

1925-2025

un an avec Howard Phillips Lovecraft

#207 | 28 juillet 1925

« Le mardi 28 juillet, je me suis levé à midi et suis resté à la maison toute la journée, tentant désespérément de faire face au dernier flot de courrier des États-Unis. La seule chose que j'ai faite, en plus d'écrire des lettres, a été de me préparer un bon dîner à la maison — mais mon assiduité porte enfin ses fruits. Le nouveau conseil d'administration est en place et Bacon a reçu un rapport officiel complet sur les élections, qui sera publié ultérieurement. Cela met fin à mes obligations en matière électorale, de sorte qu'à l'avenir, mon travail se limitera à des conseils — dire à un ou deux responsables ce qu'ils doivent faire, et suggérer des remplacements lorsque l'un des titulaires nouvellement élus semble ne pas répondre ou ne pas convenir. Bacon a terminé la circulaire à poster avec le *United Amateurs* et a envoyé les épreuves à Cook. Cook devrait imprimer le journal dans quelques jours. Je lui ai demandé d'envoyer des copies directement à vous et A.E.P.G. Tout repose maintenant sur le nouveau conseil d'administration. Mes responsabilités sont terminées, et dès que j'aurai terminé cette correspondance officielle, je me sentirai capable de commencer à filer mes propres bobines. »

Confirmation donc, dans la lettre à Lillian, que le déluge de lettres et d'écriture des derniers jours était bien pour le ménage à faire côté United Amateurs, et la passation de flambeau.

[1925, mardi 28 juillet]

Up at noon — wrote letters all day — dinner home — wrote more & retired.

*Levé à midi. Écrit des lettres toute la journée.
Dîné à la maison. Écrit d'autres lettres, et couché.*

Ne même pas sortir. Rester entre les quatre murs. Regarde-t-il à la fenêtre parfois ? Le bruit des rues de Brooklyn doit venir jusqu'ici, d'autant qu'avec la chaleur pas possible de vivre dans une pièce fermée. Les toilettes sont dans le couloir, là aussi qu'on vient prendre de l'eau à la fontaine. Écrire sans discontinuer, revenir sur soi-même, sur les livres, sur le temps qui va. Repousser la tentation de fiction (il en parle bizarrement dans la lettre à sa tante : « revenir aux affaires littéraires, écrire de la camelote pour *Weird Tales* » — comme si c'est ça qui se passait, pour lui, quand il écrit : il aurait eu bien moins de refus sinon. Dans le journal, cette histoire qui finit bien.

New York Times, 28 juillet 1925. Les Himelsteins — Mme Jacob Himelstein, ses trois fils et ses deux filles — étaient en train de s'asseoir pour dîner tard dimanche soir dans leur appartement situé au rez-de-chaussée du 100 Madison Street, lorsqu'on frappa brusquement à la porte. Abe Himelstein a ouvert la porte. Un jeune homme bien bâti se tenait devant elle. « Pouvez-vous me dire si Mme Ida Himelstein habite ici ? » a-t-il demandé. « Je suis Mme Himelstein », a répondu Mme Himelstein en s'avançant. « Tu ne me reconnais pas, maman ? C'est moi, Teddy », a dit le visiteur. Teddy Himelstein, que la police recherchait depuis longtemps comme personne disparue, était rentré chez lui. Hier, il a reçu la plupart des quarante locataires du 100 Madison Street et environ autant du 35 Rutgers Street, juste au coin de la rue, où la famille vivait en août 1917, lorsque Teddy était parti et n'était pas revenu. Le garçon, alors âgé de 14 ans, venait d'obtenir son diplôme de l'école publique. Il avait décidé de voir le monde et n'avait pas informé son père, Jacob, ni sa mère de son intention. Il avait dit à sa mère qu'il était parti directement à Boston, où il s'était engagé dans la marine. Il était grand pour son âge et, en 1917, la marine recrutait en prévision d'éventuels troubles. Teddy affirmait donc n'avoir eu aucune difficulté à s'engager. Cependant, pour éviter toute enquête, il avait donné le nom de son frère aîné, Sam. Peu après le départ de Teddy, son père mourut et la famille déménagea dans une maison de Madison Street. La police le rechercha en vain, mais sa mère ne perdit jamais l'espoir qu'il revienne. Lorsqu'il réapparut, il avait tellement changé que ni elle, ni ses sœurs et ses frères ne le reconnurent. Teddy a déclaré qu'il avait terminé son engagement et qu'il avait réalisé son rêve de voir le monde. Ses récits sur les endroits étranges qu'il avait visités ont suscité bien de l'étonnement.

**Mrs. F. C. Zabriskie Takes Heroic
Action When Copperhead
Bites Broker.**

Her husband was already under the influence of the venom when he reached the doctor, who said Mrs. Zabriskie's action had no doubt saved Mr. Zabriskie's life. She suffered no ill effects. Latest advices received here said that Mr. Zabriskie was recovering rapidly.

The boy, then 14 years old, had just

Shortly after Teddy left home his father died and the family moved to the house in Madison Street. The police had been looking for him, but his mother never gave up hope that he would return, but when he did get back he was so changed that neither she nor his sisters and brothers recognized him.

Teddy said he had served out his term of enlistment and had gratified his desire to see his sister, but they were many round, wide-open eyes as he told of the strange places he had visited.

Diana Eights Are Sold and Serviced by All Major Six Dealers

We invite you to see the rich colorings—to ride in and drive America's first custom-built coach . . .



*En prémices à Red Hook, deux cartes postales de Pascoag, vers 1930.
 Samedi, Lovecraft va écrire les premières lignes de son histoire
 « Horreur à RedHook ». Bizarrie, la scène d'ouverture se situera à
 Pascoag, un village perdu du Rhode Island. Comment lui-même a-t-
 il découvert Pascoag ? En septembre 1923, lors d'une brève mais
 intense randonnée... avec James Morton, comme le dimanche qui
 précède. Et ça mérite qu'on regarde cela de près.*

ANNEXE

*lettre à Frank Belknap Long, septembre 1923,
où l'on découvre Pascoag, comment et pourquoi*

21 septembre 1923

Sonny, bonjour !

Mercredi a eu lieu la grande tentative piétonne — l'assaut de Durfee Hill — qui n'a échoué qu'à cause du manque de temps, occasionné par la réservation de Mortonius sur le bateau de 7 h à destination de New York. Nous avons pris le petit-déjeuner, puis nous sommes embarqués par le train de 10 h 55 pour Chepachet, le village le plus proche de Providence relié à notre objectif, traversant à toute vitesse l'une des campagnes les plus pittoresques qui soient. Chepachet, où nous sommes arrivés en un peu plus d'une heure, est un véritable poème bucolique, une étude de l'atmosphère des anciens villages de la Nouvelle-Angleterre, avec ses gorges profondes bordées d'herbe, son pont vénérable et ses maisons pittoresques et centenaires. J'aurais aimé l'explorer davantage, mais le temps était précieux. Au lieu de cela, nous avons marché vers l'ouest le long de la Putnam Pike, à travers une région aussi sauvage et désolée que n'importe quelle région rurale du Maine, remarquant ici et là quelques fermes sinistres ou quelques panoramas attrayants sur des collines basses et lointaines. Guidés par la carte de Mortonius, nous avons tourné vers le sud sur une route secondaire à environ trois miles de Chepachet, entrant dans une zone boisée et vallonnée, pour finalement arriver à un croisement que la carte ne nous avait pas indiqué. Mortonius choisit alors le chemin du milieu, ce que mon instinct géographique me poussait à refuser, et bien sûr, cela nous conduisit dans une forêt épineuse au bord d'un étang, loin de tout accès à Durfee Hill, et trop tard pour nous permettre de faire un deuxième effort vers la colline ! Déconcertés, nous mangeâmes notre déjeuner sur la rive et rebroussâmes chemin, bien las. Par souci de diversité, nous avons décidé de ne pas aller à Chepachet, mais au village plus grand de Pascoag, à deux miles de là, qui nous permettrait de prendre une correspondance ferroviaire pour le bateau de New York. Nous n'avons pas regretté cette décision, car la route s'est avérée être une route étroite et vallonnée, typique de la Nouvelle-Angleterre d'avant l'automobile, qui longeait des vignobles fragmentés et de magnifiques coins de lac et de colline. Enfin, nous aperçûmes au loin les flèches élancées de Pascoag, les flèches de l'ancienne Pascoag, toutes dorées dans la lumière de l'après-midi, s'élevant comme les minarets d'un village féérique. Pascoag est située au bord d'un lac, dans une

vallée charmante, et nous descendîmes vers elle en passant devant de nombreuses fermes coloniales et des chaumières. Le décor est magique : c'est l'Amérique primitive, à moitié oubliée, belle et simple, que Poe et Hawthorne ont connue, un village aux rues étroites et sinueuses, aux façades coloniales, avec une place endormie où les marchands sont assis devant leur porte. Nous avons acheté des glaces dans une taverne, puis avons pris le train de 16 h 45 pour Providence. Le trajet du retour nous a fait traverser des régions idylliques, avec de fréquentes vues agréables sur une rivière sinueuse, une plaine verdoyante et des hameaux pavés, de sorte que nous avons vraiment regretté d'arriver dans la banlieue enfumée qui annonçait Providence. En descendant du train, nous avons pris une voiture pour le port, serpentant à travers un quartier coloré dont la silhouette coloniale et les façades délabrées témoignaient de la grandeur passée du commerce avec l'Inde vinicole. Nous avons enfin atteint le navire et j'ai accompagné Mortonius à bord jusqu'à l'heure du départ. La vue sur le port était stimulante pour l'imagination et j'aurais volontiers prolongé mon séjour, mais la cloche a bientôt sonné, mettant fin à une visite agréable et passionnante à tous égards. De retour à la maison, je me suis couché à dix heures et demie et j'ai dormi vingt-et-une heures d'affilée. L'activité de la semaine m'avait fatigué plus que je ne m'en rendais compte, mais je ne crains pas de séquelles durables. Rien que mercredi, nous avons dû marcher dix miles sous un soleil de plomb. Ce qui trouble ma sérénité, c'est le froid monstrueux qui me tourmente le nez et la gorge depuis deux jours. C'est vraiment très désagréable et cela explique en partie la monotonie inhabituelle de cette deuxième partie de ma lettre.

Bon, soyez sage et n'en faites pas trop !

Grand'Pa.

(la lettre suivante, probablement le même jour, est pour James Morton)

Illustrissime !

Au sud de Pascoag, le 23 septembre 1923,

Vous pensiez que toutes ces marches m'avaient tué, mais me voici bien vivant, avec mon sourire cynique et placide habituel.

Après être rentré chez moi mercredi, j'ai dormi 21 heures d'affilée, puis, après six heures de veille, j'ai dormi encore, puis je me suis réveillé et j'ai dormi 13 heures, puis je me suis réveillé et je suis resté éveillé jusqu'à dimanche matin. Enfin, je le serais si ce n'était ce fichu rhume qui me fait tousser comme une Ford à un seul poumon. Mais ça s'améliore, alors je peux bien chanter le soleil, le bonheur et même cette maudite Mme Gamwell qui est venue manger un de

nos œufs restants — elle a exprimé son regret de ne pas vous voir, tandis que Mme Clark — qui a essayé de manger l'autre mais a vu une tache verte qu'elle n'aimait pas — s'est réjouie d'avoir eu plus de chance à cet égard. Heigho ! Les faveurs du destin sont accordées avec une injustice faussement ironique !

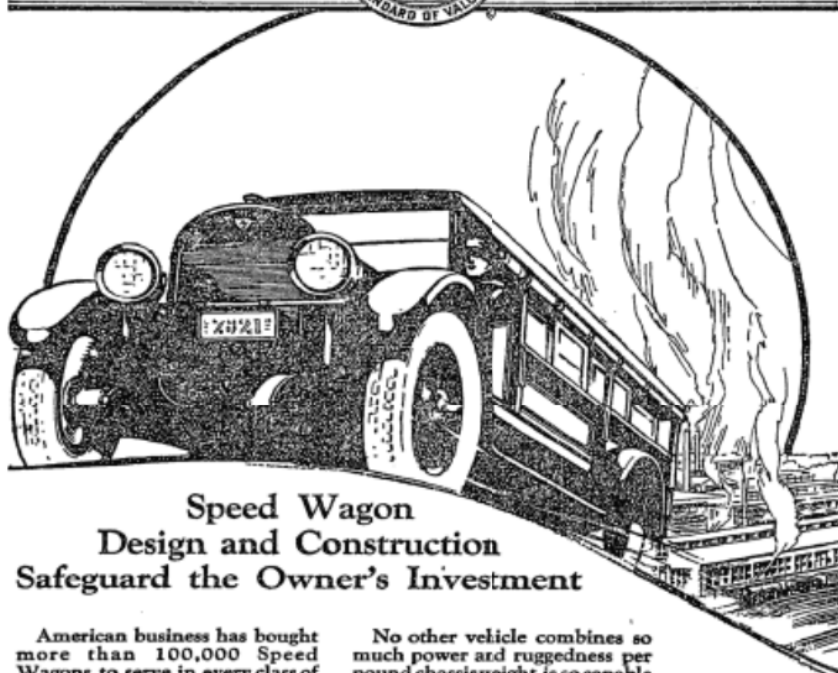
Il y a un timbre Harding à l'extérieur de cette enveloppe, mais aucun n'est arrivé récemment. Cependant, j'ai demandé à mes correspondants les plus obligeants de me renvoyer ceux qu'ils trouvent sur les enveloppes, donc à moins qu'ils ne soient distraits, j'en aurai au moins quelques-uns pour vous. J'aime ces timbres, ils sont tellement différents de ce rouge vulgaire et des traits éternellement endormis du pauvre général Washington. Harding était un beau gosse, je suis vraiment désolé qu'il ait eu la chance de quitter cette planète bestiale.

23-24 septembre.

Oh oh ! Encore une fois, j'ai dormi douze heures d'affilée ! Ma conscience et moi, on se déteste vraiment ! Mais je pense avoir dormi sur le pire de mon rhume.

Theobald us Ambulaus, grand Titan, K.K.K.

SPEED REO WAGON



Speed Wagon Design and Construction Safeguard the Owner's Investment

American business has bought more than 100,000 Speed Wagons, to serve in every class of commercial haulage, because the Speed Wagon is fundamentally sound in vital elements:

The Speed Wagon is the most economical 2500-pound commercial car in the world, according to initial investment, price per pound pay-load, per horsepower or any other basis of computing relative values.

No other vehicle combines so much power and ruggedness per pound chassis weight, is so capable of easy owner-attention, nor is so widely backed by service facilities.

The Speed Wagon makes hurried travel safe on highway routes or on city streets.

The stability of Reo as an institution guarantees the permanence of the Speed Wagon, thereby insuring the maximum resale or trade-in value.

—Economical capacity range from 500 to 2500 pounds.

—Twelve standard bodies; nine with open and closed cabs.

—Designed and manufactured in the big Reo shops—not assembled.

Chassis, \$1185 at Lansing

REO MOTOR CAR COMPANY OF N.Y., Inc.

New York: Broadway at 54th Street
Brooklyn: 1530 Bedford Avenue

New Rochelle: 462 Main Street
Newark: 520 Broad Street

NEARBY REO DEALERS

BRONX (NEW YORK CITY), BOWMAN & MEYER
EAST ORANGE, N. J., REO MOTOR CAR CO., 447 MAIN ST.
FLUSHING, N. Y., SPIVAK MOTOR CO.
HACKENSACK, N. J., McCRANE REO CO.
HEMPSTEAD, L. I., CASE MOTOR SALES CO.
JAMAICA, L. I., REO JAMAICA SALES CO.
JERSEY CITY, N. J., BERGEN AUTO CO.

LITTLE NECK, L. I., NASSAU QUEENS SALES CORP.
MOYTCLAIR, N. J., WOODWARD BRYCE, INC.
MT. VERNON, N. Y., CHESTER HILLS SALES CO.
TARRYTOWN, N. Y., FRANK SULLIVAN
WEST NEW YORK, N. J., CHESTER F. SPARLING
WHITE PLAINS, N. Y., KAUFMAN & SELLERS
YONKERS, N. Y., DORTCHESTER MOTOR CO.

OTHER REO DEALERS

Asbury Park, N. J., H. M. Taylor.
Bayport, L. I., Wm. L. Mantha.
Bethel, Conn., Bethel Garage.
Bridgeport, Conn., Hayden Automobile Co.
Catskill, N. Y., Amos Post Garage.
Edgewater, L. I., Crest Garage.
Elizabeth, N. J., John Rolfe.
Glendale, L. I., Reo Glenwood Sales Co.
Hackensack, N. J., Howard M. Axford.
Hamburg, N. Y., Harden Garage.
Haverstraw, N. Y., Louis Horv.
Lakewood, N. J., Grove Motors Co.

Lebanon, N. J., Arthur Reinhart.
Liberty, N. Y., A. L. Ferguson.
Long Branch, N. J., Dorman & Padgett.
Middletown, N. Y., Orange Co. Ice Corp.
Morristown, N. J., Robinson Motor Co.
Mount Kisco, N. Y., William Egan.
New Brunswick, N. J., F. H. Hicks, Inc.
Newburgh, N. Y., Orange Co. Ice Corp.
Norwalk, Conn., Hayden Automobile Co.
Oswego, N. Y., Oswego Motors Corp.
Passaic, N. J., J. A. McCrane Motor Co.
Paterson, N. J., J. A. McCrane Motor Co.
Perth Amboy, N. J., F. H. Hicks, Inc.

Plainfield, N. J., Reo Plainfield Co.
Port Chester, N. Y., Hirschbeck & Katz.
Poughkeepsie, N. Y., F. C. Hirschbeck.
Ridgewood, N. J., McQuillan Motors.
Rockville Center, L. I., Nassau Co. Garage.
Rutherford, N. J., Pratt & Farquhar.
Somerville, N. J., Orinman Sales Co.
Stamford, Conn., Hayden Automobile Co.
Trenton, N. J., W. A. Weinmann.
Warwick, N. Y., J. H. McFoss.
West New Brighton, L. I., Interboro Auto Rep. and Supply Co.