



[1925, vendredi 4 septembre]

Up 2 pm — out with Sonny to antique shop & McNeil — MN out — down to see Loveman — out — Sonny go home — SL & HP to Roman Sp. ho — Greenwich — eviction — yellow atmosph — subway to Col. Cir. — Leeds — Unholy 3 — cafeteria — walk to sub — SL home — with Leeds to Bryant Pk — cafeteria — walk — home 6 a.m. & retire [In margin : Lamp]

*Levé 14 h. Dehors avec Sonny faire les antiquaires, puis chez McNeil. Il sort avec nous, on va chez Loveman, qui sort aussi. Sonny rentre chez lui. Loveman et Lovecraft à la Roman Spanish House. Puis Greenwich, une expulsion. Brouillard jaune. Métro pour Columbus Circle. On retrouve Leeds : la trinité diabolique. Cafétéria, métro, Loveman rentre. Je reste avec Leeds Bryant Park. Cafétéria, je rentre à pied, maison à 6 h et couché.  
(En marge : Lampe !)*

*The Unholy Three* : le film vient d'être distribué en salle à New York, le 16 août dernier. *Un brouillard sale et jaune inondait tout l'espace* : peu probable que ce vers de Baudelaire ait rejoint Loveman (traducteur confirmé de Baudelaire) et Lovecraft, mais il convient à l'étonnante description qu'il fait des rues de New York une fois fini l'orage. Pas commun non plus : la description (lettre à Lillian en annexe) de cette expulsion dans Greenwich Village, avec larmes et consolations — dans le journal de Kafka aussi, parfois, trouve une scène de rue. Et que pour 1 dollar on peut acheter 6 authentiques pièces romaines ? Morton les leur fait acheter pour lui, et comment résister alors à ce petit bout d'argile ayant traversé temps puis océan, une microscopique lampe à huile ? Il s'en fabrique aujourd'hui en Chine des répliques à moins de 15 dollars, et sur YouTube, avec les 1h25 de *Unholy Three*, on trouve des tutos pour en créer de tout aussi authentiques : espérons seulement que la sienne était originale ! Bonne nouvelle : Loveman a donc retrouvé un emploi dans une librairie de Manhattan. Dans le journal : tristesse, on a arrêté les recherches pour le deuxième avion de l'équipée San Francisco Hawaï, contraint d'amerrir dans l'immensité Pacifique faute d'assez de carburant. Mais, en Une du journal, c'est la dislocation en plein vol, au-dessus de l'Ohio et à 2000 m d'altitude, du dirigeable militaire Shenandoah, 14 morts et 2 blessés, les noms aussi des 25 survivants. Et puis, deux ans avant Lindbergh, cet anglais qui rêve de vols commerciaux transatlantiques...

LONDRES, 2 septembre — Un avion capable d'atteindre une vitesse de 100 nœuds et de transporter près de 100 passagers de Londres à New York en 36 heures est une possibilité pour l'avenir évoquée dans un article présenté aujourd'hui par Oliver Simmons devant la British Association for the Advancement of Science à Southampton. Il prédit qu'un tel appareil serait opérationnel d'ici la fin de la prochaine décennie. Il sera probablement doté d'un fuselage monoplan entièrement en acier, d'une surface alaire d'environ 60 000 pieds carrés et d'une envergure de 220 pieds. Les groupes motopropulseurs seraient logés dans des salles des machines intégrées à une aile épaisse à environ trente pieds du fuselage, et la puissance de chaque salle à plein régime serait d'environ 3 000 chevaux. La coque serait aménagée en deux ponts, afin d'offrir un espace spacieux pouvant accueillir 100 passagers, et l'appareil pourrait effectuer des vols de 1 500 miles sans atterrir. En réduisant légèrement le nombre de passagers par rapport aux 100 qu'il pourrait transporter, un tel vaisseau devrait pouvoir voler de l'Europe à l'Amérique, avec une escale aux Açores, en moins de trente-six heures, a déclaré M. Simmons.

**The Insurance Man is speaking to You**



**You may be next**  
(You never can tell)

**THIS POLICY WILL PROTECT YOU AND YOURS**

**SPECIAL TEN DOLLAR**  
ACCIDENT AND SICKNESS POLICY

**To Every Reader—Attention!!**

**THIS** message is just as worthy of your careful reading as would be a personal letter written to you by myself. It is of vital importance. Read it carefully and reflect. How is a proposition put before you that you can ill afford to neglect. Unquestionably you should not. Do you realize that, according to statistics, **ONE OF EVERY SEVEN PERSONS DAILY** lose either health or life or limb? Vigilance, therefore, should be your watchword. You don't know what the day will bring forth. Below is offered you the cheapest and widest protection ever offered for less than the price of this newspaper per day. Learn important facts concerning your best interests. My services have extended for years to men and women in every walk of life, who have learned to know me as a specialist in the business of Most Economical Protection. Mail the coupon below for an Application Blank and full particulars—**NOW**—while the matter is fresh in your mind. You will thank me for bringing the proposition to your attention.

*F. J. Schaefer*

Sold to Both Men and Women—Age 16 to 70—Regardless of Occupation  
**Costs Only Ten Dollars for One Entire Year of Insurance**  
**365 Days at Less Than Three Cents Per Day**  
*No Assessments—No Dues—No Medical Examination Required*  
 Policy Issued by One of the Largest Casualty Insurance Companies  
**\$5000.00 to \$7500.00**  
 For Accidental Loss of Life as Provided by the Terms of Policy  
**Pays \$25.00 Weekly**  
 INDEMNITY FOR STATED ACCIDENTS  
**Pays \$25.00 Weekly**  
 INDEMNITY FOR STATED SICKNESS

Make sure of income now, as accident and sickness are unavoidable in the life of every one. Without a question, it is the biggest \$10.00 worth of insurance issued. Merely call, phone, write or wire our office for an application blank, which is the simplest imaginable.  
 Send for Application Blank Now—"SOME OTHER TIME" never comes  
 CALL, WRITE, PHONE or WIRE. WE ARE AT YOUR SERVICE

**FRED J. SCHAEFER & COMPANY Managers**

1457 Broadway at 42nd St., N. Y. Telephone Wisconsin 9069-0448

Please send Full details of your Special Ten Dollar Accident and Sickness Policy.

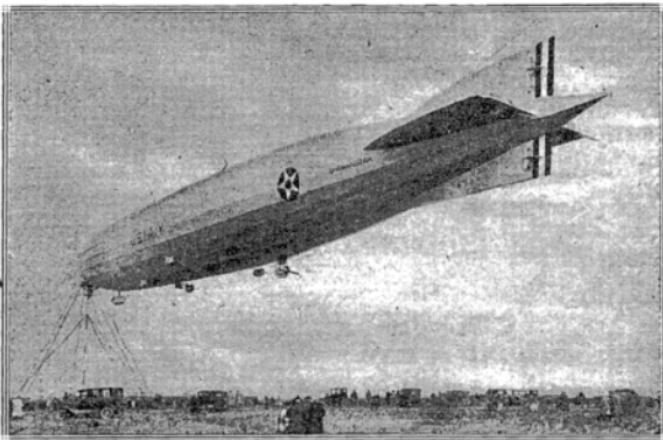
Name .....

Address .....

City ..... State .....

PLEASE PRINT NAME AND ADDRESS PLAINLY N. Y. 7-24-35

# SHENANDOAH WRECKED IN OHIO STORM; BREAKS IN THREE AND FALLS 7,000 FEET; 14 DEAD, INCLUDING COMMANDER, 2 HURT



THE NAVY DIRIGIBLE SHENANDOAH.

A Photograph Taken at the Mooring Mast at Tacoma, Wash., After the Airship's Successful Flight Across the Continent.

## NAVY WON'T ALTER AIR POLICY AT ONCE

Wilbur Says Loss of Shenandoah Does Not Mean Such Craft Must Be Abandoned.

### BUT SHOWS THEIR LIMITS

Navy Delayed Flight 2 Months  
Thinking to Avoid Storms—  
Board of Inquiry to Sit.

Special to The New York Times.  
WASHINGTON, Sept. 3.—Secretary Wilbur asserted late this afternoon that no immediate change in naval policy with respect to the use of huge rigid airships as an element of national defense would be made as a result of the loss of the Shenandoah. He shares the view of seasoned officers in the naval service that battleships, cruisers and destroyers should not be discarded, if of military value, merely because one of them is sunk or otherwise seriously injured, and the same rule is regarded as being applicable to the air side of naval defense—with respect to both airplanes and airships.

The fact of the matter is that the Navy Department has not yet reached final conclusions with respect to the military value of airships of the Shenandoah and Los Angeles type. These are the only two airships of great size which the navy has had an opportunity to use in training and experiment, and the Shenandoah had been in operation just about long enough to give the Naval Air Service the experience it needed and the necessary training of officers and men to enable it to proceed a step further in the actual testing out of the value of the dirigible in work with the fleet.



Lieut. Com. Zachary Lanadowne, of Greenville, Ohio, Captain of the Shenandoah, who was killed in the control cabin.

## AMERICA NOW LACKS A DIRIGIBLE FOR WAR

With the Shenandoah Wrecked  
the Los Angeles Is Barred by  
German Agreement.

Special to The New York Times.  
WASHINGTON, Sept. 3.—The destruction of the Shenandoah is regarded in official circles as a very severe blow to the navy and is expected to handicap the efforts of those like Rear Admiral William A. Moffett, Chief of the Bureau of Naval Aeronautics, who have contended that huge dirigibles, properly constructed, are of great commercial and military value.

Congress, as a whole, has never cottoned very strongly to the idea of the dirigible and it is apprehended by those officers of the air service who favor the construction of military dirigibles that the loss of the Shenandoah will render it doubly difficult, if

## SURVIVORS PICTURE DISASTER MOMENT

Lieut. Commander Rosendahl  
Clung to Girder as Control  
Cabin Tore Loose.

### CREW STUCK TO POSTS

Free Nose Was Sailed Like a  
Balloon for Twelve  
Miles.

CALDWELL, Ohio, Sept. 3 (AP).—Lieut. Commander C. E. Rosendahl, second in command of the Shenandoah, gave the following account of the wreck and his thrilling escape to The Associated Press correspondent at the scene of the disaster soon after the first news of it had become known. He said:

"I went on duty at 3:30 A. M. to relieve Lieut. Commander Hancock, who was navigating the ship. We were on a line headed west between Elyria and Cambridge. Weather conditions were bad. There was lightning and squalls. Although we had all our engines going, we could make no ground speed. The storm crept upon us from the northwest. We tried to turn south then the line squall hit us. It lifted us from an altitude of 2,500 to 4,500 feet where we righted the ship for a few minutes, only to be taken up again to an altitude of 7,000 feet.

"The vertical air current was so strong that it carried the ship heavenward in spite of an eighteen degree inclination of the nose of the ship.

"Saw Nose Leave Ship.

"We released helium through the main valve, expecting this to check the ascent. We had dropped overboard all water and I had started from the control of the ship to the tail in an effort

## SQUALL SPLITS BIG AIRSHIP

Control Cabin Breaks  
Loose, Killing All Of-  
ficers and Men in It.

### PARTS THEN DRIFT AWAY

Twenty-seven of Those on  
Board Escape by Clinging to  
Two Sections and the Nose.

### STRAIN GIVEN AS CAUSE

Airship Fought Storm for Two  
Hours Before Buckling  
at Great Height.

Special to The New York Times.  
CALDWELL, Ohio, Sept. 3.—The navy dirigible Shenandoah, whose silver beauty has been seen over many American cities, was ripped apart by a thunder squall near this town (thirty-five miles north of Marietta) at 5:30 o'clock this morning and fell, a broken and shattered thing, into the fields below. Fourteen officers and men, including her Captain, Lieut. Commander Zachary Lanadowne, were killed and two seriously injured. There were twenty-seven survivors.

The ship broke into three sections when it was hit by a squall blowing nearly seventy miles an hour—a wind so severe it rocked houses. The gale forced it upward from 2,500 to 7,000 feet, where it began to break apart.

The first crash broke the great ship in two almost at the point where the control cabin was swung. In which Commander Lanadowne and his men were working desperately to conquer the storm.

The cabin was torn from its fastenings and dropped to earth like a stone. Every man in it was killed, their bodies being found scattered in the garden of a farm, or cooped in the wreckage, where they were terribly torn and cut.

### Escape of Part of the Crew.

The main after-portion of the ship, carrying most of the officers and men, floated away, while those inside released helium and fought with every bit of ingenuity they possessed to control it. Fortunately its drop to the ground was checked somewhat by the amount of gas remaining in the uninjured bags, and although it landed with a crash only one man was killed. The smaller-remnant section dropped rapidly, and those in it were badly shaken up and one of them injured.

Those in the nose of the great ship were saved as if by a miracle, for the gas bags in their section did not rip, and the torn, unwieldy remnant of what had been before a graceful ship of the air drifted wildly before the wind. The men inside clambered desperately up girders, clung to twisted bits of metal and ropes, as they swung through the darkness. They heard their unfortunate companions in the control compartment strike the earth with a great crash and the rest of their journey was a nightmare of fear of what lay before them. But they came safely down, near Sharon, seven miles away, only one man, Rigger John P. McCarthy, being hurt when he was swept off near the ground.

On one part of the ship when it rested

**BING & BING, Inc.**  
Building Construction  
179 West 43rd Street  
Telephone 4110

**BING & BING**  
BUILT BETTER

**E. Sull**  
GASTHAUSE

*We are*  
**Fall and**  
SALES TO

512 FIFTH AV  
LONDON  
BY OLD ROAD STREET

---

## ANNEXE

*Journée du 4 septembre,  
ou comment aller au cinéma  
avec une lampe romaine sur les genoux*

Le lendemain, vendredi 4, j'ai été réveillé par les coups vigoureux de Little-Sonny, qui était venu accompagner son Grand'Pa à la boutique d'antiquités de la 6e avenue (où Mortonius m'avait chargé de lui acheter pour un dollar de pièces romaines) et chez le vieux McNeil, un honnête homme, pour discuter du manuscrit que la pauvre Mme Bullen lui avait envoyé pour examen. Le magasin d'antiquités était un véritable paradis des merveilles grecques, romaines et égyptiennes à des prix étonnamment bas, et Sonny et moi avons été tentés d'acheter quelques-unes des pièces romaines de 15 cents après avoir rempli la modeste commande de Mortonius. Je suis également tombé sous le charme d'une lampe en poterie antique dont le prix modique s'explique par les quantités illimitées récemment mises au jour — une pièce grecque datant d'environ 500 avant J.-C. Elle trône désormais devant moi, envoûtante dans toute sa splendeur, et a déjà inspiré à mon imagination au moins une intrigue étrange ; une intrigue dans laquelle elle apparaîtra comme un vestige atlante plutôt que hellénique. Quelles scènes primitives, vagues et archaïques a illuminées cette étrange lampe, cette étrange lampe qui trône maintenant sur mon bureau, attendant l'huile et la flamme pour raviver ses souvenirs secrets ? Le dira-t-elle un jour ? Ainsi chargés de trésors, Sonny et moi avons quitté la boutique à contrecœur et avons cherché les étendues bruyantes de Hell's Kitchen. McNeil était absent, nous avons donc pris le métro jusqu'à Union Square pour rendre visite à Loveman dans sa boutique. Nous l'avons trouvé sur le point de partir ; après lui avoir montré nos antiquités nouvellement acquises et avoir attendu la fin d'un orage soudain, nous l'avons accompagné dans un excellent restaurant italien qu'il avait découvert dans une rue latérale en face de Grace Church, le Roman Spaghetti Place, dont je joins la carte. Belknap est alors parti, tandis que Loveman et moi nous sommes régalés. Nous avons ensuite pris la direction de l'ouest, vers Greenwich, pour flâner jusqu'à l'heure de retrouver Leeds à Columbus Circle, où il nous avait invités au cinéma pour voir *The Unholy Three*. L'atmosphère, étrangement affectée par l'orage de fin d'après-midi, avait pris une teinte jaune spectrale très particulière, qui conférait à la scène une agréable irréalité et un aspect antique. Les maisons vénérables et les rues tortueuses de Greenwich revêtaient un charme singulier et une vivacité archaïque, de sorte que le passé semblait ressuscité et omniprésent, comme s'il émanait vaporeusement de chaque heurtoir en laiton, de chaque porte coloniale et de chaque pignon géorgien dans toute cette fascinante étendue sauvage de

toits et de cheminées patinés par le temps. Au milieu de ce spectacle étrange et inattendu, un élément supplémentaire s'est ajouté lorsque, à Sheridan Square, nous avons été témoins d'une expulsion plutôt pittoresque : une femme trapue (nous n'avons pas pu déterminer si elle était paysanne ou pseudo-artiste) a été mise à la rue avec tous ses meubles, tandis qu'un jeune homme à l'allure esthétique, aux cheveux bruns ondulés, aux yeux rêveurs, vêtu d'une chemise en flanelle à carreaux noirs et rouges et une ceinture de soie cramoisie soutenant un pantalon évasé, lui apportait un seau de café provenant d'une cafétéria voisine afin de diluer les larmes salées qui coulaient de ses yeux malheureux. Une foule curieuse fournissait la toile de fond nécessaire à cette idylle malheureuse. Finalement, nous avons pris le métro pour Columbus Circle, avons retrouvé Leeds et sommes entrés au Circle Theatre, où nous avons pris place au deuxième balcon, dans une salle de 200 places. Le film était bon, une étude du monde souterrain aux personnages inhabituels, avec des effets résolument étranges et macabres. Je vous conseille d'aller le voir s'il repasse à Providence. Il était à l'affiche la semaine dernière au Victor. Nous nous sommes ensuite rendus dans une cafétéria pour prendre notre boisson habituelle, après quoi nous avons marché jusqu'à la station B.M.T. de la 49<sup>e</sup> rue et avons fait nos adieux à Loveman. Leeds et moi nous sommes ensuite rendus à Bryant Park, derrière la bibliothèque publique, pour regarder la lune au-dessus de l'imposante silhouette noire de l'American Radiator Building (conçu par un architecte de Pawtucket) et discuter de sujets suggérés par cette vue, avant de marcher vers d'autres points de vue et de nous saluer pour nous dire au revoir. Ensuite rentré chez moi et couché.