

1925-2025

un an avec Howard Phillips Lovecraft

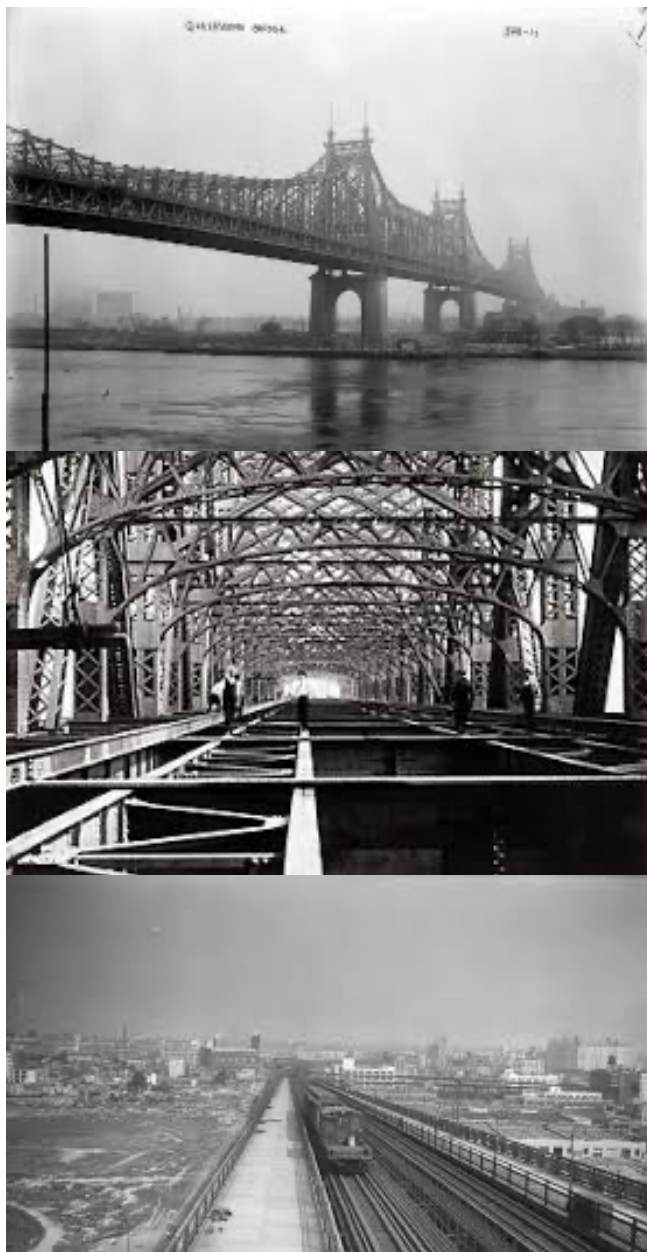
#265 | 28 septembre 1925

« 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, (tigre) 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 dîné dans un restaurant de spaghettis 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-ciels. 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 encablures 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 obdurate. 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 a last resort. 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.

Special to The New York Times.  
BOSTON, Mass., Sept. 27.—Captain John H. Diehl and other officers and members of the crew of the 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 developments in the inquiry today were an inspection of the City of Rome by a committee of naval officers appointed by the Commandant of the First Naval District; a reply by Captain Diehl to criticisms of naval officials in which he declared he received no orders to stay at the collision scene; a conference of Savannah Line officials, which resulted in a statement absolving Captain 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 directing the operation of the S-51 at the time of the crash.

The investigation by the steamboat inspectors was started in the Appraiser's office yesterday. When it is concluded,



—P. & A. Photo.

CAPTAIN JOHN H. DIEHL  
Of the City of Rome, Which Rammed  
the Submarine.

## NAVY DIVER CERTAIN CREW ARE ALL DEAD

Chief Torpedo Man Ingraham Tapped the Hull, but Obtained No Response.

Special to The New York Times.  
NEWPORT, R. I., Sept. 27.—The hole in the port side of the S-51, now resting on the bottom off Block Island, is three feet across and eight or nine feet deep, according to Chief Torpedoman J. W. 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 station on Saturday.

## FIRST EFFORT FAILS TO BUDGE SUBMARINE

But Admiral Christy Is Discouraged and Plans Effort by Divers.

## MAY CUT HOLE IN THE HULL

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

Special to The New York Times.  
ON BOARD THE S. S. CAMDEN OFF BLOCK ISLAND, BY WIRELESS TO NEWPORT, R. I., Sept. 27.—Dawn tomorrow will see the beginning of what may be the final attempt of the force under Admiral H. H. Christy to rescue the possible survivors of the sunken submarine S-51, when two civilian divers will undertake the exploration of the submarine from stern to stern. Admiral Christy calls it a heroic measure. Plans to do this were frustrated by a rising wind and a choppy sea.

The first attempt to lift the hull from the bed of the ocean by means of wrecking derricks ended in failure this noon. A strain of 100 tons communicated to the stern of the submarine by means of two five-inch stranded steel cables did not budge it from its position 125 feet below the surface of the water.

This was a blow to those who still held hopes of rescuing some of the crew alive. The fact that the hull could not be lifted indicated, the wreckers said, that the after compartments, though believed to be free from water, were flooded.

Admiral Christy, however, has not given up hope. He said tonight: "Failure to lift the hull is not conclusive evidence that all the compartments are filled with water and all of the crew have perished. I am still hopeful."

## SING PLACED ABOUT STERN

If This Holds, the Monarch Should Elevate Hull a Foot a Minute.

## COMPRESSED AIR IS TRIED

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

## BASE OFFICERS HOPEFUL

Encouraged by Reports of Tapping, 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, efforts to raise the submarine S-51, sunk Friday night off Block Island in a collision with the City of Rome, by pumping 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 waiting 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 nine sweepers, acting as tugs, are advancing slowly up Long Island Sound from New York Harbor with the Monarch, a square scow with a giant tower of steel, tremendous engines and hoisting 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, and the powerful crane of the Monarch will attempt to hoist the sinking and bring the stern of the S-51 to the surface in the hope that any men still alive in her may be rescued through the stern hatch.

One Diver Reports Tapping.

Hope that some of the men still live was increased tonight when the submarine S-51 arrived from the salvage fleet fifteen miles east of Block Island with news that one of the divers had reported that he had heard sounds which might be prisoners in the S-51 attempting to signal by tapping on the hull with hammers or monkey wrenches.

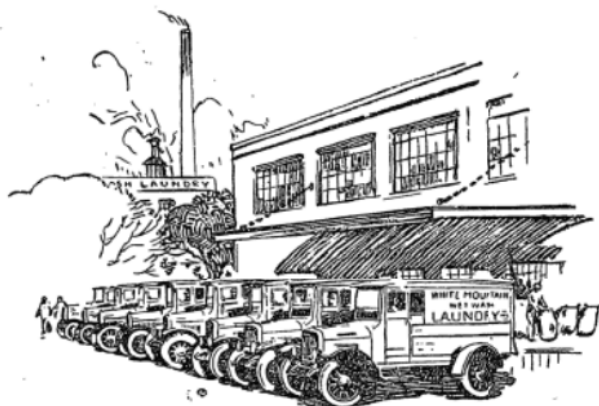
The diver was not certain that the sounds were signals and naval officers were unwilling to put too much weight on this report. Great hopes are entertained, however, that many men are alive in the airtight compartments in the stern and possibly a few in one compartment in the bow.

This was the second report of tapping within the hull. The first came yesterday from the quartermaster of the submarine S-51, who thought that he caught sounds from the S-51 over the underwater listening apparatus of the S-51. Others who listened over the same apparatus could not confirm the tapping.

Similarly, the other divers who have been on the bottom, failed to hear signals from within, though they hammered repeatedly 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 125 feet, at which the submarine lies, the difficulty in detecting sounds is very great and mistakes easy to make.

Monarch Being Rushed to Scene.

The Monarch started from New York Harbor at 9:15 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 **INTER-ITV** 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

OF AMERICA  
(INCORPORATED)

Main Office: 247 Park Ave.

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