

~~visite au bureau - bureau & curie~~ ~~FRI.~~
up at 4 p.m. - curie - out to **11**
air mail - return curie -
retire. **Curie -**

1925-2025

un an avec Howard Phillips Lovecraft

#248 | 11 septembre 1925



3 h. Couché, s'endort. 4 h. Dort. 5 h. Dort. 6 h. Dort. 7 h. Dort. 8 h. Dort.
9 h. Dort. 10 h. Dort. 11 h. Dort. 12 h. Dort. 13 h. Dort. 14 h. Dort. 15 h.
Dort. 16 h. Réveil. 17 h. Sort poster une lettre par avion. 18 h. Écrit. 19 h.
Écrit. 20 h. Crackers au fromage, puis gaufrettes vanille guimauve.
21 h. Écrit. 22 h. Écrit. 23 h. Écrit. 0 h. Écrit. 1 h. Écrit. 2 h. Écrit. 3 h.
Couché, et recommencer.

(Projet d'un roman conceptuel intitulé : une journée dans la vie de Howard Phillips Lovecraft). Image : Post Office Brooklyn, 1910.

[1925, vendredi 11 septembre]

Up at 4 p.m. — write — out to air mail — return & write — retire.

*Levé à 16 h. Écrit. Parti poster lettre par avion.
Retour & écrit. Couché.*

Oblitérer une lettre envoyée par avion ? Probablement pour Alfred Galpin, à Paris, et lui raconter le séjour new-yorkais de Lee, sa jeune épouse, mais pas de trace. Version développée (enfin, reformulée en une seule phrase) pour la tante Lillian : « Vendredi, je me suis levé à 16 heures et j'ai écrit tout l'après-midi et toute la nuit, me couchant à 3 heures du matin. » Rassurant : aucune mention du mot « lettre », il est donc revenu à ses ébauches et histoires ? Dans le journal : on a retrouvé, à quelques miles du but, les cinq aviateurs manquants de l'équipée aérienne depuis San Francisco, un sous-marin les a récupérés : à 15 miles donc de Kauai, dans l'archipel d'Hawaï, après une dérive de 500 miles, neuf jours après son amerrissage, malgré les bateaux militaires postés à intervalles réguliers sur la route. Un déluge de publicités pour la transition des pailles d'été aux feutres d'automne, Baudelaire y aurait trouvé matière pour *Élégie des chapeaux* inachevée — on vous les économise ! Vous vous souvenez de la récente découverte par Loveman, dans une liasse de lettres acquise lors d'une vente, d'un autographe de Keats ? Cette lettre d'amour autographe qui réapparaît nous donne l'échelle de ce qu'il a pu ressentir !

New York Times, 11 septembre 1925. HONOLULU, 10 septembre (Reçu à New York vendredi 11 septembre, 00 h 30) — Le commandant John Rodgers, commandant de l'hydravion naval PN-9 n° 1 porté disparu, et son équipage de quatre hommes ont été retrouvés vivants ce soir à quinze miles à l'est de Kauai par le sous-marin R-4. L'île de Kauai se trouve à 64 miles à l'ouest-nord-ouest de l'île d'Oahu. Oahu, dont Honolulu est la principale ville, était la destination du grand hydravion qui traversait les eaux du Pacifique. L'avion a été aperçu flottant peu après 16 heures cet après-midi, lorsque le sous-marin R-4 a rejoint les destroyers de la flotte de recherche. Le sous-marin était commandé par le lieutenant Osborne qui, après avoir récupéré Rodgers et son équipage, a immédiatement informé les autorités navales que l'avion était remorqué et arriverait au port dans la nuit. Le message du lieutenant Osborne, outre le fait qu'il indiquait que les hommes étaient sains et saufs, ne donnait aucune information sur leur état, se contentant de dire qu'il avait pris l'avion en remorque. Un message tardif du R-4 intercepté ici ce soir disait : « Le sous-marin R-4 remorque un avion transpacifique vers Nawiliwili (île de Kauai) et prévoit d'arriver vers 8 heures. Veuillez envoyer de petits bateaux à notre rencontre au mouillage. » Rodgers et son équipage ont quitté San Francisco le 31 août pour tenter un vol sans

escale vers Honolulu. L'après-midi suivant, vingt-quatre heures après le décollage de son hydravion, le PN-9 n° 1, l'avion et son équipage ont disparu à environ 300 miles de leur destination. Les derniers messages du PN-9 n° 1 indiquaient que ses réserves d'essence étaient presque épuisées et qu'un atterrissage forcé était prévu. Les navires de guerre stationnés le long de la route de vol ont immédiatement lancé les recherches, mais rien n'a été vu des hommes disparus jusqu'à ce soir. C'est au large de la côte de Kauai que le dragueur de mines Whippoorwill a signalé avoir vu des fusées éclairantes un jour ou deux après le début des recherches de l'avion disparu. Une fusée blanche et deux fusées rouges, ou roquettes, auraient été aperçues. Immédiatement après vérification des calculs, les opérations de recherche ont été transférées dans cette région, qui se trouvait bien en dehors de la zone précédemment fouillée. Lorsque la nouvelle de la découverte de Rodgers et de ses hommes a été confirmée par la marine ici, les journaux d'Honolulu ont publié des éditions spéciales et les habitants de la ville ont laissé éclater leur joie, dans des scènes qui rappelaient l'armistice. Les marins en uniforme blanc de la flotte, dont certains avaient été compagnons de bord des hommes du PN-9, n° 1, se sont mêlés aux civils dans une ruée impatiente pour obtenir les journaux relatant la nouvelle. Rodgers et son équipage étaient en bonne santé. C'est ce qu'indiquait un message intercepté par un opérateur radio amateur de Nawiliwili, qui disait : « Demande l'envoi d'un remorqueur à Nawiliwili pour Rodgers et son équipage, qui sont en bonne santé. » Dès que la nouvelle de la découverte de l'hydravion lui est parvenue, l'amiral S. S. Robison, commandant en chef de la flotte de combat, a ordonné à tous les navires engagés dans les recherches de revenir immédiatement à Pearl Harbor. Les officiers de la marine ont fait l'éloge et rendu hommage au commandant Frank C. Martin, commandant de la base sous-marine locale, qui a positionné ses sous-marins de manière à ce qu'ils puissent repérer l'hydravion 216 heures après sa chute en mer. Le destroyer McDonough a quitté Pearl Harbor à 20 heures ce soir pour se rendre à Kauai afin de récupérer les cinq aviateurs et les ramener à Honolulu. Les cinq hommes sont : le commandant John Rodgers, commandant de bord, Washington, D.C. ; le lieutenant Byron J. Connell, copilote, Pittsburgh, Pennsylvanie ; Skiles N. Pope, pilote, Jackson, Tennessee ; William H. Bowlin, chef mécanicien aéronautique, Richmond, Indiana ; Otis G. Stantz, chef radio, Terre Haute, Indiana.



NAVAL SEAPLANE PN-9, No. 1, WHICH CARRIED THE LOST FLYERS.

1 P. M., on Sept. 1. The message read, "Coming out of sea, will probably have to land at Aronotok or Tanagar. Please stand by." The Aronotok and Tanagar were two patrol ships, the last two of the ten that were stationed on the route between San Francisco and Japan.

The fliers had covered approximately 1,700 miles when their last message was received and had only about 400 miles to make in order to complete their journey.

The plane had previously been tested in a non-stop flight at Philadelphia and with a maximum load flew a distance considerably longer than the distance between San Francisco and Honolulu. Consequently the two fliers were confident that they would be able to complete the last lap of the journey, but not taking any chances, Captain Stanford E. Moses, in command of the flight, from his headquarters in San Francisco, issued orders directing the patrolling destroyers to go to the aid of the airmen.

Other vessels were sent out from Honolulu and land aircraft flew from that island many miles at sea in a fruitless effort to locate the missing men. Passenger and cargo steamers, serving the seas of the North Pacific were ordered to be on the lookout for the disabled plane.

The destroyer fleet that was homeward bound after visiting Australia and New Zealand, was diverted from its course and ordered to join in the search.

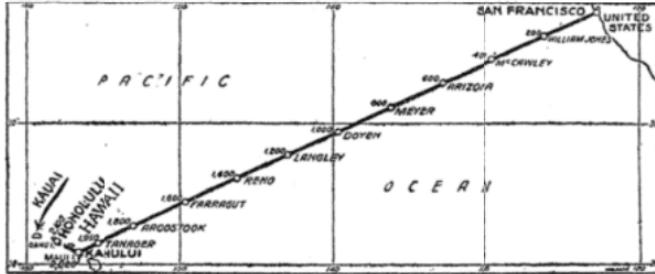
Hope Was Virtually Abandoned.

Day after day passed and no word was heard of Commander Rodgers and his four crew members. Wireless messages were received and wireless operators in different sections of the country reported hearing from the men. None of these reports, however, was authentic. The men of the Navy Department and Captain Moses were virtually admitted that they had given up hope of finding the men alive.

On Sept. 7 Captain Moses said: "We have virtually given up hope of rescue for the men flying the naval destroyers missing at Honolulu for the purpose of engaging in a final survey of the waters where the PN-9 No. 1 came down. We have done all that could be done."

Through Captain Moses's statement was generally regarded as the epitaph of Commander Rodgers and his men, there was no let up in the search. The Navy Department took the forlorn hope that the men were "not lost" and the search was continued.

The great fear was expressed that the heavy seaplane, with its motors stalled on account of lack of gasoline, might have met the same sad fate. It was believed that the hull would be split, or at least its seams opened, so that it would soon become waterlogged and



KEATS LOVE LETTER IS BROUGHT HERE

Obtained for American With
Unpublished Autographs of
Lamb and William Blake.

POET WROTE OF THE GRAVE

Charles Lamb Admitted Fondness
for Product of the Juniper Berry—
Blake Liked Good Company.

Three unpublished autographs written by John Keats, Charles Lamb and William Blake, have been brought to this country from England by Barnet J. Beyer, head of Barnet J. Beyer, Inc., dealers in first editions.

Negotiations were under way, it was reported yesterday, for the purchase of the autographs by an American collector. The manuscripts are from a group of manuscripts collected by a William Upton, a contemporary of the writers.

The letter of Keats is to his fiancee, Fanny Brawne. It was his last letter to her before sailing for Italy on Sept. 18, 1820. There is a suggestion that Keats had a premonition of his death, which occurred the following February, for he says: "The world is too brutal for me. I am glad there is such a thing as the grave. I am sure I shall never have any rest till I get there."

The Brawne referred to in the letter is Charles Armitage Brown, a friend with whom Keats lived for some time. Dilke is Charles Wentworth Dilke, also a friend.

In contrast with the touching letter of Keats is the unpublished original manuscript of Charles Lamb. Written in his whimsical vein for his autobiography, Lamb describes himself as having a "face of face slightly Jewish, with no Judie thing in his complexion" and says he has "no difficulty of obtaining upon the public" and says that in fact they were his recreations "and his true works may be found on the shelves of London Hall Street filling some hundred folios." This is a reference to his thirty-three years as a "civil servant."

Tough "a small eater but not drinker," Lamb confesses to "a partiality for the product of the juniper berry." Lamb is not generally known to have been a fondness for gin.

The autograph of William Blake is a unique exhibition of what the poet considered should go into an autograph. The autograph is surmounted by a nude male figure, beautifully drawn in Blake's characteristic style, with the words "William Blake on, who is very much delighted with being in good company." At the sides are the date, "Jan. 15, 1820" and the statement "born 28 Nov. 1757 in London and has died several times since."

The autographs are said to have aroused the interest among bibliophiles who have seen them. A friend of Prime Minister Stanley Baldwin tried to persuade Mr. Beyer to dispose of the autographs in England, but Mr. Beyer declined.

