

NELSON JOHNSON

# BOARDWALK EMPIRE



GENGSZERKORZÓ

Első kiadás

Könyvmolyképző Kiadó, Szeged, 2011



## ELŐSZÓ

1987-BEN EGY HŰVÖS AUGUSZTUSI REGGELEN, nem sokkal napkelte után Chris barátommal sétáltam Atlantic Cityben – bal felől a tenger, jobbra a parti sétány a hotelek és kaszinók sorával. Kibontott nyakkendővel, tele hassal és üres zsebbel, hátunk mögött a játékkal, ivással és általában zülléssel töltött éjszakával, kimerülten és teljesen leégve – nem is lehettünk volna boldogabbak! Miközben a lábunknál megszelídülő hullámok mentén baktattunk a homokon, benyúltam a zsebembe, és elővettem az összes pénzemet: 23 centet. Behajítottam az Atlanti-óceánba, és azt mondtam Chrisnek: „Most már *tényleg* nincs egy vasunk se!” Jót neveltünk, aztán visszamentünk a parti sétányra. Hosszú út várt ránk hazáig, a két balszerencsés alakra, aki otthon majd előadja az Atlantic Cityben töltött idő mulatságos történetét. Akkor még nem tudtam, hogy az ehhez hasonló forgatókönyveket már több mint száz éve játsszák erre felé.

Miután a vasút az átlagos munkások számára is elérhetővé tette az Absecon Islandet – amely Atlantic City néven vált ismertté –, ez lett „a világ játszótere”, az álmok homokra épült birodalma; olyan hely, ahol megfizethető árért minden férfit, nőt és gyereket úgy kezeltek, mint a királyi család tagjait. A város fényűző szállodái, színházai és éttermei a híres Boardwalkon, a parti sétányon mindent megadtak nekik – legálisan vagy illegálisan: ételt, italt és mindenfajta szórakozást, a legkifinomultabbtól a legolcsóbbig. Amit a vendég nem talált meg a Boardwalkon – vagy számos mellékutcai egyikében –, az nem is létezett!

Amikor az HBO felkért, hogy Nelson Johnson könyve alapján írjam meg a tv-sorozat forgatókönyvét, a legnagyobb kihívást

annak kiválasztása jelentette, hogy melyik időszakban játszódjon a történet. Legyen ez a „rablólovagok” aranykorától „a viharos húszas évekig” és a szesztilalomig terjedő korszak? Vagy „Skinny” D’Amato csupa csillogás 50-es éveitől a város hanyatlásáig, majd az 1970-es évekbeli, a szerencsejáték legalizálását követő feltámadásáig terjedő időszak? Atlantic City és népe mindig is bámulatra méltó volt!

Végül az 1920-as évek, Nucky Johnson (az HBO sorozatában: Nucky Thompson) kincstárnok legendás Atlantic Cityjének kora ragadta meg alkotó fantáziámat. Atlantic City akkoriban a kicsapongás, a csillogás, és nem utolsósorban a lehetőségek városa volt; harsány, rámenős, színes, reményteli és ígéretes: igazi amerikai mikrovilág. A látványosságok, a kétes politikusok, a könnyű nők, a hátsó szobákban kötött egyezségek városa, ugyanakkor valóságos közöség is volt ez, igazi emberekkel – nemcsak a Boardwalkon, hanem a templomokban, az iskolákban, a lakónegyedekben is. Az igazi amerikai város volt, a kultúrák és eszmék olvasztótégelye.

Amikor utoljára jártam ott, ugyanazokon az utcákon lépkedtem, mint Nucky, az ő szállodájának halljában álltam, az ő egyik kedvenc éttermében ettem. Sétáltam a Boardwalkon, ahol ő királyként uralkodott, és néztem a hatalmas óceánt, amelyet szintén a magáénak tekintett. Visszamentem az időben, és elképzeltem ezt a helyet olyannak, mint akkor volt; s bár nagyon élveztem, nem kellett messzire mennem, hogy megteremtsem az élményt: Nelson Johnson már korábban elvitt oda ebben a csodálatos könyvben.

Terence Winter

a Maffiózók (*The Sopranos*) Emmy-díjas írója,

a Gengszterkorzó (*Boardwalk Empire*)

vezető producere

## PROLÓGUS

NEM ISMERTE A LUXUSHOTELEKET. Eddig még soha nem volt a *Ritz-Carlton*ban; akkor került a legközelebb a szállodához, amikor a sétányon elment előtte. Most viszont itt ült egy lakosztály előszobájában egy hatalmas fotelben, amely szinte elnyelte. Félt, de már nem volt visszaút. Csak ült remegve, össze- majd megint széthajtogatva kopottas sálját.

Háziasszony volt, nyaranta mosónő egy panzióban. Érezte, hogy nem való ide, és le is rítt róla a szorongás. Kipirult és verejtékezett; észrevette, hogy a ruhája és a szvettere is foltozásra szorul, feszélyezettsége egyre nőtt. Tartotta magát, nehogy eluralkodjon rajta a pánik, és elrohanjon – mert *nem mehetett* el. Louis Kessel azt mondta, hogy Mr. Johnson mindjárt fogadja, ezt ki kell várnia. Ha most elmegy, az még kínosabb, s ami még rosszabb: megsértené Mr. Johnsont. Ha nem lenne tél, s nem volna annyi kifizetetlen számlája, nem is lett volna bátorsága idejönni. Ám nem volt más választása: a férje tisztára megbolondult, családjuk helyzete kétségbeejtő volt. Ismét megjelent Louis Kessel, és intett neki. Követte, nem tudva, mire számíthat.

Amint belépett a fogadószobába, Mr. Johnson a kezét nyújtva melegen üdvözölte. Évekkel azelőtt találkoztak utoljára, az asszony apjának virrasztásán, de Johnson emlékezett a nőre, és a keresztnevéen szólította. Elegáns ruhát viselt és papucsot; megkérdezte, hogy mi a problémája, és az asszony szorongása egy csapásra eltűnt.

Néhány elhadart mondatban beszámolt arról, hogy a férje az előző este az egész fizetését elvesztette az egyik helyi játékkeremben; egy pék segédjeként dolgozott, és a téli hónapokban a heti 37 dolláros keresete volt a család minden jövedelme. Aztán sorolta a

kifizetetlen számlákat, és hogy a fűszeres már nem ad neki hitelt. Johnson figyelmesen hallgatta, majd a zsebébe nyúlt, és átadott egy 100 dollárost. Alig tudott véget vetni a boldog asszony túláradó hálálkodásának; intett Louis Kesselnek, aki közölte, hogy odakint várja az autó, amelyen majd hazaviszi. Johnson búcsúzóul megígérte az asszonynak, hogy a férjét kitiltják a város minden kocka- és kártyajátékterméből. Végül azt mondta, hogy keresse fel bármikor, ha gondjai adódnának. Az asszony a *Ritz–Carlton Hotel*ben, Nucky lakosztályában tett látogatásának története Mary Ill beszámolóján alapul. Mary Ill akkoriban már régóta Atlantic City-i lakos volt, a világválság előtt aktívan részt vett a helyi politikában és a jótékony-sági egyletek munkájában, utána pedig a szociális jóléti programban. Mrs. Ill történetét mások is megerősítették, hasonlóan mondták el, vagy hasonló epizódokat idéztek fel.

Enoch „Nucky” Johnson volt az, aki mintegy megszemélyesítette a kaszinók kora előtti Atlantic Cityt. Az ő uralkodásának története segít megérteni a mai üdülővárost. Johnson hatalma és városának népszerűsége a szesztilalom idején, 1920 és 1933 között érte el a csúcspontját. Az illegális italozást illetően valószínűleg nem volt még egy olyan nyitott város az országban, mint Nuckyé. Mintha a Volstead-törvény szövege el sem jutott volna Atlantic Citybe! A szesztilalom alatt Johnson „királycsináló” volt a Republikánus Pártban és vezéralak a szervezett bűnözésben. Bizalmas viszonyban állt elnökökkel és maffiózókkal egyaránt. Atlantic City lakosai azonban nem tekintették őt bűnözőnek. Ő volt a hősük, a megtestesítője mindazon értékeknek, amelyek a városukat sikeressé tették.

A város eredetileg tengerparti falucska volt, amelyet egy orvos a gazdagok gyógyüdülőhelyévé akart fejleszteni, aztán gyorsan a dolgozó osztályok csillogó és lármás nyaralóhelyévé változott. A vendégek azzal a tudattal jöttek ide, hogy az otthon kötelező

szabályokat itt nem kell betartani. Atlantic City virágzott, mert azt adta a vendégeinek, amit akartak: remek szórakozást elfogadható áron.

A korabeli Atlantic Cityről olyan kép alakult ki – és sokan ma is hiszik –, hogy a gazdagok elegáns tengerparti nyaralóhelye volt, hasonló Newporthoz. Ez azonban csak legenda. Atlantic City a fénykorában a philadelphiai „kékgallérosok”, az ipari munkások üdülőhelye volt – azoké, akik nem engedhettek meg maguknak egy, legfeljebb két napnál hosszabb itt-tartózkodást. A kispénzű munkások minden nyáron ide menekültek a városi hőség és az unalmas munkájuk elől. Atlantic City volt az a hely, ahol lazíthattak.

Az üdülőhely sikerének négy, egyformán nélkülözhetetlen összetevője volt. Ha a négy közül csak egy is hiányzik, Atlantic City egészen más várossá lett volna. Az első feltétel a vasút. Ha nem vezet oda vasútvonal, az Absecon-sziget fejlesztése legalább 50 évet késett volna. A második feltételt a philadelphiai és New York-i ingatlanbefektetők teljesítették. Ők hozták a pénzt és a szakértelmet, amelyek nélkül nem lehetett volna felépíteni és működtetni a tucatnyi szállodát és a panziók százait egy homokszigeten. A harmadik feltétel a működtetéshez szükséges nagy létszámú és olcsó munkaerő. A munkaerő kizárólagos forrását a felszabadított rabszolgák és gyermekeik jelentették. A negyedik feltétel pedig az volt, hogy a helyi lakosság hajlandó legyen eltekinteni a törvényektől is, hogy kedvébe járjon a vendégeknek. A 20. század kezdetétől mintegy 70 éven át az üdülővárost a helyi politikusok és gengszterek társulása irányította. Ezt a szövetséget a város gazdasága és a politika közti szoros kapcsolat hozta létre.

Atlantic City kezdettől fogva a gyors pénzkereset városa volt. Az is különlegessé tette, hogy soha nem kellett más szerepet betöltenie, mint az üdülőhelyét. Létének egyetlen célja mindig csak az

volt, hogy szabadidős szórakozást nyújtson a turistáknak. Atlantic City gazdasága teljes mértékben attól a pénztől függött, amit az odalátogatók elköltöttek. A vendégeket tehát boldoggá kellett tenni, mert különben nem jönnek többé...

A kulcs a minden igényt kielégítő szórakoztatás volt, függetlenül attól, hogy egy kívánság törvényes, vagy sem. A helyi kereskedők cinkosokká váltak, ha a vendégek tiltott dologra vágytak, az üzlettulajdonosok pedig helyet biztosítottak a lumpolásnak. Atlantic Cityt már az alapítása után nem sokkal úgy ismerték, hogy itt minden kötöttségtől mentesen jól érezheti magát az ember. Országosan ismert üdülőhely lett azáltal, hogy a kicsapongást a helyi turistaforgalom fontos részévé tette. Az iparszerűen űzött erkölcstelenség fenntartása persze megkövetelte Atlantic City városvezetőségének különleges jóindulatát. Elkerülhetetlen volt, hogy ennek az iparág-nak a vezéralakjai szövetséget kössenek a politikai vezetőkkel. Ha nincs a két hatalmi szféra között egyetértés, Atlantic City legfőbb vonzereje veszett volna oda!

Az üdülőhely vendégeit nem zaklathatták, amíg csak szórakoztak: az ártott volna az üzletnek. Az, hogy a szerencsejáték, a prostitúció és a vasárnapi italárusítás az állam törvényeivel és a hagyományos erkölccsel is ellenkezik, nem számított. Semmi sem zavarhatta meg a vendégek multságát, mert akkor nem tértek volna vissza. Atlantic Cityben fittyet hánytak a törvényekre, és megengedték, hogy a városban olyan nyíltan folytassák az erkölcstelen üzelmeket, mintha azok legálisak lennének.

Az üdülőváros egyszerűen megfogalmazott céljának megfelelően az ügyintézés is egyszerű mentalitást igényelt. Ez az igény, párosulva a Republikánus Párt dominanciájával, amely Dél-Jersey-ben a polgárháborút követő generációkon keresztül töretlen volt, olyan gondolkodásmódot alakított ki, ami nem tűrte meg a hagyományos



politikát. A reformok és a kritikák itt olyan luxusnak számítottak, amit nem engedhettek meg. Az egyetlen politikai ideológia a helyi gazdaság sikere volt. Itt nem létezett „lojális ellenzék”, sem „jóhiszemű Demokrata Párt”. Aki nem illeszkedett be a rendszerbe, azt tönkretették. A 20. század elejére ez az önmagát republikánusnak nevező politikai erő – a panamákból szerzett jelentős pénzzel – már szilárdan beásta magát a hatalomba.

Atlantic City első „főnöke”, Louis „Kapitány” Kuehnle megközelítőleg két évtizedig, 1890-től 1910-ig uralkodott. A Kapitány felismerte, hogy a jó erkölcsbe ütköző üzletek szolid jövedelmet biztosíthatnak az ő politikai szervezetének. Kuehnle vezette be, hogy akik törvénytelen szórakozást kínáltak, rendszeresen előre megszabott összeget fizessenek a pénzbegyűjtőinek. A Kapitány idejében a szerencsejáték-termék, az italmérések és a bordélyházak olyan nyíltan működhettek, mintha legálisak lettek volna. A helyi rendőrség csakis akkor csapott le valakire, ha az illető késett a fizetéssel. A zsarolással kicsikart pénzekhez járultak még a megvesztegetési összegek és azok a „jutalékok”, amiket az állami megrendelések után fizettek a vállalkozók és kereskedők – mindez együttesen alkotta Kuehnle gépezetének pénzügyi alapját. Az 1910-es kormányzóválasztás során azonban Kuehnle összeütközésbe került Woodrow Wilsonnal, és választási csalás miatt börtönbe kellett mennie.

A következő 30 évben Kuehnle utódja, Nucky Johnson volt Atlantic City abszolút ura. Ismerte az embereket és a hatalmat, és mindkettőt tökéletesen tudta kezelni. Nem volt olyan választott tisztségviselő, sem városi vagy megyei hivatalnok, aki nem Nuckynek köszönhette az állását. Részesedett minden városi szerződés és a városban folyó minden szerencsejáték és üzlet hasznából. Kuehnle a börtönbe vonulása előtt Johnsont jelölte ki utódjának,

mert tudta, hogy őt a politikusok és a gengszterek is támogatják. Atlantic City lakosai ekkor már megszokták, hogy a politikában „főnökuralom” van, és elfogadták Nuckyt az üdülőváros új főnökének. Arra számítottak – és azt is akarták –, hogy ugyanúgy kormányozzák a városukat, mint Kuehnle uralma alatt. Ebben nem is kellett csalódniuk.

Nucky Johnson ravaszul és nagyon ügyesen, a zsarolással összeszedett pénzek okos felhasználásával két világban is tekintélyes helyet vívott ki magának. Egyrészt ő volt a leghatalmasabb republikánus New Jersey-ben, aki kormányzók és szenátorok sorsáról dönthetett, másrészt ő volt az a gengszter, aki iránt a szervezett alvilág is tisztelettel és bizalommal viseltetett.

Nucky Johnson azt a vezetői minőséget nyújtotta Atlantic Citynek, amire a városnak szüksége volt. A politikai és gazdasági hatalmi struktúrát teljesen átszötte a korrupció; ha Nucky netán nem lett volna hajlandó együttműködni a gengszterekkel, azonnal félreállítják. Ő azonban még tovább is ment e téren, mint az elődje: a Kapitány csak szövetséget kötött az illegális üzelmeket folytatókkal, Johnson viszont a fontosabb gengsztereket beemelte a Republikánus Párt szervezetébe, így az alvilág főnökei a politikai gépezetben is vezetők lettek. Nucky idejében a két hatalmi kör egybeolvadt.

1934-ben a szesztilalom eltörlésével Atlantic City dicsőséges korszakának is bealkonyult. Két évvel később Franklin Roosevelt elnök – hallgatva William Randolph Hearst sugalmazására – rászabadította a városra az FBI-t, s a szövetségiék addig nem is tágítottak, amíg rá nem tudták bizonyítani az adócsalást Johnsonra. Őt év és sok ezer vizsgálattal töltött munkaóra kellett hozzá – közben tucatnyi vádirat született Johnson társai ellen, rengeteg hamisan tanúskodót lepleztek le és számos kísérletet az esküdtek befolyásolá-

sára – de végül sikerült a „trónfosztás”: 1941-ben Johnsont négyévi börtönre ítélték.

Az a hatalmi struktúra, amit Nucky hátrahagyott, sokkal komplexebb volt, mint az, amit ő örökölt a Kapitánytól. Atlantic City következő főnöke csak olyan ember lehetett, aki tiszteletet tud parancsolni a politikusoknak és a gengsztereknek is. Johnson utódja, Frank „Hap” Farley az ír–amerikai ügyvéd–politikus tökéletes típusa volt. Pályafutása és módszerei meglepően hasonlítanak Frank Skeffingtonéire (Edwin O’Connor *Az utolsó hurrá* című regényének főszereplőjére). Johnson 1937-ben – még mielőtt az FBI nyomozni kezdett utána – Farley-t jelölte képviselőnek New Jersey parlamentjébe. A következő években Hap Farley elnyerte Johnson két legbefolyásosabb alvezérének a bizalmát: az egyik Jimmy Boyd, a földbirtokosok bizottságának titkára és Johnson politikai jobbkeze volt, a másik Herman „Stumpy” Orman, egy fifikás ingatlanügynök, aki ügyesen helyezkedett a szesztilalom alatt, és jó kapcsolatokat ápolt a bűnszervezetekkel.

Farley, Boyd és Orman tökéletes triót alkottak. Farley volt a vezető, ő ment fel a fővárosba, Trentonba, ő jelent meg a nagyközönség előtt. Boyd volt a „kinyíró ember”, a politikai érdekérvényesítő, aki a „csapatokat” vezényelte. Orman irányította a gengszterbandákat, ő szedte be a védelmi pénzeket, amiből a szervezetet finanszírozták. Boyd és Orman egyfajta ütközőzónaként védte Farley-t, elszigetelték mindentől, ami börtönbe juttathatta volna. Hap megörökölte Jimmyt és Stumptyt, és nem válhatott meg tőlük – még ha akarta volna, akkor sem.

A Boyddal és Ormannal kialakított munkamegosztás tette lehetővé, hogy Farley „főállásban” a törvényhozás tagja és köztisztviselő legyen. Hap a városa ügyeinek szentelte magát, és soha nem habozott élni a hatalmával, ha Atlantic City érdekeiről volt szó.

A frontvonalban küzdött minden, a város gazdaságát érintő kérdésben. Harminc éven keresztül megyei küldöttként dolgozott New Jersey szenátusában, és olyan sikeresen tevékenykedett, hogy valóságos legenda lett Trentonban. Korelsősége és a törvényhozói munkában való jártassága több mint negyedszázadon át megkerülhetetlen tényezővé tette, akivel minden kormányzónak meg kellett vitatnia, hogy mit tűzzenek napirendre. Farley uralta a szenátust, olyannyira, hogy szembeszállni vele politikai öngyilkosság volt. A kormányzók vagy megegyeztek vele, vagy lemondhattak programjuk keresztülviteléről. Nagy csalódást jelentett Farley számára, hogy erőfeszítéseivel csak késleltetni tudta városa hanyatlását. Mintha az árhullámot akarta volna feltartóztatni. Atlantic City a háború utáni modernizáció áldozata lett, és ahogyan hanyatlott a szerencsecsillaga, úgy halványodott el Hap Farley-é is. Kapaszkodott a hatalmába, amíg tudott, de 1971-ben legyőzte egy demokrata...

A Farley távozását követő években kétségbeesett küzdelem folyt, hogy a kaszinók révén újraélesszék Atlantic Cityt. Az 1976-os népszavazással New Jersey polgárai legalizálták a szerencsejátékot Atlantic Cityben; nagy eredménye ez az ügyes önreklámozásnak, amellyel a város elérte, hogy mindig értékén felül becsüljék. A szerencsejáték és a pénz, amit hozott, új életet lehel a lesajnált kisvárosba, amely visszakapaszkodott az országos ismertség szintjére. Függetlenül attól, hogyan sikerül ez a megújulási kísérlet, Atlantic City azoknak az értékeknek a teremtménye marad, amelyek az első időszakában naggyá tették.

## JONATHAN PITNEY TENGERPARTI FALUJA

AZ ORVOSI PÁLYA NEM VOLT ELÉG: több akart lenni egyszerű vidéki orvosnál. Jonathan Pitney több mint 30 évig gyógyította a betegeket és sérülteket, és ez a munka egyre jobban fásasztotta. A 19. századi Amerikában az orvosi pályán még nem lehetett meggazdagodni és tekintélyt szerezni, Pitney pedig mindkettőre vágyott. Azt is tudta, hogy a betegein sem tud igazán segíteni.

Jonathan Pitney mintha egy Dickens-regényből lépett volna ki. Magas és hajlott alakját szinte mindig hosszú, fekete köpeny takarta. Először mindenki átható tekintetű kék szemét és keskeny, hosszú kezét vette észre, de sápadt, ragyás arca, széles és horgas orra, a magas homlokát koronázó, hullámos szürke fürtök is feltűnő jelenséggé tették. Jonathan Shubal és Jane Pitney fia 1797. október 29-én született Mendhamben (New Jersey). A Pitney család 1700 körül érkezett az országba. Pitney életrajzírója szerint a dédapja és annak bátyja azért vándorolt be, hogy „élvezzék a polgári és vallási szabadságot, amelytől otthon megfosztották őket”. **(1)** Morris megyében, New Jersey államban telepedtek le. Miután Jonathan befejezte orvosi tanulmányait a New York-i Columbia Collegeben, elhagyta a mendhami szülői házat; délebbre költözött, egy öbölparti faluba, Abseconba. 23 éves volt, amikor New Jersey déli részén letelepedett, és ott maradt élete végéig.

1820-ban Trentontól délre nem sok érdekesség akadt New Jersey-ben. A függetlenségi háborút követő két generáció alatt alig történt itt változás. Két kivételtől eltekintve – az egyik Camden

városa a Delaware-folyó mellett, a másik Cape May nyaralóvároska az állam déli csücskében – New Jersey déli része csak kiterjedt fenyves erdő volt. Ezt a vadont csak itt-ott törték át a keskeny, homokos postakocsiutak, amelyek nyomvonalát a korábbi lakosok, a *lenape* indiánok ösvényeit követte. A Delaware-folyó és -öböl, illetve az Atlanti-óceán között elterülő összefüggő zöld térség apró falvait a Brit-szigetektől és Észak-Európából érkezett bevándorlók leszámítottai lakták. Földműveléssel, halászattal és üvegyártással foglalkoztak, mocsárércet és faszenet állítottak elő. E fenyves vidék pionírjait nevezték „*piney*”-knak. Ehhez a világhoz tartozott Absecon falu is, ahol Jonathan Pitney megkezdte orvosi praxisát.

Pitney a hivatásának szentelte magát, fáradhatatlanul dolgozott. Lóháton járta be Dél-Jersey partvidékét, elment minden településre, ahol nem volt orvos. Ideérkezése után tizenegy évvel, 1831. április 21-én feleségül vette Caroline Fowlert. A lány anyjáié, Rebecca Fowleré volt a *Matrózlegény Fogadó* Elwoodban; ez a falu, 24 kilométerre Absecontól nyugatra, egyike volt azoknak, amelyeket Pitney időnként felkeresett. Évekig ő volt az egyetlen orvos, akit a jersey-i családok ismertek, és teljesen mindennapi dolognak számított, hogy a vacsoraasztaltól hívják el, vagy az éjszaka közepén ébresztik fel. Világra segített újszülötteket, enyhülést adott a haladókknak, sebeket varrt össze, ellátta a balesetet szenvedett földműveseket és a halászokat. Az egész vidéken ismerték, a betegek szerették, ám a jövedelme vékonyka maradt. Gyakran csereüzletre kényszerült, és – állítólag – olykor az anyósa segítségére szorult. Ahogy múltak az évek, úgy hervadt Pitney lelkesedése is, és lassan ő maga is olyan viharvert lett, mint orvosi táskája.

Pitney-t nem elégítette ki az orvosi munka, és 15 évi praxis után átnyergelt a politikára. A túlnyomóan republikánus régióban a demokrata Pitney-nek saját, a fennálló renddel ellenkező cselekvési

terve volt. 1837-ben sikeres harcot vezetett Atlantic megye létrehozásáért, amelyet az addigi Gloucester megyéből hasítottak ki. A győzelemtől megerősödött Pitney-t választották az új megye első elnökévé. 1844-ben ő lett Atlantic megye képviselője is a Jersey állami Alkotmányozási Kongresszuson. 1848-ban indult kongresszusi képviselői választáson, ám Dél-Jersey még nem készült fel egy demokrata képviselőre, és Pitney vesztett. Ez egyúttal politikai karrierje végét is jelentette.

Jonathan Pitney úgy határozott, hogy ha már a politikai hatalom elérhetetlen számára, új életet kezd: ezúttal mint vállalkozó. Reményeit a Dél-Jersey partjainál fekvő kicsiny, homokos szigetre alapozta.

Pitney orvosi pályája elején egy evezős csónakon kelt át először az Absecon-öböl vizén, hogy eljusson egy betegéhez a Further – vagyis „Távolabbi” – szigeten. (2) Ezt a kis zátonyszigetet az ár-ápany és a viharok hozták létre; elég vad hely volt, homokdűnéit és mocsarait csak a vízi szárnyasok lakták. A *lenape* indiánok Ahsegaminak nevezték, ami az ő nyelvükön azt jelentette: Kicsi Tenger Víz. Az amerikai telepesek megérkezéséig Ahsegami az őslakosok táborhelye volt; ide jártak hűsölni a nyári melegben. Az elhagyatott Further-sziget maroknyi lakosa mind egy családba tartozott; hét, egymástól távol eső kunyhóban éltek a szigeten. Ezen kívül csak „az osztrigagyűjtők és a halászok kalyibái voltak itt, meg egy fogadóféleség, amelyet azok a philadelphiai ifjak vettek igénybe, akik szekereken jöttek ide halászni, vadászni, vagy csak vadon élni”. Ezek a régi amerikaiak ugyanazt élvezték a Further-szigetben, mint a *lenape* indiánok.

A *lenape* indiánok lemondtak minden Dél-Jersey-hez való jogukról, cserébe a késztermékekért – a gyapjútakarókért, a vasüstökért, késekért, kapákért, fejszékért. A Further-szigetet is magába

foglaló földbirtok első ismert tulajdonosa Thomas Budd volt. 1678-ban hatezer hektár földet vásárolt meg a Great Egg Harbor-folyó északi és déli partján William Penntől és a kvékerek megbízottaitól. A kvékerek egy adósság fejében lettek a terület – és egész Dél-Jersey – birtokosai. Budd aztán kiárusította a földet az új telepeseknek. A Further-szigeten 4 centet kért holdanként, a szárazföldön 40 centtel többet...

Pitney idejében a sziget teljes lakossága a függetlenségi háború veteránja, Jeremiah Leeds leszármazottaiból állt. Leeds a háború után néhány évvel építette fel cédrusfa kunyhóját a Further-szigeten, és itt telepedett meg a feleségével, Judith-tal. (A Leeds-ház azon a helyen állt, ahol később a Columbus Parkot létesítették, majd a Corridort az Atlantic City Gyorsforgalmi út mellett.) Leeds és utódai nevezték el az otthonukat Absecon-szigetnek.

Jeremiah Leeds hatalmas ember volt: 183 cm magas, 113 kiló. Tíz gyermeke segítségével megtisztította a ház körüli földeket, kukoricát és rozst termeltek. A Leeds család a megtermelt és eladott gabonából, a halász- és vadászsákmányból tisztesen megélt. Leeds szerette a sziget magányát. Jól gazdálkodott; ha tehetette, mindig újabb földeket vásárolt, és soha nem adott el. Jeremiah Leedsnek a halálakor már 485 hektár földje volt az Absecon-szigeten, teljes rendelkezési joggal, leszámítva egy 53 hektáros földsávot.

Pitney-t elbűvölte az Absecon-sziget derűje és romlatlan szépsége. Többször visszatért ide, és egyre inkább meggyőződésévé vált, hogy itt fog valami maradandót alkotni. Pitney úgy vélte, a sziget a gazdagok ideális nyaralóhelye lehetne. Mi több, orvosként arra is ráértett, hogy gyógyüdülőhelyként is hirdetheti. Az orvosi pályán nem gazdagodott meg, a politikában sem tett szert komoly befolyásra, de egy üdülőhely alapítójaként pénzt és hatalmat is szerezhet.



Pitney arról álmodott, hogy felépít egy „várost a tenger mellett.” Úgy próbálta eladni az ötletét, hogy a tengervíz és a tengeri levegő gyógyító erejét hirdette, és minden betegségre tengerparti tartózkodást ajánlott. Ám volt egy nagy probléma: hogyan jutnak el az emberek Dél-Jersey-be, majd a szigetre?

A megoldást a vasút jelentette. A 19. század második felében a vasutak hatalmas, másként elérhetetlen területeket nyitottak meg a fejlődésnek. Pitney korában a gőzmozdony volt a haladás és a lehetőségek szimbóluma. Pitney tudta, hogy ez a legjobb – és egyetlen – reménye, hogy kiaknázhassa az Absecon-sziget értékeit.

Pitney azzal kezdte a kampányát, hogy leveleket írt minden újságnak, amely hajlandó volt kinyomtatni ezeket, de elsősorban a philadelphiai napilapoknak. Fölismerte ugyanis a Philadelphia és az Absecon-sziget közötti kapcsolatban rejlő lehetőséget. Ahhoz, hogy a terve valósággá váljon, szükséges, hogy a gyógyüdülőközpont egy jelentős lélekszámú város körzetében legyen, és ilyen csak egy volt: Philadelphia. Leveleiben, amelyeket „Doctor Pitney” néven írt alá, részletesen kifejtette az Absecon-sziget az egészségre gyakorolt jótékony hatásait, és mindig hangsúlyozta, hogy ez az egészséget adó sziget csak úgy válhat mindenki számára elérhetővé, ha vasútvonal épül Philadelphiától a tengerpartig. Pitney éveken át folytatott levélhadjárata nem járt sikerrel. Egyedül Jeremiah Leeds leszármazottai lelkesedtek az ötletért. Sokan közülük már nem akartak gazdálkodni, és remélték, hogy így eladhatják a földjüket.

Ám még a Leeds család is nehezen hitte el, hogy Pitney bármit is tud kezdeni az Absecon-szigettel. Pitney a leveleiben úgy jellemezte a sziget 1850-es állapotát, hogy az „szinte kizárólag finom, fehér homokból áll, amely hótorlaszokhoz hasonló dombokká áll össze”. Továbbá „a tengerparton számos dűne húzódik, amelyeket

hosszú, szűk völgyek választanak el, s ezek alján csak durva fű, sás, alacsony bokrok és kúszónövények élnek, meg néhány tölgy, cédrus és magyal. Az egyik homokdűne 15 méternél is magasabb. A szigetet amúgy benőtte a növényzet: „egyes helyeken nagy tömegben élnek a vad gyümölcsfák, a parti szilva, a vadszőlő és az áfonya”.

A magyal és a vad gyümölcsök még vonzerőt jelenthettek, de a rovarok már semmiképpen. Júniustól szeptemberig a moszkító és a zöldfejű bögölyök uralták a szigetet. Nyáron, ha elcsendesedett a tengeri szél, mindenütt megjelentek a zöldfejű bögölyök. Olyan nagyok voltak, hogy amikor támadtak, a raj árnyékba borította az áldozatukat! A komisz teremtések csípése napokig fájt. Egyedül az almaecet tudta enyhíteni a csípés okozta kínt. Az Absecon-sziget valóban érintetlen ősvadon volt, de korántsem turistaparadicsom, vagy olyan hely, ahová gyógyüdülőt tervezne valaki. Akik olvasták Pitney leveleit, és ismerték Dél-Jersey turzásszigeteit, nem is vehették őt komolyan.

Mivel a levélkampány sikertelen volt, Pitney úgy döntött, hogy megismerteti a tervét az állami törvényhozókkal, és így szerzi meg a vasútépítési engedélyt. Tudta, hogy ha megkapja, az nagyban növeli a hitelét a befektetőknél. 1851-ben többször is elment Trentonba, hogy találkozzon a politikai vezetőkkel, és lobbizzon a vasútyjáért. Lóháton tette meg hosszú és magányos útjait, és a fogadtatás nem volt barátságos...

A törvényhozók csak „Pitney bolondériájának” nevezték az ötletét. Úgyszólván vita nélkül vetették el, és kinevették a „Vasút a Semmibe” tervét. **(3)** A törvényhozásban teljes volt az egyetértés a tekintetben, hogy képtelenség lenne versenyezni Cape May-jel, Amerika első tengerparti üdülőhelyével. A philadelphiai és baltimore-i gazdag üzletemberek, a marylandi és virginiai ültetvényesek

és dohánykereskedők az 1790-es évektől Cape May-ben vakációztak, és senkinek sem volt oka azt hinni, hogy ez megváltozhat.

Cape May kezdetben a „sportemberek” halászfaluja volt, ahol a felsőbb osztálybeli vendégek a primitív körülményeket élvezték. Cédrusfa házakban és sátrakban éjszakáztak, napközben halásztak és vízimadarakra vadásztak. A vakációzók – a rabszolgák segítségével – maguk készítették el az ételüket, és esténként tábornüzek mellett mulattak. A következő évtizedekben a philadelphiai és delaware-i üzletemberek szállodákat és panziókat kezdtek itt építtetni, hogy a kevésbé edzettek is élvezhessék a nyári vakációt Cape May strandján.

1850 nyarán egy külföldi hírlapíró beszámolt otthoni olvasóinak a Cape May-ben látott „színpompás jelenetről”, avagy az új sportról: a „tengeri fürdőzésről”. Mint írta, ezernyi „férfi, nő és gyerek piros, kék és sárga nadrágokban, fejükön élénkvoros szalaggal díszített sárga szalmakalappal tömegesen berohannak a tengerbe, fel-le ugrádoznak a hullámok között, nagy nevetés és derűtség közepette”. A riporter, a svéd regény- és útirajzíró Frederika Bremer (1801–1865) így folytatta Cape May-i beszámolóját: „Fehérek és feketék, lovak és kocsik, na és a kutyák – micsoda összevisszaság! A tengerben, közvetlenül előttük nagy halak, delfinek emelik ki a fejüket a vízből, és olykor hatalmasakat ugranak, láthatóan nagyon szórakoztatónak találják, hogy az emberek is ott ugrálnak az ő természetes közegükben!”

A polgárháború előtt Cape May-t „Dél üdülőhelyének” tartották, ez volt a déli társadalom krémjének Mekkája. A déli ültetvényesek és az északi elit tagjai pompázatos fogatokkal érkeztek, és végigparádéztak a napsütötte tengerparton. Az előkelő hotelekben országos hírv zenekarok szórakoztatták a hölgyeket, míg az urak a játéktermekben mulatták az időt. A legnépszerűbb játékkaszinó a *Blue Pig* volt – kizárólag csak uraknak!

1850-ben Cape May Amerika minden más üdülőhelyénél jobban vonzotta a gazdag és híres embereket, itt több nemzeti nagyság vakációzott, mint bárhol máshol. Saratoga ugyan ennek ellenkezőjét állítja, de csak Cape May dicsekedhet azzal, hogy oda jártak az elnökök; olyannyira, hogy sokuknak itt volt a nyári rezidenciájuk. Az egyetlen hely, amely még versenghetett a „nyári Fehér Ház” címért, Long Branch volt – ugyancsak New Jersey-ben, de 160 kilométerrel északabbra. Nem volt szükség harmadik üdülőhelyre, különösen nem itt, az állam déli csücskében.

Cape May vendégeinek többsége vitorlással vagy gőzhajón érkezett, bár sokan vették igénybe a postakocsit is. Ám függetlenül attól, hogy mivel utaztak, maga az utazás költséges és hosszadalmas volt; a hűségesen visszatérő vakációzóknak köszönhetően azonban a nyaralóhely virágzott. A trentoni vezetők körében is nagy népszerűségnek örvendett; sok törvényhozó úgy gondolta, hogy ha valaha is vasútvonat épülne a jersey-i partig, annak Cape May-be kell vezetnie.

Pitney-nek még egy akadállyal kellett megküzdenie: a monopolhelyzetben lévő Camden—Amboy Vasúttal. 1832-ben a törvényhozás ennek az észak-jersey-i társaságnak kizárólagos jogot adott az államon áthaladó vaspálya építésére. S mivel a Camden—Amboy nem tervezte, hogy vasutat épít Dél-Jersey-ben, Pitney, akinek sem anyagi erőforrásai, sem politikai kapcsolatai nem voltak, nem kaphatott engedélyt arra, hogy beszálljon a vasútépítő üzletbe. Pitney elképzelése, miszerint összeköttetést teremt Philadelphia és egy ismeretlen, felfedezetlen sziget között, képtelenségnek tűnt. A törvényhozók elvetették a tervét, mondván, hogy „ki hallott már olyan vasútvonalról, amelynek csak *egy* vége van?”

Pitney a törvényhozástól elszenvedett megaláztatása után stratégiát változtatott: nem népszerűsíteni próbálta a tervét, így szereve

hozzá támogatókat, inkább *eladni* akarta a gazdagoknak és hatalmasoknak. A 19. század közepén a dél-jersey-i uralkodó elitet a mocsárérc-kitermelés és az üvegyártás „bároi” alkották, körülbelül egy tucat család. Ezek az iparbárok nagy vagyonnal rendelkeztek, ők birtokoltak szinte minden, még kiaknázatlan területet, és ők alkalmaztak mindenkit, aki nem földműves vagy halász volt. Pitney arra hivatkozott, hogy a vas- és az üvegyáraknak érdekük a szállítás jobbá tétele, tehát a „vasparipa” is, amely olcsóbbá teheti a termékeik fuvarozását. Ám a dolgok csak akkor kezdtek jobbra fordulni, amikor Pitney elnyerte Samuel Richards támogatását.

A „Richards” név varázserővel bírt. Az amerikai gyarmatok korától a polgárháborúig ez volt a legbefolyásosabb család New Jersey déli részében. A Richards-birodalmat a bázisvárosok, Hammonton és Batsto körül működő vasművek, üveghuták, gyapotmalmok, papírgyárak, téglagyárak és farmok alkották. A Richards család nemzedékeken át a legnagyobb földbirtokosok közé tartozott a keleti államokban. Fénykorukban a családi birtokok több mint százezer hektárt tettek ki.

Samuel Richards az életrajzírója szerint „úgy nézett ki, mint egy bankelnök, és úgy dolgozott, mint egy igásló. Kellemes megjelenése és elegáns öltözködése ellenére a legapróbb feladattal, a legbonyolultabb problémával is személyesen foglalkozott.” (4) Richards afféle kalóz típusú vállalkozó volt, aki nagyvilági életet él. Volt egy gyönyörű udvarháza Dél-Jersey-ben, hatalmas birtokkal és szolgálkkal, valamint egy palotának is beillő viktoriánus háza Philadelphióban. Igazi arisztokrata volt. Pitney-nek szinte a megváltást jelentette, hogy Samuel Richards felismerte a Philedalphiát az Absecon-szigettel összekötő vasútvonal jelentőségét. Meglátta Pitney tervében a gazdasági lehetőségeket, amelyek valóra váltásával még gazdagabbá teheti a családját...

A vasútépítés a 19. századi vállalkozók nagy kalandja volt, és Samuel Richards égett a vágtyól, hogy maga is befektető lehessen. Az 1840-es és 50-es években a vasút mindennél többet tett az amerikai gazdaság átalakításáért. Az ország vasúthálózatának fejlődése közvetlen és nagy hatással volt a gazdaság egészére is. A szükséges síneket kezdetben jórészt Angliából importálták, aztán a növekvő igények fellendítették az amerikai acélipart. Mivel a vasút jelentős tőkebefektetést igényelt, a vállalkozók új finanszírozási módszereket fejlesztettek ki. Ebben az időben, amikor még a legtöbb ipari és kereskedelmi konzern családok vagy magántársulások tulajdona volt, a vasútépítéshez részvénytársaságokat hoztak létre, s a részvényeket bárki megvehetette. Ez a finanszírozási forma lett a befektetések mintája, és ez vezetett a modern részvénytársaságok megalakulásához. A vasút volt a katalizátora annak a gazdasági növekedésnek, amelyhez hasonlót még nem látott az ország.

Richards tudta, hogy ha vasútvonal köti össze a birtokait Philadelphiával, az megnöveli a földjei értékét, s ez lehetőséget ad neki arra, hogy jó áron értékesítse hatalmas ingatlanvagyonának egy részét. S ha netán a földüzlet mégsem realizálódna, Richards és üzlettársai akkor is élvezni fogják a vasút előnyét, hiszen lényegesen olcsóbb lesz a vas- és üvegárujuk szállítása. Ebben az időben a Dél-Jerseyben gyártott termékeket lovas kocsik szállították Philadelphiába a homokos szekérutakon, amelyek esős időben szinte járhatatlanná váltak.

Samuel Richards nemcsak elfogadta, de a magáévá is tette Pitney tervét. Vállalta, hogy kijárja a vasútépítés engedélyezését. Richards még csak a 30-as évei elején járt, amikor találkozott Pitney-vel, de már a családja neve is elég volt ahhoz, hogy felkeltse az állam törvényhozóinak figyelmét. Richards olyan „értékesítési agitációt” alkalmazott, amelyet trentoni republikánus barátai is megértettek.

Meggyőzte őket, hogy a vasút elengedhetetlen ahhoz, hogy a helyi vas- és üvegipar versenyképes maradjon. (5) Pitney tervét illetően – hogy vasútvonalat épít egy homokos földdarabig, amelyen mindössze hét kunyhó áll, és síneket fektet egészen az Absecon-szigetig – azt mondta, hogy annak minden költsége és kockázata a befektetőket terheli.

A Camden—Amboy Vasúttársaság nem tett ellenvetést – valószínűleg nem is vették komolyan a tervet. A törvényhozókra végül is hatott Richards személyiségének ereje, bár az általános vélemény az volt, hogy Pitney terveiből semmi sem fog megvalósulni. Így azt, amit 1851-ben még úgy neveztek: „Vasút a Semmibe”, a következő évben már Camden—Atlantic Vasúttársaság néven jegyezték be.

A vasútépítési engedéllyel Pitney álma nagyon közel került a megvalósuláshoz. Richards és Pitney újabb befektetőket nyertek meg – majdnem mindannyian a vas- vagy üvegiparban érdekelt vállalkozók, illetve nagybirtokosok voltak. Pitney nagyot álmodott, de a szükséges pénzalap összegyűjtésében nem igazán tudott segíteni. Az eredetileg kibocsátott 1.477 részvényből mindössze húszat vásárolt, további százat pedig megvetetett a barátjával, az abseconi Enoch Doughertyval. A többi befektetőt Samuel Richards biztosította, ám a részvények többsége a családja birtokába került. A befektetők többségét nem érdekelte Pitney tengerparti falujának sikere: az ő gyáraik vagy földbirtokaik Camden megyében és Atlantic megye nyugati részében terültek el, 50–80 kilométerre a tengerparttól. Számukra csak az volt a fontos, hogy a vasútvonal érintse az ő birtokaikat, azzal már nem törődtek, hogy elérje-e a tengert, s azzal, hogy mi lesz az Absecon-szigettel, még kevésbé.

Samuel Richards később elmondta, hogy ő csak 1852 júniusában látta először az Absecon-szigetet, egy héttel a vasútépítés megkezdése előtt és három hónappal az engedély elnyerése után. „Kocsin

utaztunk le Absecon faluba, ott átszálltunk egy csónakba. Ennek a vízi főútvonalnak a szokásos kikötőjében szálltunk ki, nem messze Leeds farmjától.”

Richards megdöbbsent a rengeteg homok láttán. Évekkel később bevallotta: „Arra gondoltam, hogy ez az elképzelhető legrettenetesebb hely egy vasútvonal végállomása számára.” Azok a befektetők, akik elkísérték Richardsot, kis híján visszaléptek az üzlettől. „Nem találták vonzónak a szigetet; a terméketlen homokdombok vigasztalan kopársága ijesztő, vad látványt nyújtott – egy igazi sivatag látványát.” (6)

A befektetők kételkedtek, hogy a szigetet át lehet alakítani gyógyüdülőhellyé, és úgy érezték: „vakmerő kalandorság vasutat építeni egy ilyen elvadult helyre”. Richards barátai abban sem bíztak, hogy a sziget öbléhez vezető lapályos területen egyáltalán le tudják-e fektetni a síneket. Richards azonban emlékeztette őket arra, hogy a vasút elsődleges célja az, hogy gyáraikat és birtokaikat összekösse Camden és Philadelphia növekvő népességű központjaival, Pitney gyógyüdülőhelye másodlagos jelentőségű.

Az új Camden–Atlantic Vasúttársaság összegyűjtött pénzt nem csak a pályatest kiépítésére és a sínek lefektetésére fordították. Richards és Pitney felvásároltak az Absecon-szigeten minden földet, amit tudtak. A körülbelül 16 km hosszú és a legszélesebb részén is csak alig 2 km-es sziget elég csábító lehetőséget kínált ahhoz, hogy kisajátítsák. Richards arra spekulált, hogy a kis összegekért megszerzett területek értéke megnő, ha a vasút elér az Absecon-szigetre. Mivel a helybeliek megbíztak Pitney-ben, a birtokleveleket az ő nevére állították ki, s a telkeket csak később adták át a vasúttársaságnak.

A Camden–Atlantic Vasúttársaság mohó és agresszív területszerzését látva az állam végül törvényben tiltotta el a további vásár-



lásoktól, de ez sem állította meg Richardsot és Pitney-t. Azonnal megalapították a Camden—Atlantic Ingotlantársaságot, és tovább vásárolták a telkeket. Mivel Jeremiah Leeds meghalt, és az örököseit nem érdekelte a gazdálkodás, Richards és Pitney megszerezhetette az Absecon-sziget túlnyomó részét. Azzal, hogy a Leeds család eladta nekik földjei zömét, alig két év alatt, 1854-re akkora birtokra tettek szert, amely a befektetőket is kielégítette. A vasút-társaság és az ingatlan társaság együtt mintegy 400 hektár földet vásárolt, hektáronként 5–10 dolláros áron. (7)

Míg Pitney a földvásárlásokról tárgyalt, Richards a vasút építésével foglalkozott. Az első kivitelező Peter O'Reilly volt. 1852 szeptemberében kezdték meg a munkát, de néhány hónapi tehetetlenkedés után nyilvánvalóvá vált, hogy O'Reilly nem alkalmas a feladatra. Richards úgy döntött, hogy mennie kell. Richard Osborne vette át a munkát, aki korábban a Richmond és Danville Vasút építését vezette. Osborne Angliában született és nevelkedett, majd Chicagóban, a 19. század legdinamikusabban fejlődő városában mérnöknek tanult. Remek külsejű ember volt, jellegzetes oldalszakállat és bajuszt növesztett – mindkettő jóval az álla alatt ért véget. Philadelphiában dolgozott, amikor Samuel Richards megkezdte és felkérte, hogy legyen a vasút- és az ingatlantársaság mérnök szakértője a fürdőváros kiépítésénél. Osborne felismerte a kínálkozó lehetőséget, és lelkesítette, hogy már a kezdetekkor benne lehet Richards nagy vállalkozásában. Remélte, hogy Pitney elvadult szigete révén ő is vagyont szerezhet.

Richard Osborne első megbízása az volt, hogy jelölje ki a tervezett vasútvonal pályáját. Nem bonyolította túl a feladatát: húzott egy egyenes vonalat a camdeni Cooper's Ferrytől az Absecon-sziget közepéig. Osborne és tervezőcsoportja térképén a vasút átvágott Dél-Jersey fenyves erdőin. A postakocsik útvonalát, illetve a

már meglévő, a szekerek és lovasok által használt utakat nem vették figyelembe. Az ő vasútvonaluk nem kerülget semmit!

A vasútvonal építése – immár Osborne irányításával – ténylegesen 1853 augusztusában kezdődött meg Camdenben. A Camden–Atlantic Vasút valóban utat tört magának az erdőségen át: fákat vágtak ki, dombokat hordtak el, mocsarakat töltöttek fel előtte. Osborne acélszalagja nem kanyargott. Az erdővidék érintetlenségét egyedül ez a vasútvonal törte meg. Az építés egyetlen, igazán nehéz szakasza a szárazföld és a sziget közötti mocsaras vidék volt.

Azon a télen kedvezett az időjárás a vasútépítőknek, ám „februárban a viharos áradat teljesen elmosta a lapályon épített töltést”. Osborne munkásai két hónapig dolgoztak a vasútvonal helyreállításán, ám áprilisban ismét „rettenetes északkeleti vihar tombolt egy hétig, a víz elárasztotta a réteket, elmosott több kilométernyi, a sínfektetéshez előkészített töltést, a szél kilométeres távolságra sodorta a talicskákat és talpfákat a parton”. Végül megenyhült az idő, és 1854 júliusában a vaspálya az Absecon-szigetet átszelve elérte az öblöt. **(8)**

Miközben folytak a vasútépítés munkálatai, a Camden–Atlantic Ingatlantársaság megbízta Osborne-t, hogy készítsen utcatérképet Pitney fürdővárosához. Az Absecon-sziget csaknem teljes egészében a befektetők tulajdona volt, s most szerették volna felparcelláztatni és értékesíteni. Ugyanúgy, mint a vasút nyílegyenes nyomvonalának kijelölésekor, Osborne a várostérkép megrajzolásakor sem volt tekintettel a természeti környezetre. Mindennek el kellett tűnnie, ami az utcák vonalát zavarta: a parttal párhuzamosan húzódó homokdűnéknek, a belső édesvízű tavaknak és a vízimadarak költőhelyeinek is. Osborne irányításával az Absecon-szigetet szép, szabályos négyzetekre és téglalapokra szabdalták, úgy, hogy a lehető legnagyobb haszonnal tudják eladni a telkeket.

Amikor Richard Osborne bemutatta az új tengerparti város térképét, annak a tetején – a köveken megtörő hullámokkal a háttérben – ez a felirat állt: „Atlantic City”. Osborne állítása szerint a befektetők azonnal elfogadták a javaslatát. Abban a reményben, hogy nem csak Philadelphiából jönnek majd látogatók, az utcaterképen minden államról elneveztek egy sugárutat. Richard Osborne hite szerint az új üdülőváros „nyilvánvaló elhivatottsága”, hogy az ország „első, legnépszerűbb, legegészségesebb és legvonzóbb fürdőhelye” legyen. **(9)** Bár tudta, hogy a látogatók zömét Philadelphia adja majd, arról álmodott, hogy Atlantic City egyfajta nemzeti üdülőhely lesz, ide járnak majd a gazdagok az egész országból.

A Camden–Atlantic Vasút megnyitója 1854. július 1-jén volt. Az első vonat, a „hivatalos különjárat” kilenc vagonból állt, és a camdeni végállomásról, Cooper’s Ferryből indult. Philadelphiából komphajók hozták át a vendégeket a folyón – nekik nyomtatott meghívójuk volt – és az érdeklődők százait, akik mind látni akarták, ahogy az első vonat elindul a tengerpart felé. „Végre, nem sokkal kilenc óra után felhangzott a mozdonyfütty, a vasparipa fekete füstfelhőt eresztett, s nagy csikorgás és nyikorgás közepette elindult a vonat!” **(10)**

Samuel Richards és Jonathan Pitney nagy gonddal választotta ki a vonat 600 utasát. Az újságírókat, politikusokat és a kor vagyonos hírességeit azért hívták meg, hogy segítsenek reklámozni az üdülőhelyet. Az utat számos megálló szakította meg, hogy a főrészenyesek beszédet tarthassanak, és eldicsekedhessenek barátaiknak és alkalmazottaiknak a befektetésükkel. Akadt olyan résztvevő is, akit nem nyűgözött le az utazás. Mint írta, az út „fenyőfák, cédrusok és mocsarak lehangoló sorozata”, s közben „nincsenek se nagy-, se kisvárosok; csak itt-ott látni egy-egy favágót vagy szénégetőt, esetleg egy roskadozó fűrészmalom.” **(11)**

Két és fél órával a camdeni indulás után az utasok megérkeztek a szárazföldi végállomáshoz, ahonnan csónakokon vitték át őket Atlantic Citybe. A szárazföldet a szigettel összekötő híd csak hónapokkal később készült el. Az utasok Atlantic Cityben átszálltak egy másik vonatra, amely az üdülőhely első nyilvános szállodájához, a *United States Hotel*hez vitte a díszvendégeket. Ez is a vasúttársaság tulajdona volt. A szélesen elterpeszkedő, négyemeletes épülettömböt kétezer vendég fogadására tervezték. Már az építkezés közben megnyitották az egyik szárnyát, pedig az sem volt teljesen befejezve. Az év végére azonban teljesen felépült a *United States Hotel*, Atlantic City első, és Amerika addigi legnagyobb szállodája. Több mint 600 szobája volt, az alapterülete meghaladta az öt és fél hektárt.

Az első látogatókat különleges lakomával vendégelték meg, aztán következtek a beszédek és a zene. A bankett után sok vendég lesétált a tengerpartra, szórakozásképpen meg szemlélték az ott hagyott hajóroncsokat. Az első, zártkörű megnyitó után 1854. július 4-én a nagyközönség számára is megnyitották a Camden—Atlantic Vasutat. A nyár végéig szinte minden Camdenből induló vonatra eladták az összes jegyet.

Fényes időszak volt ez Jonathan Pitney számára. Bár a profitja meg sem közelítette Samuel Richardsét, ő is kilépett az ismeretlenségből. A vasút lehetővé tette Philadelphia és Camden lakosainak, hogy egynapos látogatást tegyenek a tengerpartra, és ne kelljen ezért költséges vakációra menniük. Teljesült Samuel Richards és a többi befektető reménye is, miszerint a vasút mellett emelkedni fognak a telekárak. Nem egészen három év alatt 15 vasútállomás épült Camden és Atlantic City között. A Richards család eladta földjei többségét, és hatalmas nyereségre tett szert. Az Absecon-szigeten az égbe szöktek a telekárak. Azokat a homokdűnéket és

legelőket, amelyeket hektáronként 5 dollárért vettek meg, néhány év múlva 300 dollárért adhatták el. Pitney soha nem keresett volna ennyi pénzt az orvosi pályán...

A telekspekulációval elért siker gyorsabban jött, mintsem a gyógyüdülők hely kiépült volna. Pitney örült a kis tengerparti falujának, amely azonban még korántsem volt komoly üdülőváros. Tudta, hogy ahhoz előbb állandó lakosságnak kell itt megtelepednie, ez viszont sok időbe telik és rengeteg pénzbe kerül. Számos akadályt is le kellett győznie – először is magát a vonatozást, ami akkoriban a legjobb esetben is *kaland* volt. A vagonok ablakát akkoriban még nem üvegezték be, a nyílásokat csak ponyvavászon fedte; ezért az utasok gyakran kormosan érkeztek meg, a szénfűtésű mozdony kéményéből szálló szikrák pedig lyukakat pörköltek a ruhájukba és a bőrükre. Az utazó ruhatárának nélkülözhetetlen kelléke volt a porköpeny, a kalap és a védőszemüveg.

A Camden–Atlantic Vasút egyik első kalauza így emlékezett erre a korszakra: „1854–55-ben homokdombokon át, fenyő- és tölgyerdők között utaztunk Atlantic Citybe. A legtöbb kocsink nyitott volt. Te jó ég, hogy’ szállt a por!” Az első vonatokat semmilyen jelzőrendszerrel sem szerelték fel. „Amikor meg akartam állítani a szerelvényt, hogy leszállhassanak az utasok, előre mentem a mozdonyig, egy fadarabbal megütöttem a mozdonyvezető vállát, hogy észrevegyen, aztán a felemelt mutatóujjammal közöltem vele, hogy egy utas le akar szállni a következő állomáson.” (12)

A „kaland” nem ért véget a vonattal. Amikor a vendégek megérkeztek az üdülőhelyre, sokkal nagyobb dózisban részesültek a vad természetből, mint azt a reklám alapján hitték. A szigeten több száz olyan vizes terület volt, ahol a rovarok szaporodni tudtak, így az első vendégeket a moszkító és a zöldfejű bögölyök tömege fogadta. (13)

1858 nyarán annyi vérszívó rovar nyüzsgött a szigeten, hogy majdnem lezárták az üdülőhelyet. A moszkítók, a púpos szúnyogok és a zöldfejű böglyök egész nyáron gyötörték a látogatókat. Egy nyaraló ezt írta haza: „Az előző levelemben azt írtam, hogy rengeteg itt a moszkító. Azóta természeti csapássá szaporodtak, sehol nincs nyugtunk tőlük.” A nyaralók számára fájdalmasan nyilvánvaló lett, hogy a vendéglátók képtelenek megoldani ezt a problémát. „A múlt héten még tömve volt a város a látogatókkal, most azonban a lehető leggyorsabban menekülnek ettől az istencsapástól! Ezt a házat most tábortüzekkel vették körül, remélve, hogy a füstjük elűzi az ellenséget. A *United States Hotel* vendégeit szállító kocsis lovai megvadultak a böglyök támadásától, rohanni kezdtek, és összetörték a kocsit; az egyik hölgy karja eltört.”

Az a nyár igazi rémálom volt. A korabeli beszámolók szerint a vérrel borított lovak lefeküdtek az utcákon, a szarvasmarhák pedig begázoltak a tengerbe, hogy megszabaduljanak a vérszívóktól. Férfiak, asszonyok és gyerekek vakaródtak és sikítottak egész nap, az egynapos vendégek meg azért könyörögtek a kalauzoknak, hogy indítsák el korábban a vonatot hazafelé! A következő 10–15 évben úgy próbálták kezelni a moszkítók és a zöldfejű böglyök okozta problémát, hogy palaolajat öntöttek a sziget kis tavaiba és vizes területeire. A vérszívóktól csak akkor tudtak megszabadulni, miután a homokdombokat szintbe hozták, és a tavacskákat feltöltötték.

Az első években a nyaralónak két menedéke lehetett, ha felkereste a strandot: vagy belemerült a vízbe, vagy behúzódott a fürdőházba. A fürdőházak durván ácsolt fabódék voltak, amelyeket tavasszal kivittek a tengerpartra, ősszel pedig visszavittek a dűnék közé. Nehézséget jelentett, hogy semmi nem választotta el a sziget kiépített részét a tengerparttól, így a szél mindenhová elvitte a homokot, a dagály tetőzésekor pedig a víz árasztotta el az utcákat.

Tengervíz akadt bőven, csakhogy az nem iható. Atlantic City első 30 évében az itt lakók és a vendégek egyetlen ivóvízkészlete a ciszternákban összegyűjtött esővíz volt. Az üdülőváros első évtizedében a szigeten – mivel itt eredetileg mezőgazdasági termelés folyt – szabadon kószáltak a farmerek állatai. „1864 előtt a szarvasmarhák, sertések és kecskék még a városba is bemehettek. Addig az ideig minden állandó lakosnak volt egy vagy több tehene.” (14) Atlantic City főutcája, az Atlantic Avenue eredetileg marhaterelő út volt: a farmerek erre hajtották az állataikat a sziget alsó végéhez, az öbölhöz. Még az 1880-as években is látni lehetett, ahogy a város túlsó végéről átterelik a marhacsordákat, aztán este vissza az Atlantic Avenue-n, a városközponton keresztül.

Ahhoz, hogy az Absecon-szigetnek állandó lakossága legyen, fejleszteni kellett a várost; a pénz előteremtése azonban most sokkal nehezebb feladatnak bizonyult, mint amikor befektetőket kerestek a vasútépítéshez. Azok a befektetők már megkapták, amit akartak, és fűtültek Pitney tengerparti városról szőtt álmára. A Camden–Atlantic Vasút- és Ingatlantársaság csak abban segített, hogy Pitney fürdőhelye felépüljön. Az utcák kialakításával, a dűnék planírozásával, az árkok feltöltésével és a legszükségesebb városi infrastruktúra megteremtésével várni kellett. Emiatt az első húsz évben Pitney üdülővárosa nem fejlődött, maradt, ami volt: egy vadon hagyott sziget.

Ahogy Pitney bírálói megjósolták, továbbra is Cape May maradt a népszerű üdülőhely és a legkeményebb versenytárs. Pitney úgy képzelte, hogy városa a gazdagok exkluzív pihenőhelye lesz, ám a gazdagok lassan változtatnak a szokásaikon. Néhányan ugyan felkeresték az új helyet, de Cape May vonzereje nem csökkent. Azok, akiknek elég pénzüik volt, hogy szállodában tölthessék az éjszakát, általában Cape May-be utaztak. Philadelphia és Camden

folyamatosan növekvő számú munkásságának azonban erre nem teltett. A „kékgallérosok” nem engedhették meg maguknak, hogy vonatjegyet és szállodát is megfizessenek. Akik mégis oda utaztak, reggel érkeztek és este indultak vissza.

A Camden—Atlantic Vasút eleinte éppen csak hogy nem volt ráfizetéses. Egy korabeli értékelésben ezt olvassuk: „A kedvezőtlen időjárás, az áradások, az elázott töltések és a kötvénypiac pangása a vállalkozás összeomlásával fenyegetett. Az első 16 évben folyamatosan e nehézségekkel küzdöttek.” (15) A vasúttársaságot csődbe vitte az 1857-es tőzsde- és bankpánik, és ha nem kap pénzt az ingatlantársaságtól, a vasútvonal tönkrement volna. Aztán a polgárháború okozta pénzügyi bizonytalanságban a befektetők nem érdeklődtek az új üdülőhely iránt, ez pedig késleltette a város fejlődését. 1872-ben kezdtek a dolgok jobbra fordulni. Javult az utazás minősége: a személykocsik tiszták és kényelmesek lettek, már üvegablakokat is kaptak. A vasút évente több mint 400.000 utast szállított az üdülőhelyre, és már osztalékot is tudott fizetni a részvényeseknek. Az utasok száma folyamatosan nőtt; 1874-ben közel 500.000 látogató ment vonaton Atlantic Citybe.

Húsz év elteltével Atlantic City helyzete végre megszilárdult. Pitney visszavonultan élte le utolsó éveit Absecon faluban; 1869-ben halt meg. A nála fiatalabb Samuel Richards szerint azonban Atlantic City még messze elmaradt a lehetőségeitől. Több száz hektárnyi telek maradt kihasználatlanul, mert nem jöttek a befektetők a fejlesztéshez nélkülözhetetlen tőkével. Az első két évtizedet túlélő üzletek sem voltak igazán sikeresek. A tulajdonosaik minden ősszel hazatértek Philadelphiába, s az üdülőhely kísértetvárossá változott. Samuel Richards felismerte, hogy a tömegkiszolgálás irányában kell fejleszteni, csak ez után válhat Atlantic City állandó lakossággal bíró, nagy üdülővárossá. Richards meglátása szerint a



Philadelphiából érkező munkástömegek lesznek a növekedés serkentői; de ahhoz, hogy a munkások ide utazzanak, csökkenteni kell a vonatjegy árát.

Samuel Richards éveken át sikertelenül próbálta elfogadtatni ezt az eszmét a Camden–Atlantic Vasúttársaság többi részvényesével. Ő hitt abban, hogy nagyobb profitot hoz, ha olcsóbbá teszik az utazást, de növelik az utazóközönség létszámát – az igazgatótanács többsége azonban nem értett vele egyet. 1875-ben aztán elfogyott Richards türelme: három szövetségesével együtt lemondott a Camden–Atlantic Vasúttársaság igazgatótanácsában betöltött helyéről, és új vasúttársaságot alapított. Richards hatékonyabb és olcsóbb, keskeny nyomtávú vonalat tervezett. Ennek könnyebb volt töltést építeni, mint az első, normál nyomtávú vasútnak. Az ő vonalán a nyomtáv (a sínek közti távolság) 1060 mm volt, szemben a normál 1435 mm-es nyomtávval, így az építési munka és költség is kisebb volt.

Az új vasútvonal terve megosztotta Atlantic City lakosságát. Jonathan Pitney hat éve meghalt, de az exkluzív fürdővárosról szőtt álma tovább élt. Sokan ferde szemmel néztek a Samuel Richards által sürgetett fejlesztésekre, és sokaknak nem tetszett a közelebbi kapcsolat Philadelphia „munkásosztályával”. Hónapokig folyt a heves vita. A lakosok többsége beérte volna azzal, hogy a szigetük álmos kis tengerparti település maradjon, és nem kértek a „kék-galléros” philadelphiai turistákból. Samuel Richards azonban nem törődött a véleményükkel: ahogy 24 évvel korábban, most is egyenesen az állami törvényhozókhoz ment, és megszerezte a vasútépítési engedélyt.

A Philadelphia–Atlantic City Vasúttársaságot 1876-ban jegyezték be. A Camden–Atlantic igazgatóit elkésérítette monopolhelyzetük elvesztése, és igyekeztek akadályokat gördíteni Richards

útjába. Amikor 1877 áprilisában megkezdték a pályaépítést – egyszerre a vonal mindkét végén – a Camden–Atlantic megtagadta, hogy az ő vágányaikon, illetve kocsjajaikkal szállíthassák az építkezéshez a munkagépeket, a felszerelést és az ellátmányt. A Baldwin Mozdonygyár kénytelen volt hajón, Cape May-t megkerülve és a part mentén felhajózva leszállítani a megrendelt munkagépet. A talpfákat ugyancsak hajón szállították Baltimore-ból. **(16)**

Richardsot azonban nem lehetett megállítani. Eltökélte, hogy még azon a nyáron elindul az ő vonata. Lázás iramban folyt az építkezés; a munkáscsapatok két műszakban dolgoztak egész héten; 90 nap alatt végeztek a 87 km sínpár lefektetésével. Eltekintve a háború alatti feszített tempójú építkezésektől, még soha ilyen gyorsan nem készült el vasútvonal.

A Philadelphia–Atlantic City Vasúttársaság első szerelvénye 1877. július 7-én futott be Atlantic Citybe. Richards vonalának megnyitása előtt a Camden–Atlanticnál 3 dollár volt a menettérti jegy ára, és 2 dollár az egy útra szóló jegyé; ugyanezek a jegyek a keskeny nyomtávú vonalon 1,5 és 1 dollárba kerültek. Richards nagy találmánya, ami zsúfolásig megtöltötte a járatait, a „kirándulás” volt. Az Atlantic Citybe látogatók többsége csak egynapos kirándulást engedhet meg magának. Ennek tudatában a vasúttársaság és a vele kapcsolatban álló üzletek a szerényebb keresetű, egynapos látogatók számára kínáltak kellemes időtöltést. A több napra érkező, hotelben megszálló vendégeknek szánt fejlesztések csak ez után következtek.

Richards a munkásosztály kevésbé igényes utasaihoz igazította a vasútját, akik nem törődtek azzal, hogy a kocsi, amelyben utaznak, a vagongyártás legalsó szintjét képviseli; őket nem zavarta, hogy a kocsin nincsenek ablakok, és koromtól feketén érkeznek meg a tengerpartra; azt sem bánták, hogy az ülések csak párnázott

deszkalapok; és az sem számított, hogy a vonat rázott és nyikorgott egész úton. Richards utasainak többségét csak az érdekelte, hogy az út a tengerpartig mindössze egy dollárba került. Richards új vonalát később, 1883-ban eladták a Philadelphia és Reading Vasúttársaságnak, és átalakították szabványos nyomtávú vasúttá.

A Philadelphia—Atlantic City Vasúttársaságnak rövid fennállása ellenére is óriási hatása volt. Hozzájárult egy új üdülőterület fejlesztéséhez, és százezrek számára tette lehetővé, hogy megismerjék azt. Richards szabadította fel Atlantic City rejtett értékeit, hogy a tömegek üdülőhelye legyen. Idővel új szállodák épültek, nőtt a tőkeberuházás, és Atlantic City belépett az állandó növekedés több mint 50 évet felölelő időszakába. Minden városban, ahol volt vasútállomás, megélénkült az üzleti élet, különösen a fűrész- és üvegáru, valamint a mezőgazdasági termékek piacán. A vasútvonal mentén lendületes területfejlesztés és félelmetes méretű ingatlanspekuláció kezdődött; vagyonok születtek egyik napról a másikra.

Egy generációval az alapítása után Jonathan Pitney tengerparti városkája végre igazi üdülővárossá válhatott.

## A NAGY ÁBRÁND

PUFF! A HATALMAS HALÁSZHÁLÓ KICSAPÓDOTT A MÓLÓRA, és a tömeg vidáman sikongatott, ahogy a több száz vonagló hal szétfröcskölte a sós vizet. A jelenet főhőse, John Young fülig érő vigyorral nézte a nagy fogás láttán tátott szájjal báméskodókat. Ezek a szárazföldi patkányok még soha nem láttak ilyen mélytengeri lényeket, így Young játszhatta nekik „a Kapitányt”, és mindent ki is hozott a szerepből...

John Lake Young volt Atlantic City legnagyobb mólójának a tulajdonosa; „Young Millió Dolláros Mólója” arról volt híres, hogy napjában kétszer bemutatták, mit fogtak a mélytengeri hálók, és ez bámész turisták ezreit vonzotta ide. Szívós, viharvert külsejű ember volt; térdnadrágot, avittas szvettert és sapkát viselt; vörös képével és szikrázóan kék szemével az ír mesék manóira emlékeztetett. Amint leeresztették a hálót a mólóra, belekezdett szokásos műsorába: sorra azonosította a kifogott tengeri állatokat. Igen élénk előadást tartott, szinte megbűvölte a közönséget. 48 különböző fajnak ismerte a nevét, s tudott blöffölni is, ha valamelyiknek nem... Kis szerencsével cápa vagy kardfarkú tarisznyarak is került a hálóba, ezek mindig felajzották a tömeget. Izgalmas élménnyel gazdagodva utaztak el, s nagy valószínűséggel még visszatértek Atlantic Citybe.

Young volt az üdülőváros „Barnum cirkusza”. Figyelt az idők szavára, ismerte a vendégeit, és azt adta nekik, amit akartak. Azok, akik rövid és olcsó kirándulásra jöttek a városba, egyszerű ízlésű

emberek voltak. Nagy élményre vágytak mérsékelt áron, amiről aztán majd otthon mesélhetnek.

Samuel Richards második vasútvonala fokozta a látogatók dol-lárjaiért folyó harcot. Atlantic City üzletemberei hamar rájöttek, hogy a munkásoknak – ha éppen turisták – szintén van elkölteni való pénzük. Tény, hogy nem kifinomult ízlésű vásárlók, viszont sokan vannak! Richards keskenyvágányú vasútja után nem sokkal megnyílt egy harmadik vonal is, a „Nyugat-Jersey és Atlantic Vasút”, kifejezetten „a középosztály és a szegényebbek” számára. A vonatjegy „megdöbbenően olcsó volt, mindössze fél dollár – ez kevesebb, mint a bérkocsi díja Philadelphiában a Market Streettől a Parkig!” (17)

Az Atlantic Citybe utazók száma – különösen a hétvégeken – látványosan nőtt. A vasúttársaságok versengtek a kirándulójegyek vásárlóiért, ennek eredményeként az utasok jelentős részét a gyári munkások adták, akik többségükben csak egynapos kirándulást tettek. Bár voltak családok és egyedül érkező vendégek is, akik egy hetet töltöttek a városban, a hétvégék forgalmán múltott, hogy jövedelmező lesz-e a szezon. Sok üzlet sikere, olykor fennmaradása függött a 12-13 nyári hétvégétől, a mindenki által várt egyetlen naptól. A hatnapos munkahét a legtöbb vendéget arra kényszerítette, hogy az egyetlen szabadnapból préseljen ki minden örömet, amit lehet. Ez azt eredményezte, hogy „időnként, különösen vásárnaponként olyan tömeg érkezett a városba, hogy szinte kimeríteték a hús-, tej-, kenyér- és egyéb élelmiszerkészleteket”.

A második vasútvonal megnyitását követő években a hétvégi turisták a „kiránduloházakban” szórakoztak. Ezeket a tágas szabadtéri létesítményeket ott építették fel, ahol a vágány véget ért, de a szerepük több volt, mint a fogadóállomásoké. A „kirándulóházban” általában volt egy pavilon, ahol varietéműsort adtak, egy

étterem, ahol ebédet rendelhettek a vendégek, vagy elfogyaszthatták azt, amit magukkal hoztak, és egy vidámpark a gyerekek számára. A Nyugat-Jersey Vasút „kirándulólháza” híres volt a megfizethető áron korlátlan ételfogyasztást kínáló étterméről: a vendégek halat, csirkét, sülteket, zöldséglevelet, süteményt, pudingot, jégkrémet, teát és kávéfogyaszthattak. Aztán a bálteremben ingyen zene és tánc várta őket, vagy bemehettek a bárba, a tekepályára vagy a biliárdterembe. Fürdőruhát és szekrényt bérelhettek egész napra 25 centért. A „kirándulólházakba” a belépti díj 5 és 10 cent között mozgott, mert a cél itt a nagy forgalmú, de alacsony árú szórakoztatás volt. A szezon végén a legtöbb „kirándulólház” még kedvezményesebb programajánlatot tett, ezt nevezték „Színes Kiránduló Napok”-nak. S mindezt az olcsó vonatjegy tette lehetővé...

A keskenyvágányú vasút megjelenése után már nem volt megállás: Atlantic City néhány év alatt virágzó város lett. Pitney szunnyadó tengerparti faluja felébredt. Minden szezonban tucatnyi új hotel és panzió nyílt meg; nőttek, mint a gombák, s ott, ahol az előző évben még üres, homokos partszakaszok húzódtak. Atlantic City minden tél végén és tavaszán úgy festett, mint a méhkaptár, amelyben szorgos felkészülés folyik. Az építőmunkások tábori ágyakon aludtak, sátrakban laktak, kávéházban étkeztek és heti hét napot dolgoztak. A szezonra szerződtek, és tudták, hogy mindennap dolgozni fognak, amíg túl ködös nem lesz az idő. Csaknem három évtizeden át – a 19. század utolsó éveitől az 1920-as évekig – minden tavasszal felépült a sátorváros, de mindig más helyen, követve az üdülőváros terjeszkedését. A sátorváros lakói főleg munkahelyről munkahelyre vándorló munkások és kereskedők voltak. Néhányan a családjukkal együtt jöttek, de ez nem volt jellemző. A brigádokat a parton folyó építkezésekre szerződött philadelphiai vállalkozók

és vállalatok hozták a városba. Lázás ütemben dolgoztak napkeltétől napnyugtáig, elevenné tették a várost.

Mindent betöltött a lapátok, kalapácsok, fűrészek, kőműveszerszámok hangja. Az utcákon csak a dolgozó emberek hangját lehetett hallani; a falazók tégláért, kőért, malterért kiáltoztak a segédeknek, az ácsok a tetőről ordítottak le, hogy több zsindey és szög kell, az asszonyok és gyerekek egyik építkezéstől a másikig járva kínálgatták a szendvicseket és az italokat. A nap végén az ideiglenesen felállított sörkertek megteltek a szomjas munkásokkal. Soha nem volt elég sör és megkönyékezhető nő, ezért éjszaka rendszerint kitört a verekedés. Az építkezések csúcsidejében a helyi rendőrségnek is bőven akadt dolga, de a legsúlyosabb eseteket kivéve nem éltek a letartóztatással és az elzárással. A hatóságok a munkaadóktól várták el, hogy kordában tartsák a munkásaikat. A rendbontó visszamehetett a Sátorvárosba, kialudta a részegségét, és másnap reggel munkába állhatott...

Az üdülőváros gyorsan a munkások városa lett. Az építkezési vállalkozók és a munkások közül sokan, akik eredetileg csak dolgozni jöttek Atlantic Citybe, végül itt telepedtek le. A második vasútvonal megnyitása után az üdülőváros olyan hely lett, ahol a dolgozni akarók két generációja mindig talált munkát. Az ősz beálltával az élet lelassult, de a kereset és a holt szezonban adódó alkalmi munkák bére általában elég volt ahhoz, hogy a családok kihúzzák tavaszig. 1875 és 1900 között a város állandó lakossága alig kétezerről harmincezerre nőtt. Pitney tengerparti faluja városiasodott. A 20. század fordulóján már kialakultak a városnegyedek is. Az első és második generációs ír, olasz és zsidó betelepülők – többségükben Philadelphiából – meghonosították városias életmódjukat is.

Az írek már ott dolgoztak azokban a munkabrigádokban is, amelyek megépítették az első vasútvonalakat és kijelölték a város

első utcáit. Építőipari cégeket alakítottak, kocsmákat és panziókat építettek. Az íreket követték az olasz mesteremberek, aztán együtt hoteleket, panziókat és lakóházakat építettek. Az olaszok is cégeket alapítottak, övük volt az egész ingatlanpiac, továbbá éttermeket, élelmiszerpiacokat és pékségeket nyitottak. A zsidó kereskedők a századfordulón érkeztek; ők szatócsboltokat nyitottak, és jelentős szerepük volt a kereskedelem fejlesztésében; sokan bankárként, ügyvédként, könyvelőként dolgoztak. Samuel Richards második vasútvonalának megnyitása után az Absecon-szigeti kis nyaralófaló, amely a nyár végén mindig bezárt, egy nemzedéknyi idő alatt nyüzsgő, és csak a turistaforgalomra épülő nagyváros lett.

Amerikában ekkor a turizmus, a szálloda- és szabadidőipar még gyerekcipőben járt; alig egy maroknyi üdülőhely létezett, és csak a gazdagok számára. A nagyvárosokon kívüli szállodák valójában csak nagy vendégházak voltak, de a munkásokat ezek sem tekintették potenciális vendégeknek. Atlantic City azonban igen – és hamarosan a turizmus lett az egyetlen foglalkozása. Számos philadelphiai és New York-i üzletember látta meg a profit lehetőségét a szálloda- és szabadidőiparban, és lerohanták a várost. Ők hozták az építéshez és fejlesztéshez szükséges tőkét – annyit, amennyiről Pitney és Richards csak álmodhatott. Hamarosan megnyílt a negyedik vasútvonal is, amely közvetlen összeköttetést biztosított New York Cityvel.

Az új vasútvonalak építési ütemével csak a szállodaépítkezések gyorsasága vetekedett. **(18)** A héteemeletes, 166 szobás, 80 fürdőszobás *Garden Hotel*t 72 nap alatt építették fel az 1880-as években; az öteemeletes *Hotel Rudolph*, amelynek 500 személyes táncterme volt, 100 nap alatt épült fel; a tíz emelet magas *Chalfonte Hotel*hez hat hónap kellett: 1903. december 9-én kezdték meg az építését, és 1904. július 2-án, az első vasút megérkezésének 50. évfordulóján



nyitották meg. Minden év kora tavaszán tucatnyi kisebb hotel és panzió építésébe kezdtek, s ezek a nyári szezon kezdetére el is készültek.

Az Atlantic Citybe látogatók zöme ugyanis a panziókban szállt meg. 1900-ban mintegy 400 ilyen vendégfogadó működött a városban. Nem voltak olyan csillogóak, mint a nagy szállodák, viszont lehetővé tették a munkások és családjuk számára, hogy hosszabb időt töltsenek a tengerparton. A szállások az egyhangúságig egyszerűek voltak, de tiszták és kényelmesek, vagyis jobbak, mint sok vendég otthoni lakása... Rendszeresen előfordult, hogy idegenek – takarékoságból – közösen vettek ki egy szobát, amelyhez nem tartozott fürdőszoba, sem szobaszolgálat. Ám az ismerthez ragaszkodás nagy erő, így sok vendég évről évre ugyanabba a panzióba tért vissza. A csúc szezonban az első osztályú szállodákban rendszerint még lehetett szobát kapni, de a város szélén épült kis hotelek és panziók zsúfolásig megteltek.

A panziótulajdonosok és vendégeik meghatározó szerepet játszottak az üdülőhely turistaforgalmában. A kirándulónonattal érkezők nem engedhettek meg maguknak egy drága szállodai szobát. Ha egy munkás a családjával egy hétig akart nyaralni, olyan szállást kellett találnia, amelyet meg tudott fizetni. A közfelfogás szerint Atlantic City a gazdagok üdülőhelye volt, de az kevés lett volna a fennmaradáshoz, ha csak a felsőbb osztálybelieket szórakoztatja. Az alsó és az alsó középosztály jelentette Atlantic Citynek az éltető elemet. Ezek adták a látogatók tömegét az üdülőhelynek, és a szobák árát az ő fizetőképességükhöz szabták. Ez nem vonatkozik a nagy, tengerparti szállodákra, amelyekben napi 3–5 dollár fizettek egy szobáért. Minél nagyobb volt egy szálloda, annál magasabbak voltak az árai, és annál válogatottabb a közönsége.