

MON. eve 3 p.m. - depart for Astoria  
28 view of bridge in aft. light.  
Corona - Flushing - styling - view belfry  
view L line - explore in building lot - cards  
hill st. with col. houses - car to jeans  
- L to Ab to N.Y. dinner spaghetti - place  
back to 169 + type - wrist - stay up  
TUES. 29 write

1925-2025

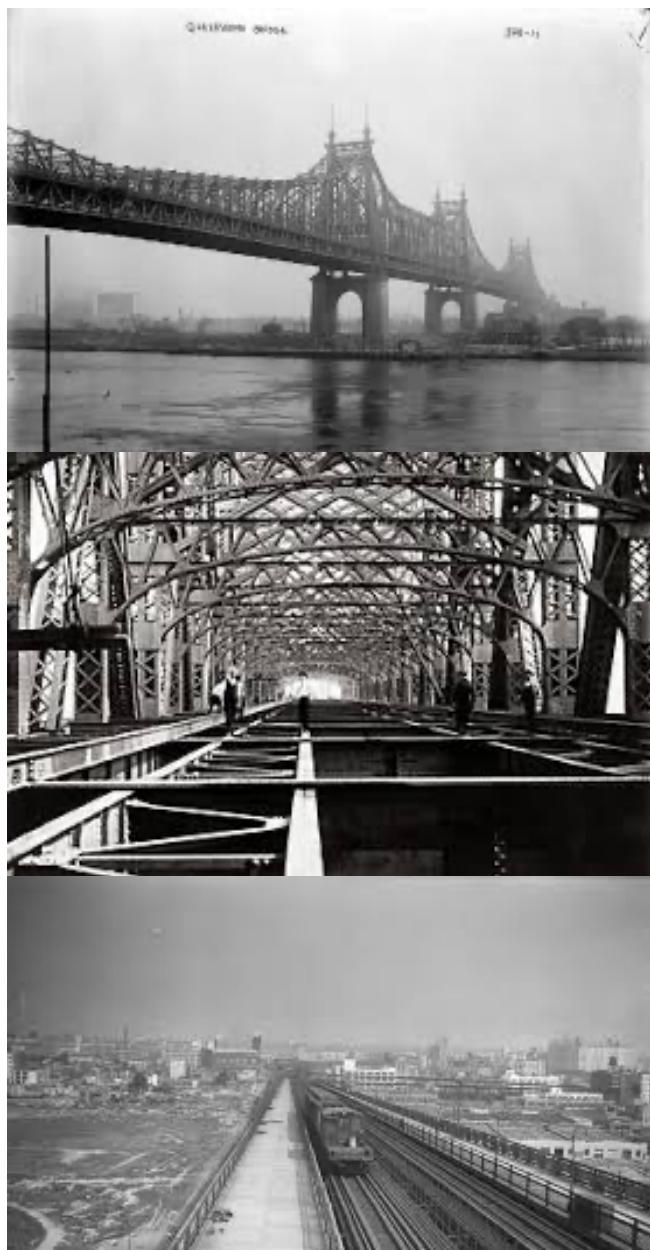
un an avec Howard Phillips Lovecraft

#265 | 28 septembre 1925

« Je me suis reposé un peu le matin, et l'après-midi, j'ai entamé le deuxième jour de mon voyage ; emportant avec moi *The Farmer's Boy* et prenant le métro jusqu'à Queens Plaza, où j'ai changé pour l'*elevated* à destination d'Astoria, au nord-ouest de Long Island. Je pensais que ce serait un territoire nouveau pour moi, mais il s'est avéré que c'était le tout premier endroit de Long Island que j'avais aperçu, situé à l'entrée du grand pont ferroviaire de Hell Gate, que mon train avait emprunté lors de ma première aventure métropolitaine en avril 1922.

J'avais alors remarqué un groupe de maisons en bois sans particularité, et j'ai appris que c'était l'ancien village (du début du XIXe siècle, et non colonial) d'Astoria, fondé par le premier John Jacob Astor. De retour à Queens Plaza, la partie plus élevée du nord de Long Island, mais plutôt morne vue de l'autre côté du pont de Queensboro depuis la 59e rue de Manhattan, j'ai bénéficié en chemin d'un spectacle plus qu'attrayant : la silhouette brumeuse de New York au loin, toute grise et féérique, comme la première fois que je l'avais vue, la toute première fois, il y a trois ans et demi. Le pont de Queensboro se dressait délicieusement au loin, contredisant avec sa laideur apparente lorsqu'on le regarde de plus près, et l'ensemble magnifié par les rayons obliques du soleil (comme dans une gravure de John Martin — vous vous souvenez de celles de Kirk que je vous ai montrées) qui tombaient d'un nuage s'ouvrant sur ces régions vaporeuses de la terre. À Queens Plaza, j'ai pris le train en direction de Flushing, qui va désormais jusqu'à Corona, où l'on peut changer pour un tramway. Le trajet passait par des banlieues loin d'être inintéressantes, avec plusieurs nouveaux bâtiments publics au style colonial délicieux. Et finalement arrivé à Corona, un village sans charme particulier mais pas vraiment repoussant, et j'ai pris le tramway jaune pour Flushing. En chemin, j'ai vu les traces du nouveau viaduc qui s'élève arche après arche au-dessus des marais salants bordant Flushing Creek et Flushing Bay ; et devant moi se profilait la silhouette modeste

et gracieuse de la ville, préservée des gratte-ciel et toujours dominée par les cheminées, les clochers et les cimes des arbres, comme doit l'être la silhouette d'une ville. L'objet qui finira par la dominer est le clocher de l'usine de meubles Sloane, un établissement sélect qui fabrique des reproductions d'antiquités de la plus haute qualité et du plus grand raffinement artistique. Heureusement, l'entreprise reste fidèle à sa tradition antiquaire et façonne le futur clocher selon le modèle colonial le plus authentique. Flushing est en effet très belle, et j'espère qu'elle le restera longtemps. Peu après avoir traversé le pont, je suis descendu de la voiture et j'ai poursuivi ma promenade à pied, achetant des cartes postales et les envoyant à la poste lorsque l'occasion se présentait. J'ai revisité les lieux de la veille et j'en ai découvert d'autres encore plus beaux, notamment une rue ombragée sur une colline, près de la route principale et de la gare, dont les maisons coloniales blanches et les murs de banque rappellent magnifiquement la Nouvelle-Angleterre rurale dont elles sont en réalité le prolongement. La vie à Flushing semble provinciale, même villageoise, et totalement épargnée par New York. Elle a son propre journal quotidien conservateur, *The Journal* (fondé en 1842), et ses annonceurs ont tendance à ignorer leur absorption technique par la ville de New York, donnant leurs adresses comme « Flushing, L.I. » ou « Flushing, Queens Co., N.Y. ». J'ai erré jusqu'au crépuscule, m'arrêtant près de la poste pour caresser un adorable chaton, (tigré) et j'ai finalement pris le tramway pour rejoindre ma première destination de la veille : Jamaica. Arrivé à Jamaica, j'ai trouvé inutile d'explorer les lieux après la tombée de la nuit, et repris le métro aérien pour revenir à New York, en omettant bien sûr le détour par Canarsie (un village de Brooklyn, sur la rive sud de L.I., un peu avant Old Mill) que j'avais mentionné sur ma carte. Après avoir changé de ligne à Canal St., je suis monté jusqu'à la 49e rue et j'ai diné dans un restaurant de spaghetti bon marché (25 cents pour une portion généreuse) situé à l'angle de la 47e rue et de la 8e avenue, adresse que Leeds m'avait recommandée (il était plus de 21 heures, donc le Milan était fermé), après quoi je suis retourné au 169 et j'ai tapé à la machine jusqu'à tard dans la nuit. J'ai ensuite lu jusqu'à la fin *The Farmer's Boy*, (un grand poème pastoral écrit en 1798, le connaissez-vous ?) et j'ai commencé ma centième ou millième relecture des *Saisons* de Thomson (dont le deuxième centenaire approche, puisque la première partie a été publiée en 1726) et j'ai répondu au courrier qui était arrivé pendant mon absence. Je terminerai cette épître et l'enverrai probablement avant de partir pour une troisième journée d'exploration solitaire et délicieuse. »



*Queensboro Bridge, 1925.*

[1925, lundi 28 septembre]

---

Up 3 p.m. — depart for Astoria — view of Q bridge in aft. light. Corona — Flushing — skyline — new belfry — new L Une — explore in twilight — cards — hill st. with col. houses — car to Jamaica — L & sub. to N Y — dinner spagh. place back to 169 & type — write — stay up.

*Levé 15 h. Départ pour Astoria. Découverte de Queensboro Bridge dans lumière crépuscule. Puis Corona, et de là Flushing. Skyline de Manhattan et les nouveaux gratte-ciel. Nouvelle ligne L. Exploration à la nuit tombante. Cartes postales. La colline aux maisons coloniales. Bus pour retour Jamaïca, et de nouveau ligne L pour New York. Spaghettis au passage puis retour au 169 et machine à écrire, puis écriture, pas couché.*

Nouvelle variante donc : Lovecraft l'avait écrit à Lillian un peu avant l'expédition dont il rapporterait *Lui*. Pour écrire, se charger de sensations, d'images, donc s'aventurer dans le monde, de nuit, de jour. Ou, comme aujourd'hui, entre les deux. La variante : Après la balade avec Loveman de samedi, Lovecraft s'offre trois jours de suite une exploration tout au nord du Queens, entre Astoria et Flushing. Et donc, jour deux : revenir sur le même territoire, le prendre par les franges. Mais ce moment incroyable, ou sa façon de nous le dire : la première fois qu'il est devenu de Providence, en train, au printemps 1922, le surgissement de New York et le skyline de Manhattan. Il est saisi de la même émotion, parce que parvenu au même endroit exactement, près du Queensboro Bridge, même si aujourd'hui c'est à pied, et c'est la tombée du jour qui magnifie et densifie l'image, avec ce qui a été construit depuis lors de nouveaux gratte ciels (ce sera bientôt le tour de l'Empire State, mais pas encore). Il y consacre donc plus de six heures, puisque, précise-t-il, le Milan est fermé à son retour, donc 21 heures passées (mais Leeds lui a indiqué une autre adresse pour les éternels spaghettis). Les jours précédents, dans le réflexe pris de passer plusieurs heures de nuit à la machine à écrire, il s'agissait de transcrire, à l'attention de *Weird Tales*, d'anciennes histoires. Il semble bien que cette fois il ait aussi transcrit *Red Hook*. Dans le journal : déploiement d'une grue géante pour essayer de remonter le sous-marin coulé à quelques encâblures de Providence, et les 30 survivants qu'il enferme, on échoue. Et puis le triste destin d'Albert Paycock, ancien combattant.

---

*New York Times*, 28 septembre. PASSAIC, N. J. 27 septembre — La pauvreté résultant de son incapacité à conserver un emploi, car il était la cible constante des plaisanteries de ses collègues, a poussé Albert Paycock, un ancien combattant de la Première Guerre mondiale, à utiliser les égouts comme lieu de sommeil. Aujourd'hui,

lorsque sa présence a été découverte, il a fallu quatre heures aux pompiers et aux policiers, équipés de perches, de lances à incendie et de gaz lacrymogène, pour le chasser dans la rue. Quelque chose dans son visage, quelque chose dans ses manières de parler, faisait de Paycock une cible naturelle pour les plaisanteries de ses compagnons, et il ne pouvait pas le supporter. Il y a un an, il a dû abandonner un bon emploi dans une filature de laine à cause de ces plaisanteries. Il était difficile de trouver du travail et, lorsqu'il en trouvait, la même situation se reproduisait, le conduisant à chaque fois au chômage. Il y a une semaine, alors qu'il était sans emploi depuis un certain temps et qu'il n'avait plus d'argent, il passait par Linden Street, près d'Oak Street. La nuit était claire et froide, et Paycock sentait le froid. Depuis la bouche d'égout dans la rue, il voyait l'air chaud des égouts se vaporiser au contact de la nuit froide. Il souleva le couvercle de la bouche d'égout. Cela semblait chaud, et, se rendant à une décharge, il trouva le dessus d'un vieux coffre et le transporta jusqu'à l'égout. Rampant dans le canal principal où l'eau atteignait 15 cm de profondeur, il transforma le dessus du coffre en un lit. Pendant la journée, il dormait dans l'obscurité de l'égout et, la nuit, il rampait dehors pour trouver de la nourriture. Ce matin, alors qu'il remontait vers sa chambre souterraine, un gardien l'aperçut et, le soupçonnant d'être un fugitif recherché par la police, prévint le chef Richard Zober. Les premiers policiers arrivés sur place pensaient qu'il serait facile de faire sortir l'homme, mais Paycock, se retirant aussi loin que possible de la bouche d'égout, se montra obstiné. Les pompiers arrivèrent avec de longues perches, mais ne purent atteindre l'homme. Le chef Zober a essayé de ramper à l'intérieur avec un projecteur. Paycock, craignant que le policier ne lui tire dessus, s'est glissé hors de sa portée. Les pompiers ont alors déversé de puissants jets d'eau à travers la conduite principale. Paycock est resté en bas. Le gaz lacrymogène était le dernier recours. Il s'est avéré efficace, car Paycock, les yeux larmoyants, est rapidement sorti du regard d'égout. Il s'attendait à être arrêté pour une infraction grave, mais il a été détenu pour une infraction technique de vagabondage. La police a promis de lui trouver un emploi où il ne serait pas victime des plaisanteries des autres travailleurs.

## ***Jokes Drive War Veteran to Sewer to Sleep; Police and Firemen Use Tear Gas to Rout Him***

*Special to The New York Times.*

PASSAIC, N. J., Sept. 27.—Poverty resulting from his inability to keep jobs because he was the continual butt of his fellow-workers' jokes drove Albert Paycock, a World War veteran, into using a sewer here as a sleeping place. Today, when his presence was discovered, it took firemen and policemen using poles, hose and tear gas four hours to drive him to the street.

Something in his face, something in his talk, caused Paycock to become a natural target for the jokes of his companions, and he could not stand it. A year ago he had to give up a good job in a woolen mill here because of the jests. Work was hard to find and when he did get it the old situation cropped up, and he was driven time and again into unemployment.

"A week ago, when he had not had a job for some time and all his money was gone, he was passing along Linden Street near Oak Street. The night was clear and cold and Paycock felt the chill. From the manhole in the street he saw the warm air of the sewer vaporize as it struck the cold night.

He lifted the manhole cover. It looked warm, and, going to a dump, he found the top of an old trunk and carried it to the sewer. Crawling in the main,

in which the water was six inches deep, he made the trunk top into a bed. In the daytime he slept in the blackness of the sewer and at night crawled out for food.

He was climbing back to his underground bedroom this morning when a watchman saw him, and, suspecting that he was a fugitive from the police, notified Chief Richard Zober.

The first policemen to arrive expected little trouble in bringing the man out, but Paycock, retreating as far as he could from the manhole, was obstinate. Firemen arrived with long poles, but could not reach the man.

Chief Zober tried to crawl in with a searchlight. Paycock, fearing the policeman was going to shoot him, crept beyond his reach. Then the firemen poured heavy streams of water through the main. Still Paycock stayed below.

Tear gas was next resorted to. It proved successful for Paycock, with his eyes wet soon climbed from the manhole.

He expecting to be arrested on a serious charge, but was held on a technical charge of vagrancy. The police promised to get him a job where he would not be molested by the humor of other workers.

# EFFORTS TO RAISE SUNKEN S-51 FAIL; GIANT CRANE SHIP DUE AT DAYBREAK; CAPTAIN DIEHL ANSWERS NAVY CRITICS



Wide World Photos.

DIVER JAMES INGRAHAM, AFTER A TRIP TO THE SUNKEN CRAFT, REPORTING NO RESPONSE TO HIS SIGNALS.

## INQUIRY ON S-51 BEGINS AT BOSTON

Navy Officers and Steamboat  
Inspectors Examine Liner  
That Hit Submarine.

### NAVY 'ROOKIES' BLAMED

Affidavit by Ship Seaman  
Quotes Survivor That Two  
Were in Conning Tower.



—P. & A. Photo.  
CAPTAIN JOHN H. DIEHL  
Of the City of Rome, Which Rammed  
the Submarine.

## FIRST EFFORT FAILS TO BUDGE SUBMARINE

But Admiral Christy is Undis-  
couraged and Plans Effort  
by Divers.

### MAY CUT HOLE IN THE HULL

Civilians Likely to Go Down  
Today to Explore Craft From  
Stem to Stern.

Special to The New York Times.  
BOSTON, Mass., Sept. 27.—Captain John H. Diehl, naval officers and  
members of the crew of the steamer City  
of Rome which rammed the submarine  
S-51 off Block Island, were summoned  
to testify at the first official inquiry  
into the disaster, which was begun today  
by inspectors of the United States  
Steamboat Inspection Service. The  
investigation is to determine responsibility  
for the collision from which only three  
members of the submarine's crew of  
thirty-seven are known to have survived.

Other investigations in Boston today  
were an inspection of the City of Rome  
by a committee of naval officers ap-  
pointed by the Commandant of the First  
Naval District; a reply by Captain Diehl  
to criticisms of naval officials in which  
he declared he remained in the con-  
trol room of the collision scene; a confer-  
ence with steamship line officials, which  
resulted in a statement absolving Cap-  
tain Diehl; the disclosure of an affidavit  
by a member of the City of Rome's  
crew in which one of the survivors of  
the S-51 was quoted as saying that two  
"student rookies" were in the conning  
tower at the time of the collision of the S-51

with the time of the crash.

The investigation by the steamboat in-  
spectors was started in the Appraiser's  
Building. When it is concluded,

## NAVY DIVER CERTAIN CREW ARE ALL DEAD

Chief Torpedo Man Ingraham  
Tapped the Hull, but Ob-  
tained No Response.

Special to The New York Times.  
NEWPORT, R. I., Sept. 27.—The hole  
in the port side of the S-51, now rest-  
ing on the bottom off Block Island, is  
three feet across and eight or nine feet  
deep, according to Captain John H.  
Ingraham, who was the first navy  
diver to be sent down to the sunken  
craft. He returned here this afternoon  
with the remainder of the naval diving  
outfit which was sent to the scene of the  
accident from the naval torpedo sta-  
tion on Saturday.

## SLING PLACED ABOUT STERN

If This Holds, the Mon-  
arch Should Elevate  
Hull a Foot a Minute.

## COMPRESSED AIR IS TRIED

Fails to Move Submarine, as  
Does Also the 100-Ton Der-  
rick Ship Century.

## BASE OFFICERS HOPEFUL

Encouraged by Reports of Tap-  
ping, but These Are Discounted  
on the Scene.

Special to The New York Times.  
NEW LONDON, Conn., Sept. 27.—  
After a day of repeated, but futile, ef-  
forts to raise the submarine S-51, sunk  
Friday night off Block Island, in a col-  
lision with the City of Rome, by pump-  
ing compressed air into her hull, and  
an attempt of the 100-ton derrick ship  
Century to lift the craft bodily, naval  
officials directing the rescue fleet are  
willing tonight for the arrival of the  
salvage ship Monarch, whose giant  
cranes are expected to lift the wrecked  
submarine tomorrow.

Meanwhile there is still hope that some  
of the thirty-four men aboard will be  
found alive.

The mine sweepers, acting as tugs, are  
advancing slowly up Long Island Sound  
from New York Harbor with the Mon-  
arch, a square sloop with a giant pair  
of steel trebuchet engines and hoist-  
ing apparatus. They are due to arrive  
over the S-51 at daybreak tomorrow.

Slings of wire cable and rope have  
been placed by divers under the stern of  
the sunken submarine to hold it in place  
until the Monarch will attempt to  
hoist the sling and bring the stern of  
the S-51 to the surface in the hope that  
any men still alive in her may be re-  
scued through the stern hatch.

One Diver Reports Tapping.

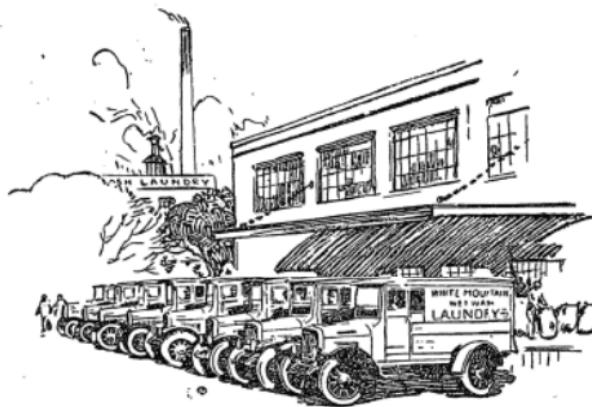
Hope that some of the men still live  
was increased tonight when the subma-  
rine N-2 arrived from the salvage fleet  
fifteen miles east of Block Island, and  
reported that he had heard sounds which  
might be prisoners in the S-51 attempt-  
ing to signal by tapping on the hull  
with hammers or monkey wrenches.

The diver was not certain that the  
sounds were signals and naval officers  
were unwilling to put too much weight  
on this report. Grief hopes are entertain-  
ed, however, that many men are  
alive in the airtight compartments in  
the stern and possibly a few in one  
compartment in the bow.

This was the second report of tappings  
within the hull. The first came yester-  
day from the quartermaster of the sub-  
marine S-1, who thought he caught  
the faint sounds of voices through the  
listening apparatus of the S-1. Others  
who listened over the same apparatus  
could not confirm the tappings.

Similarly, the other divers who have  
been on the bottom, failed to hear sig-  
nals. They have conducted a series of  
tests on all parts of the hull of  
the submarine. There are all sorts of  
noises in the ears of divers from the  
pumping apparatus which forces air  
down to them. At the depth of 127 feet,  
a which the submarine lies, the diffi-  
culty in detecting sounds is very great  
and mistakes easy to make.

Monarch Being Rushed to Scene.  
The Monarch started from New York  
Harbor at 5:15 Saturday afternoon. The  
enormous flat-bottomed craft is moving



Fleet of Internationals at Mt. Vernon, N. Y.

## This fast truck for lighter loads

Many a transportation job requires speed with flexibility and often plenty of both. The International Speed Truck will give you both to spare, and give you **EFFICIENCY** besides.

Here's a sturdy, speedy truck that will carry a 2000 pound load, anywhere, anytime.

Whatever your business may be, if your transportation requirements call for a truck of 2000 pounds capacity, you may be sure this International Speed Truck will fit the job. The Speed Truck is furnished with any style of body.

We would like to discuss your hauling problems with you, whether they be such that this versatile, adaptable Speed Truck, or any other member of the International line, suit your purpose. The line includes Heavy Duty Trucks ranging from 3000 to 10,000 pound maximum capacities, and Motor Coaches for all requirements.

# INTERNATIONAL HARVESTER TRUCKS COMPANY

INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY

Main Office: 247 Park Ave.

OF AMERICA  
(INCORPORATED)

Telephone: Ashland 0056

#### SALES AND SERVICE STATIONS

13th St. at Vernon Ave., Long Island City 2482 Third Ave., Bronx  
1679 Bedford Ave., Brooklyn 10 Logan Ave., Jersey City  
352 Central Ave., Newark