

~~wrote letters - worked~~
read on Paris - rested on couch
TUES. - up again & wrote & out to
15 Milan & library ^{with the Tribune} home
trunk again - LDC will stay ap

1925-2025

un an avec Howard Phillips Lovecraft
#252 | 15 septembre 1925

« Eh bien, nous sommes le 15 septembre, et la prochaine fois que je sortirai, je devrai laisser mon chapeau de paille à la maison ! J'ai fait rembourrer celui de l'année dernière au printemps, afin qu'il soit suffisamment élégant sur mon nouveau costume. Lundi, les rues des environs étaient jonchées de vieux chapeaux de paille piétinés — triste hécatombe annuelle ! Hier, j'ai répondu à l'annonce du *Times* jointe à ce courrier, qui recherche des rédacteurs commerciaux, et que Sonny-Child m'a envoyée après y avoir répondu lui-même. J'espère faire fortune rapidement, je la dépenserai pour racheter le 454 et la grange, démolir Angell Court et reconstruire le mur de pierre, ainsi que ma « salle des machines » et le « New-Anvik ». Et oui, j'essaie à nouveau de récupérer mon *Three Impostors* auprès du pauvre vieux Hancock. Il m'a dit que le rédacteur en chef du *Coney Island Times* l'avait, mais lorsque (après un certain délai) j'ai écrit au rédacteur en chef, celui-ci m'a répondu qu'il l'avait rendu. Je suis en train d'écrire de nouveau à Hancock. J'espère qu'il ne prendra pas l'habitude de passer ici, comme il a menacé de le faire au printemps dernier — il ne le fera probablement pas quand il verra que je n'ai pas d'argent à lui prêter. Pauvre vieil idiot — et il est issu d'une des familles les plus aristocratiques d'Angleterre ! Je rassemble des notes tirées du livre de Kimball à la bibliothèque. Le style est si diffus et tellement mosaïque de phrases citées que je pense qu'il y aurait finalement de la place pour un livre plus court et plus direct sur Old Providence. »

[1925, mardi 15 septembre]

Write letters — read on Paris — rested on couch — up again & write —
out to Milan & library with Loveman — home & write again —
LDC///stay up.

Écrit des lettres. Lectures sur Paris. Repos divan. Levé de nouveau et écrit. Sorti pour le Milan puis bibliothèque avec Loveman. Maison et écrit encore. Lettre à Lillian. Pas couché.

Lettre brève (enfin, trois grandes pages) à Lillian aujourd’hui, mais riche d’enseignements : un exemple de ce qu’il écrit à longueur de nuits — il existe un bref roman d’Arthur Machen intitulé *The three Impostors* mais, contrairement à Joshi et Schulz, est-ce qu’on ne devrait pas supposer l’existence d’une nouvelle, remise à Hancock pour éventuelle publication dans le *New Coney Island* et dont il n’aurait pas gardé copie ? Mais surtout l’explication de ses séjours à la Public Library pour avancer dans l’interminable livre de Gertrude Selwyn Kimball sur le vieux Providence : il a l’intention, lui-même, d’écrire un livre sur ce thème, et il en recopie dûment les citations. Alors sonne bien étrangement ce « si je vis assez longtemps. Mais lectures concernant notre ville de Paris ? De nouveau une mention obscure : peut-être simplement des articles découpés dans le *NYT*, il n’en manque pas, ces dernières semaines, ou parmi les coupures envoyées par Lillian, ou pourquoi pas une lettre de Galpin, puisque leur correspondance entre 1923 et 1930 ne nous est pas parvenue ? Quant au menu : minestrone bien sûr. En post-scriptum de la lettre : « Rien de plus à mentionner pour le journal aujourd’hui, resté à la maison lire et écrire, j’espère finir de recopier des histoires (*stories*) pour *Weird Tales* », ce qui nous éclaire cependant sur la mention en ouverture de la lettre d’hier, le 14 septembre : « *to plunge into a period of story work* » ne signifie pas forcément en écrire de nouvelles, mais plonger dans la boîte en fer blanc à la recherche d’anciens manuscrits suffisamment viable pour les proposer à Fainsworth Wright : *Weird Tales* est mensuel, il leur faut de la copie, et même avec retard un chèque de 35 dollars suit. Ce qui corroborerait aussi l’hypothèse de ce manuscrit, *The three impostors* qu’il lui faudrait récupérer et ne lui reviendra jamais (et si un manuscrit perdu pouvait être une incitation de plus à en produire de nouveaux ?).

HONOLULU, 14 septembre (P) — Le lieutenant Donald Osborn, commandant discret et modeste du sous-marin R-4, qui a découvert et remorqué jeudi dernier l'hydravion PN-9, n° 1, dans lequel le commandant John Kodgers et quatre compagnons avaient dérivé pendant plus de 318 heures, a donné aujourd'hui sa version du sauvetage. « Nous naviguions à une vitesse de cinq noeuds par heure en patrouille, a déclaré le lieutenant Osborn, sous les ordres du commandant Frank C. Martin, commandant de la base sous-marine de Pearl Harbor. Soudain, le lieutenant W. S. Price, second officier, qui se trouvait sur le pont, a aperçu ce qu'il pensait être un avion et nous nous sommes dirigés vers lui à vitesse maximale. Nous avons vu des hommes debout et se déplaçant dans l'avion et, même si nous espérions qu'il s'agissait du PN 9 n° 1, nous avions des doutes, car nous pensions qu'aucun être humain ne pouvait supporter l'épreuve de rester dans un avion à dériver pendant plus de neuf jours. Nous nous sommes approchés à une distance permettant la communication visuelle et leur avons demandé de s'identifier. Nous pensions qu'il s'agissait d'un des avions de Pearl Harbor, mais quelle ne fut pas notre joie lorsqu'ils ont répondu par signe « Avion de San Francisco ». Nous l'avons aperçu pour la première fois à 14 h 40 et il nous a fallu un peu plus de quarante minutes pour le rejoindre. Nous leur avons demandé : « Voulez-vous monter à bord ? », mais ils ont répondu : « Non, nous essayons de rejoindre Nawaliwili ou Ahukinl. » J'ai dit : « Je vais vous remorquer jusqu'à Nawiliwili. » Ils ont répondu : « D'accord, mais donnez-nous de la nourriture, des cigarettes et des allumettes. Cela fait cinq jours que nous n'avons bu qu'une seule gourde d'eau. » Nous avons préparé une ligne de sauvetage et leur avons lancé un paquet contenant du pain, des saucisses, des pêches et des poires en conserve. Ils ont dû manger très vite, car peu après, ils ont demandé plus de pêches. Nous leur en avons lancé. À ce moment-là, nous étions à environ dix mètres les uns des autres. Puis nous leur avons lancé une ligne de remorquage et l'avons enroulée autour de leur proue. Nous avons pris la direction de Nawiliwili vers 16 heures et y sommes arrivés vers 17 heures. Nous leur avons demandé à plusieurs reprises s'ils ne voulaient pas tous monter à bord ou si un ou deux d'entre eux le souhaitaient, mais leur réponse a été : « Non, nous avons besoin de tout le monde pour s'occuper de cet avion. » Ils ont affalé leurs voiles lorsque nous avons commencé à les remorquer. Nous étions très heureux de les voir, mais je pense qu'ils pensaient qu'étant presque en vue de la terre, ils pourraient atteindre Kauai en dérivant et sans aucune aide. Nous avons bien avancé pendant les 24 miles jusqu'à Kauai, mais à Nawiliwili, les vagues étaient trop fortes et ils auraient pu heurter les rochers. Nous avons perdu une ancre et une chaîne en essayant d'accoster. Nous nous sommes approchés autant que possible sans heurter un récif, puis le câble de remorquage s'est emmêlé dans notre hélice. Nous avons envoyé un homme nager jusqu'à l'avion avec une ancre de torpille de 50 livres pour le lester, mais cela n'a pas suffi à retenir l'avion. La chaloupe à voile du Tanager s'est alors approchée du sous-marin et nous avons pris une petite ancre de 300 livres à bord du Tanager. Des civils l'ont transportée jusqu'à l'avion dans une barque. Cette nuit-là, j'ai envoyé un message pour demander

l'autorisation de ramener le R-4 à Pearl Harbor, car nous ne pouvions plus rien faire là-bas. Le commandant Martin a donné son autorisation et nous sommes rentrés. »

TELLS HOW HE FOUND MISSING SEAPLANE

Lieut. Osborn Tossed Food From Submarine Before Taking PN-9 No. 1 in Tow.

FLIERS WOULDN'T QUIT POST

**Undersea Boat Sent Swimmer With
Torpedo Anchor to Hold Air-
ship at Nawiliwili.**

MONOLULU, Sept. 14 (AP).—Lieutenant Donald Osborn, quiet, unassuming commander of the submarine B-4, which last Thursday discovered and took to the helpless naval seaplane PN-9, No. 1, in which Commander John Rodgers and four companions had been floating more than 31 hours, today gave his version of the rescue.

"We were steaming along at five knots an hour on patrol," Lieutenant Osborn said, "under direction of Commander Frank C. Martin, commander of the submarine base at Pearl Harbor.

"Suddenly Lieutenant W. S. Price, second officer, who was on deck, saw what he thought was a plane and we headed for it at maximum speed. We saw men up and moving about in the plane and although we hoped it was the PN-3 No. 1, we were doubtful because we thought no human being could stand the strain of floating in the plane for more than nine days.

"We came within visual signalling distance and semaphored 'What plane?' We thought it was one of the Pearl Harbor planes, but what was our joy when they semaphored the answer, 'San Francisco plane.'

"We sighted her first at 2:40 P.M. and it took us a little more than forty minutes to come up to her. We asked them 'will you come aboard,' but they said: 'No; we are trying to get to Nawallilli or Ahukini.' I said, 'Til tow you to Nawallilli.' The answer was 'All right, but give us some feed, cigarettes and matches. We have been five days on one canteen of water.'

"We fixed up a bearing line and tossed it over to them with a package of bread, sausage, canned peaches and pears. They must have eaten pretty fast for soon after they asked for more peaches. We tossed them over. At this time we were about thirty feet apart. Then we threw them a tow line and started to haul another person over. We got him about half way over when he started for Navajo Hill about 4 P.M. and our other two shot about 5 P.M.

"We asked them separately whether they wanted to come aboard or whether one or two of them wanted to come aboard but their answer was 'No,' we need everybody to handle this plane."

"We got along fine for the fifteen miles to Kauai but in Nawiliwili harbor the swells were rather heavy and they might have hit the rocks. We lost an anchor and chain attempting to anchor. We went inside as close as the submarine could without hitting a reef and then the tow line foaled in our propeller.

"We sent a man over the side to swim to the plane with fifty pounds of torpedo anchor as weight for them, but it wouldn't hold the plane, so the Tanager's sailing launch came alongside the submarine and we took a 100-pound anchor and dropped the Tanager. Some civilians took it to the plane in a row-boat. That night I sent a message requesting permission for the *BB*'s to return to Pearl Harbor, because we could do nothing further there. Commander [redacted] gave permission and we returned to the base."

While The World Is Waiting

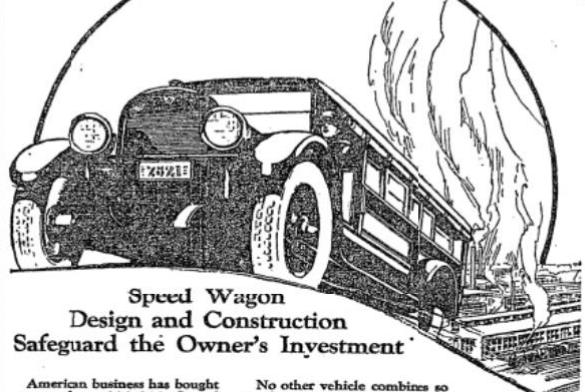
for prevention of and cure for human cancer, why not erect a seemly country home with ameliorative treatments, in the pleasant scenes and air of charming Westchester, N. Y.?

Even scientific enthusiasts say that it will take ten years to find useful facts about a cancer cure that cures. Why not give this Home at once to penniless people who are facing rampant cancer as their only actual possession?

We sister-nurses cannot in one house properly take care of more than 100 men and women thus afflicted, for we believe it necessary to personally attend to our patients. We will not use the aid of paid nurses. The increase of workers for such a labor is slow.

But, anyhow, give us one such proper country Home. The public has half subscribed for it in four long years of begging.

MOTHER M. ALPHONSA LATHROP, O. S. D.,
Treasurer,
Servants of Relief for Incurable Cancer,
The Wooden Rosary Hill Home,
Hawthorne, Westchester Co., N. Y.



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

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

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

New Rochele: 462 Main Street
Newark: 520 Broad Street

NEARBY REO DEALERS

NEARBY RE
BRONX (NEW YORK CITY), BOWMAN & MEYER
EAST ORANGE, N. J., REO MOTOR CAR CO., 447 Main St.
FLUSHING, N. Y., SPIVAK MOTOR CO.
HACKENBACK, N. J., MCRANE REO CO.
HEMPSTAD, L. I., CASE MOTOR SALES CO.
JAMAICA, L. I., REO JAMAICA SALES CO.
JERSEY CITY, N. J., BERGEN AUTO CO.

DEALERS
LITTLE NECK, L. I., PASSAU QUEENS SALES CORP.
MONTCLAIR, N. J., WOODWARD BRYCE, INC.
MT. VERNON, N. Y., CHESTER HILLS SALES CO.
TARZYTOWN, N. Y., FRANK SULLIVAN
WEST NEW YORK, I.J., CHESTER F. SPARLING
WHITE PLAINS, N. Y., KAUFMAN & SELLERS
YONKERS, N. Y., DUTCHESTER MOTOR CO.

OTHER REO DEALERS

REO MOTOR CAR COMPANY, - - Lansing, Michigan

