити відразу.

Життя фермера змушувало мене винаходити нові та кращі транспортні засоби. Я народився 30 липня 1863 року на фермі неподалік від Дірборну в Мічиґані. І моє перше враження, про яке можу згадати, свідчить: у господарстві було занадто багато роботи порівняно з її результатами. І дотепер маю подібні відчуття щодо селянського життя.

Існує легенда, що мої батьки були дуже бідні і їм жилося нелегко. Вони дійсно були небагаті, але не йдеться про справжню бідність. Серед мічиґанських фермерів вони були навіть заможні. Мій рідний будинок і досі ще цілий і разом із фермою входить до складу мого маєтку.

На нашій, як і на інших фермах, використовувалося занадто багато важкої ручної праці. Вже з ранньої юності я зрозумів, що багато чого можна робити інакше, якимось кращим чином. Тому захопився технікою. Та й моя мати завжди стверджувала, що я природжений технік. У мене була майстерня з усілякими металевими конструкціями замість інструментів до того, як я зміг назвати щось своєю власністю. У той час не існувало ще жодних новомодних іграшок, усе, що ми мали, то була наша власна продукція. Моїми іграшками були інструменти, як і тепер. Кожен уламок машини ставав моїм скарбом.

Найважливіша подія моїх дитячих років — зустріч із локомобілем, миль за вісім від Детройту, коли ми якось їхали до міста. Мені було тоді дванадцять. Другою за важливістю подією, яка припадає на той самий рік, став подарований мені годинник.

Я уявляю собі ту машину, ніби це було вчора; це був перший віз без коня, який я бачив у житті. Механізм головним чином призначався для використання молотарки та лісопилки і складався з примітивної пересувного агрегату з паровим котлом: позаду була приладнаний чан із водою і ящик із вугіллям. Правда, я бачив уже багато локомобілів, які перевозилися кіньми, але цей мав сполучний ланцюг, що вів до задніх коліс підводоподібної підставки, на якій стояв паровий казан. Машину встановили над паровим казаном, і один-єдиний чоловік на платформі позаду парового казана міг нагортати лопатою вугілля й керувати клапаном і важелем. Ця машина була збудована у «Ніколса, Шепарда і К°» у Батл-Кріку. Про це я дізнався негайно. Машину зупинили, щоб пропустити нас із кіньми, і я, сидячи позаду воза, затіяв розмову з механіком, перш ніж мій батько, який правив, примітив це. Механік був дуже радий, що міг усе пояснити, адже пишався своєю машиною. Він показав мені, як знімається ланцюг із рушійного колеса й як одягається невеликий приводний пасок, аби урухомити інші машини. Він розповів, що машина робить двісті обертів на хвилину і що сполучний ланцюг можна відчепити, щоб зупинити локомобіль, не зупиняючи дії машини. Останнє пристосування, хоч і в зміненій формі, зустрічається і в нашому сучасному автомобілі. Воно не має значення в парових машинах, які легко зупиняти і знову запускати, але дуже важливе в двигунах.

Цей локомобіль спровокував мою зацікавленість автомобільною технікою. Я почав будувати моделі, і через кілька років мені вдалося створити одну цілком придатну. З того часу, як я дванадцятирічним хлопчиком зустрівся з локомобілем, і дотепер уся потуга мого інтере-

су спрямована на створення автоматичної рухомої машини.

Коли я їздив до міста, мої кишені завжди були набиті всіляким мотлохом: гайками й уламками заліза. Нерідко мені щастило роздобути зламаний годинник, і я намагався його лагодити. У тринадцять років мені це вдалося, і годинник потім працював відмінно. З п'ятнадцяти років я міг ремонтувати майже всі годинники, хоча мої інструменти були надзвичайно примітивними. Такий досвід напрочуд цінний. З книжок не можна навчитися нічому практичному, а машина для механіка — те саме, що й книги для письменника, і справжній механік мав би знати, як виготовляється все. Так він знайде ідеї, й якщо у нього є голова на плечах, то й спробує їх застосувати.

Я ніколи не міг ґрунтовно зацікавитися фермерською працею, бо хотів мати справу з машинами. Мій батько не дуже схвалював моє захоплення механікою. Він прагнув, аби я став фермером. Коли в сімнадцять років я закінчив школу і став учнем у механічній майстерні Драйдока, мене вважали майже втраченим. Навчання мені далося легко, без зусиль — усі необхідні для механіка знання я засвоїв задовго до закінчення терміну мого трирічного учнівства. Але до того у мене був ще й потяг до тонкої механіки й особлива пристрасть до годинників, тому ночами я працював у ремонтній майстерні одного ювеліра. Свого часу, в ті молоді роки, у мене було, якщо не помиляюся, понад 300 годинників. Я підрахував, що вже можу приблизно за 30 центів сам виготовляти справжні годинники, і хотів зайнятися цією справою. Однак облишив її, довівши собі, що годинники загалом не належать до безумовно необхідних предметів у житті, і саме тому не всі люди будуть їх купувати. Як я дійшов до цього дивовижного висновку, вже добре й не пам'ятаю. Я терпіти не міг