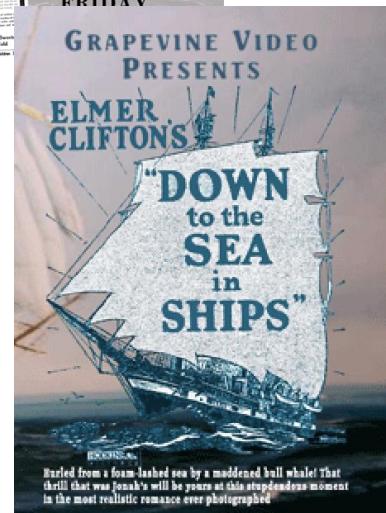
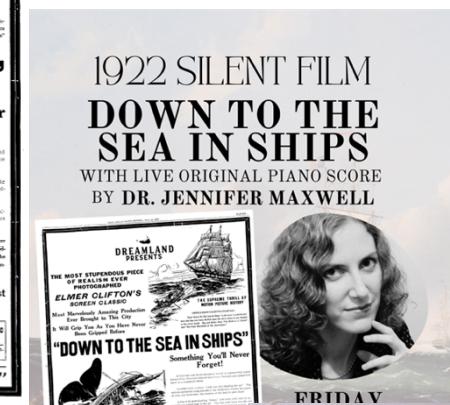


FRI. <sup>up</sup> early - pick up room - write verse -  
met S.H. S.C.T. 2 p.m. - dinner  
**24** at Milan - cinema - blue  
books - Grand Central - Std for - got to  
Dove to the See & Ships - Bk -  
shopping - return, read, & retire.

1925-2025

# un an avec Howard Phillips Lovecraft

## #203 | 24 juillet 1925



[1925, vendredi 24 juillet]

---

Up early — pick up room — write verse — met SH G.C.T. 2 p m — dinner at Milan — cinema — blue books — Grand Central — SH lv — go to Down to the Sea in Ships — Bklyn — shopping — return, read, & retire.

*Levé tôt. Rangement de la chambre. J'écris des vers. Je retrouve Sonia à la gare à 14 heures. On déjeune au Milan. On va au cinéma, puis on passe à la librairie Blue Books et je l'accompagne à Grand Central. Sonia s'en va. Film vu : « Le harpon ». Retour Brooklyn, courses, puis lu et couché.*

C'est la journée d'adieu. Sonia est partie avant qu'il se lève. Il nettoie la chambre, attention : ne pas y voir une quelconque symbolique. Il a des vers à écrire (de ces vers de circonstance, qu'il lira le surlendemain à la réunion du Blue Pencil de Morton : ça ne pouvait donc pas attendre ? Il dit : *doggerel*, pas d'autre traduction possible que « vers de mirliton » mais voilà il l'a promis à Sonia. Combien de fois il aura retrouvé Sonia à Grand Central pour son départ ? On enregistre les bagages, et puis une dernière fois on va à l'italien (le Milan, 42<sup>ème</sup> rue c'est tout près de Grand Central), et comme ils ont du temps à perdre s'engouffrent dans un cinéma. C'est vraiment médiocre, ou bien simplement parce que tel est leur état d'esprit ? Et puis en sortant, passant devant le Cameo (un théâtre reconvertis comme tant d'autres en salle de cinéma, en gardant les dorures et le lustre) Une dernière fois ils vont au cinéma, découvrant à l'affiche ce film de 1922, mais tourné à New Bedford, le port baleinier tout près de Boston, là où Melville est venu en repérage pour *Moby*



Dick (contrairement à Lovecraft un peu plus tard, et moi-même encore plus tard), Melville n'est pas allé jusqu'à Nantucket d'où il fait s'embarquer Queequeg et Nathaniel). On a encore du temps, on rentre dans la petite échoppe des Blue Books : il en achète « plusieurs », mais principalement scientifiques (on avait inséré leur catalogue il y a quelques mois). Et puis les voilà sur le quai. Il a probablement mis son costume neuf pour l'adieu. Silhouette rigide au bord du quai, tandis que le train s'ébranle, dans la fumée noire des chaudières à charbon. Et puis il renaît, le voilà qui revient en courant au Cameo, s'engouffre pendant 1h33 (un régal, voir sur YouTube bien sûr, la

chance qu'on a) dans la pêche à la baleine, mais frémissant chaque fois qu'il reconnaît un peu de la ville, des rues, du trottoir, du port de New Bedford où si souvent il est allé, y compris avec Sonia, l'été de Magnolia (le titre français de *Down to the Sea in Ships* sera simplement *Le harpon*, et on en fera un remake parlant en 1949). Sonia est dans le train de nuit pour Cleveland, elle ne reviendra que 15 août, et Lovecraft aura franchi un pas décisif vers lui-même, ils ne le savent pas. Avant de remonter au 169 Clinton Street ne pas oublier de faire quelques courses, quand même ! Dans le journal : deux militaires effectuent non stop, en 165 heures et en automobile (zeugme) le voyage de Los Angeles à New York. Naufrage d'un trois-mâts à Savannah dans le brouillard (tiens, chercher dans la correspondance à Barlow les cartes postales de l'étape Savannah de Lovecraft), revendications territoriales indiennes, mais cette fois unis.

---

*New York Times*, 24 juillet 1925. De Washington, le 23 juillet. Les États-Unis se sont portés partie civile devant la cour des Requêtes dans un procès où les Indiens du Montana, du Wyoming, de l'Idaho et de Washington réclament 68 707 343 dollars pour les terrains qui leur ont été pris. Les tribus impliquées sont les Blackfeet, les Blood Plegan, les Gros-Ventre (*en français*), et les Nez-Perce (sic). Les Indiens réclament une compensation pour leurs droits de chasse dans le sud-ouest du Montana, le nord-ouest du Wyoming tels qu'assurés par le traité de 1855, et qui leur ont été retirés presque sitôt après la signature du traité. Ils réclament aussi des terrains dans le Montana, dont ils ont été dépossédés sans traité en 1868, et décrétés domaine public par ordre de l'État en 1874. Ils contestent aussi la décision du Congrès en date du 11 mai 1910, les dépossédant de leur droit de chasse et de pêche dans ce qui est maintenant le parc national du Glacier.

## NON-STOP AUTO HERE FROM CALIFORNIA

Wade and Wells Made 3,965-Mile Cross Continent Trip in 165 Hours 50 Minutes.

### BOTH MUD-CAKED BUT FIT

Traffic Officer Nearly Upset Program, but Wade Took Summons as Car Was in Motion.

A crowd of several thousand persons at the headquarters of the Metropolitan Automobile Association, 1,773 Broadway, yesterday greeted Lieutenant Leigh Wade, round-the-world flier, and his companion, Linton Wells, at the finish of their non-stop automobile tour from Los Angeles to New York.

Escorted by a platoon of motorcycle police, the mud encrusted car, a Packard eight, rolled up to headquarters just off Columbus Circle at 1:33 o'clock, after 3,965 miles of continuous traveling, without once stopping for oil, gas or water or engine adjustment. The distance from Los Angeles here was covered in 165 hours and 50 minutes.

During the entire trip Wade slept eighteen hours and Wells sixteen in the back of the car. Both wore a week's growth of beard, and the blood was running from a deep sunburn on Wade's left arm, caused by the hot Kansas sun. The car was caked with Missouri mud, for they ran into a cloudburst just east of Kansas City and crawled through mud as slippery as a banana peel, as Wade expressed it.

But it was not the Missouri cloudburst nor the sands of the desert that threatened to stop the wheels. It remained for a traffic officer in Irvington-on-Hudson, thirty miles from their destination, to almost upset the non-stop journey. As the transcontinental car, in its escort of banner-draped machines and State troopers, motorcycle proceeded down Irvington's Broadway, a traffic policeman, who had not learned of the unique trip, set the "stop" signal. Lieutenant Wade, who was at the wheel, was right in moving. He slowed down to explain to the traffic officer who walked beside the car. Finally, without stopping the machine, Wade gave over the wheel to Wells and hopped from the car to receive a summons for violating a traffic ordinance. Wells continued on to New York. Wade overtaking him later in another machine.

At headquarters of the association the two men had their first square meal since leaving Los Angeles. They subsisted on a fast food and liquid diet. Wade said he was fat when he left Los Angeles, but had grown thin on the trip, and recommended his diet for all those who wished to lose their surplus avor-duplo in a week's time.

Wade described the trip as a good vacation, much better than flying, even harder than the world-circling flight, requiring much more physical and mechanical endurance. The reverse, he said, had never been used on the entire trip. The Metropolitan Automobile Association and its affiliated clubs helped them greatly. In the cities through which they passed the clubs furnished them gas, oil and water while in motion and cleared the way through the populated districts.

## SHIPS CRASH IN FOG 16 MILES OFF PORT

Schooner Sally Wren Badly Rammed by the Steamer Edward S. Luckenbach.

### LUMBER KEEPS CRAFT UP

Crew of the Sailing Ship Saved and Vessel Is Towed In—Larger One Little Damaged.

The three-masted schooner Sally Wren of Savannah was rammed in a thick fog early yesterday morning sixteen miles southeast of Ambrose Lightship by the steamship Edward S. Luckenbach and was towed into port yesterday afternoon by the Coast Guard cutter Seneca, which went to the rescue. The schooner was waterlogged but her large cargo of lumber helped to keep her afloat.

The Sally Wren later was anchored a mile off shore on the Bay Ridge Flats, opposite Sixty-sixth Street, Brooklyn. Captain W. H. Williams and his crew of seven were taken off their ship by a tugboat. They were greatly fatigued by their extraordinary efforts to keep the schooner afloat after the collision. The schooner was badly damaged below the water line. The steamship Edward S. Luckenbach reported that she was only slightly damaged above the water line. No one was injured in the collision.

The Edward S. Luckenbach sent out SOS calls immediately after the collision. The first message explained that the sailing vessel had been badly damaged and appeared to be sinking rapidly. Another message expressed the belief that she had gone down with her crew.

Captain W. E. V. Jacobs, in command of the United States Coast Guard in the New York district, ordered the cutter Seneca, which was near the scene of the collision, to go to the schooner's aid.

The Luckenbach, a vessel of 8,000 tons, carries a crew of fifty-two officers and men. She had come from Captain Bay. She had sailed from New York City Wednesday night for Los Angeles and San Francisco, and was in collision shortly after midnight. Later she continued her voyage.

The Sally Wren is a ship of 715 tons.

She is owned by the Georgia Shipbuilding Company of Savannah, Ga., and was on her way from Georgetown, S. C., to New York.

## INDIANS SUE FOR LAND.

Say Government Wrongfully Took Areas Worth \$68,000,000.

WASHINGTON, July 23 (AP)—The United States has been made defendant in the Court of Claims in a suit involving land claims amounting to \$68,707,343 by Indians in Montana, Wyoming, Idaho and Washington.

The tribes involved are the Blackfeet, Blood, Piegan, Gros Ventre and the Nez Perce. The Indians claim that their rights in the common hunting grounds in Southwest Montana and Northwest Wyoming, secured by the treaty of 1855, were taken from them shortly after the treaty was signed. They also charge that certain lands in Montana were taken under the then unratified treaties of July and September, 1868, and that some other lands in Montana were taken from them and rendered public domain by an Executive order of Aug. 18, 1874.

It is contended that Congress by an act of May 11, 1910, took away from the Indians their right to hunt and fish and cut timber in what is now Glacier National Park.

## BIARRITZ BANS BARE KNEES

### Highest French Courts Uphold New Drastic Bathing Rules at Resort.

Copyright, 1925, by The New York Times Company. By Wireless to The New York Times.

BIARRITZ, July 23.—Biarritz has placed a ban on nude knees. The Basque City Fathers have issued stringent regulations concerning the costumes in which men and women bathers may dip in the ocean and display themselves on the sands.

Many may think the rules are too drastic and the famous beach may lack bathers if they are enforced, said a prominent Frenchman connected with the tourist hotel industry today. Bathing suits must be ample. Trunks are banned for men, who must not wear climbing material. Women's bathing dresses must reach from the neck to below the knees. All décolleté effects are prohibited.

The city's right to enforcement was challenged in the highest judicial bodies in France, the Court of Cassation and the Council of State, both held that the rules were in order, although deciding that the municipality exceeded its powers when it imposed one frame who did not use the municipal bathing establishment for undressing.

*ANNEXE*  
*lettre à Lillian du 27 juillet*  
*avec compte rendu de la journée du 24.*

24 — Je me suis levé tôt et j'ai écrit quelques *vers de mirliton (some doggerel)* pour la réunion Blue Pencil de dimanche, à laquelle S.H. m'a fait promettre d'assister par courtoisie pour une visiteuse de Cleveland, Miss Schneider (anciennement Mme William J. Dowdell — épouse de mon ancien ennemi aux Etats-Unis, qui s'est enfui avec une choriste en 1922) qu'elle s'attend à voir fréquemment à Cleveland. Je joins le document — une réponse prétendument comique au sujet assigné « Si j'avais une année de congé ». C'est sans valeur — mais on ne peut qu'être insipide quand des sujets aussi insipides sont assignés. À 14 heures, j'ai retrouvé S.H. à Grand Central, enregistré quelques-uns de ses bagages et nous sommes allées déjeuner au Milan dans la 42e rue — l'endroit où vous et toute la bande avez dîné le 3 février, quand le pauvre Eddy était dans la salle d'attente. Après un excellent repas, nous avons passé le temps dans un cinéma ennuyeux à côté, puis nous sommes allés au Little Blue Book Store, où les livres 5 cts de Haldeman-Julius sont toujours en vente malgré la menace de leur arrêt. J'en ai acheté pas mal, y compris quelques titres scientifiques récents. Nous sommes ensuite revenus vers Grand Central, et en passant devant le Cameo Theatre avons constaté avec dégoût — vu le temps que nous avions perdu dans ce cinéma ennuyeux — qu'il y avait là un film que nous voulions voir depuis que nous l'avions manqué il y a trois ans — le saisissant film baleinier de New Bedford, *Down to the Sea in Ships*. Il était maintenant trop tard pour que nous le voyions tous les deux, mais ma question de comment passer la soirée a été réglée sur-le-champ ! En arrivant à la gare j'ai accompagné SH jusqu'au train de Cleveland de 7 h 30, puis je me rendis immédiatement au Cameo, me plonger dans l'histoire ancienne de la Nouvelle-Angleterre. Pour une fois, la présentation n'a pas été décevante. C'est même le contraire, car je n'avais jamais imaginé qu'une évocation cinématographique aussi parfaite de l'époque de la chasse à la baleine puisse être possible. Les images ont été prises dans la ville et le port de New Bedford, et montrent l'origine des maisons, des églises, des baleines, des bateaux et des accessoires qui ont survécu. Pour quelqu'un qui a lu récemment *Moby Dick* et *The Gam*, le film était incroyablement impressionnant. Il était impossible de faire semblant, car on voyait les

baleines jaillir dans toute leur splendeur, la poursuite des bateaux, le lancement et l'atterrissement du harpon, et la lutte qui s'ensuivit, au cours de laquelle la baleine renversa l'un des bateaux. Tout cela s'est déroulé sous les yeux de la caméra, et l'on se rend compte du danger encouru non seulement par les acteurs, mais aussi par le photographe. Il n'y a pas eu de doublage de l'acteur principal lorsque le harponnage a eu lieu — c'est l'acteur lui-même, vu en plein visage, qui a lancé la fléchette réussie ; et on ne peut que se demander comment il a pu pratiquer un art pour lequel les novices sont généralement considérés comme si peu valables. L'ensemble du film a une valeur historique inestimable en tant qu'enregistrement minutieux et authentique d'une phase moribonde mais magnifiquement glamour de la vie et de l'aventure américaines. Depuis que le film a été réalisé, il y a trois ans, j'ai appris que le dernier baleinier avait rejoint son repos éternel et que la désertion mélancolique des quais de New Bedford était absolue. Pourtant, quelle industrie c'était autrefois, avec Providence, Bristol et Newport dans le jeu, ainsi que New Bedford, qui y était plus définitivement dédié. Aujourd'hui, je crois que la chasse à la baleine est pratiquée à bord de navires à vapeur — la plupart norvégiens — avec des vedettes auxiliaires ou des navires à dix places, plus des canons à harpons mécaniques. C'est un métier épuisant, qui n'est plus un risque pittoresque. Eh bien, c'est la vie, c'est tout ce qu'il y a à faire ! Après le spectacle, je suis revenu à Brooklyn, j'ai acheté des timbres et des provisions, puis lu un peu et couché.