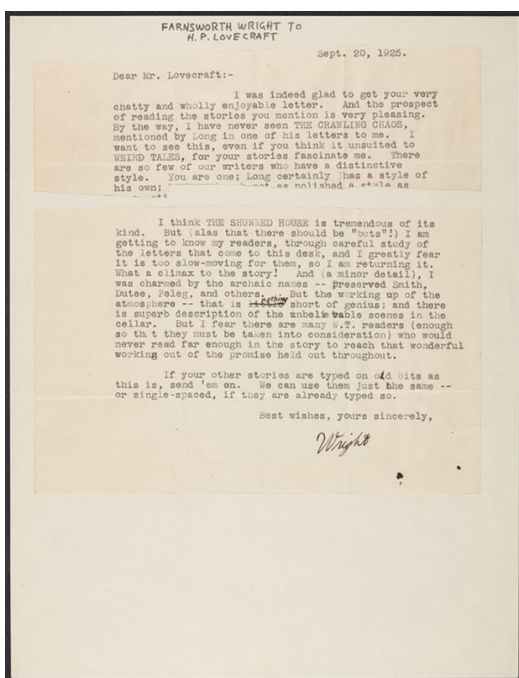


1925-2025

un an avec Howard Phillips Lovecraft

#272 | 5 octobre 1925



Choses accessibles et vérifiables, choses non accessibles et donc non vérifiables : le 20 septembre, Farnsworth Wright, le rédacteur en chef de Weird Tales (poste au départ proposé à Lovecraft et qu'il avait refusé), lui confirme qu'il ne publiera pas La maison maudite, mais qu'il lira volontiers d'autres tapuscrits. Ce à quoi Lovecraft s'est employé tous ces jours. Il lui a donc transmis nouvelle liasse, et le 9 octobre il résumera à Lillian la réponse qu'il en a reçue : avec chèque inclus, donc lettre détaillée, élément plus qu'important pour l'histoire éditoriale de Lovecraft d'une part, pour son activité d'auteur de fiction d'autre part mais inaccessible, et reçue aujourd'hui.

[1925, lundi 5 octobre]

Up 3:30 p.m. — write — start for Sonny's — suit to tailor's — Arr. Sonny's
— European pictures — SL arr. — dinner — discuss, read, & c. —
disperse — back to 169 & type — stay up. [In margin : WT cheque.]

*Levé 15h30. Écrit. Départ pour chez Sonny. Je donne mon costume au
pressing. Arrivée chez Sonny. Les photos d'Europe. Loveman nous rejoint.
Dîner. Discussion, lecture, etc., puis séparation, je reviens au 169 et
dactylographie. Pas couché. Reçu le chèque de Weird Tales.*

Alors, autre exercice: nous sommes toujours dans la lettre disparue, et nous ne savons plus déchiffrer les hiéroglyphes cryptiques du carnet, sans l'appui des dizaines et dizaines de pages les dépliant en continu pour nous depuis deux mois. Et ne surtout pas anticiper sur la lettre du 9 octobre, gardons-là pour le 9 octobre. C'est comme ouvrir subrepticement le recueil *Letters to Family* chez Hippocampus Press, fin du tome 1, en espérant que personne ne nous remarque, et en déduire ce qui a pu se passer depuis hier et pour les 3 jours à venir... Certaines choses évidemment restant obscures : ces photos d'Europe, un nouvel envoi d'Alfred Galpin criant misère depuis Paris, ou une relation des Belknap Long ? Et d'autres s'éclaircir comme dans le rétroviseur : il renvoie immédiatement son chèque à la tante Annie, qui pourra l'encaisser à Providence, et lui envoyer le mandat dont il a besoin urgente. Rétroviseur aussi : non mais, depuis le temps que je guettais la transcription de *Red Hook* sur sa vieille Remington...

TOLEDO, Ohio, 4 octobre — Épuisés et malades après avoir passé toute la nuit à lutter contre une pluie torrentielle, des orages, des vents violents et une mer déchaînée qui ont balayé le lac Érié tôt ce matin, deux aéronautes de Detroit ont été repérés et secourus à 7 h 30, à deux miles au nord-ouest de Middle Sister, par le cargo A. M. Byers, qui les a amenés à Toledo à 11 heures. Ils se sont livrés à une lutte acharnée pour maintenir à flot le petit engin en tissu rempli d'air pour lequel ils avaient abandonné leur ballon, le « Skylark », quatre heures plus tôt, lorsqu'ils ont décidé qu'il y avait plus de chances de surmonter les périls de la mer que ceux de l'air. Les hommes sont W. C. Taylor, 25 ans, pilote du ballon, et son assistant, IC. W. Warren, âgé de 23 ans, tous deux originaires de Detroit, où ils travaillent pour une société de développement aéronautique dans le bâtiment General Motors. Leur ballon, qu'ils ont construit eux-mêmes, était inscrit à la course de distance pour un prix de 22 500 dollars et un trophée offerts par le Detroit News dans le cadre de l'exposition des constructeurs aéronautiques organisée par la Detroit Aviation Society. Avec d'autres participants, ils ont décollé de l'aéroport Ford à Dearborn, dans le Michigan, à 5 heures du matin samedi. Après avoir progressé favorablement au-dessus du lac Érié

pendant huit heures, ils ont soudainement été surpris par une terrible tempête qui les a empêchés de se diriger vers l'une ou l'autre des rives. Les violents éclairs qui zébraient le ciel tout autour d'eux ont fait craindre qu'un éclair ne frappe leur ballon. « Nous nous sommes dépêchés de descendre vers l'eau, a déclaré Taylor, car nous n'aurions eu aucune chance de survivre si un éclair nous avait frappés. » En ouvrant grand la valve de gaz, le ballon a plongé à une vitesse vertigineuse depuis une altitude de 5 200 pieds. Peu après avoir touché l'eau, un autre danger est apparu. La nacelle dans laquelle se trouvaient les hommes, entraînée par le ballon, prenait régulièrement l'eau des vagues de deux mètres et se remplissait progressivement. Les provisions, les instruments, les dix sacs de sable transportés comme lest et tout ce qui pouvait être déplacé ont été jetés par-dessus bord pour alléger la nacelle et l'empêcher de couler. « Finalement, elle a toutefois été complètement immergée, mais, heureusement pour nous, elle n'a pas coulé plus bas que juste sous la surface, l'énorme sac d'une capacité de 20 000 pieds cubes de gaz conservant encore suffisamment de gaz pour la maintenir dans les airs. Incertains de l'heure à laquelle les caprices de la tempête pourraient les plonger au fond, Taylor et Warren sortirent leur bateau pliable en tissu, qui ne pesait que six livres ; ils le gonflèrent d'air et abandonnèrent le ballon. Les quatre heures qui suivirent furent une succession de cauchemars pour les deux hommes. Malgré le mal de mer causé par les secousses de l'embarcation flottante sous l'effet de la tempête et des vagues, ils se forcèrent à continuer. Warren écopait l'eau sans relâche avec son chapeau, tandis que Taylor soufflait dans la valve d'admission d'air toutes les quelques minutes pour maintenir l'air qui les maintenait à flot. Tous deux étaient épuisés par leur nuit blanche et périlleuse lorsqu'ils aperçurent le bateau à vapeur Byers, à plus d'un kilomètre et demi de distance. Ils agitèrent les bras et crièrent, réussissant à attirer l'attention du veilleur. Le capitaine William Jagenow du Byers fut prévenu et fit demi-tour. Cinq membres de l'équipage accompagnèrent le chef mécanicien McNeil dans un canot et les récupérèrent.

SAVE BALLOONISTS FALLING INTO LAKE

Two Detroit Men, Forced Into
Lake Erie by Storm, Battle
Heavy Waves.

PICKED UP BY FREIGHTER

They Were Near Exhaustion,
One Bailing the Craft and the
Other Blowing Air Into It.

Special to The New York Times.

TOLEDO, Ohio, Oct. 4.—Exhausted and made ill by an all-night battle with a terrific rain, thunder and wind-storm and violent seas that swept Lake Erie early today, two Detroit balloonists were sighted and rescued at 7:30 A. M. two miles northwest of Middle Sister by the lake freighter A. M. Byers, which brought them into Toledo at 11 o'clock.

They were engaged in a frantic struggle to keep afloat the small, air-filled fabric craft for which they had abandoned their balloon, the "Skylark," four hours earlier when they decided there was more chance of weathering the perils of the sea than those of the air.

The men are W. C. Taylor, aged 25, pilot of the balloon, and his aid, K. W. Warren, aged 28, both of Detroit, where they are connected with an Aircraft Development Company in the General Motors Building.

Confined Balloon Themselves.

Their balloon, which they constructed themselves, was entered in the distance race for \$2,500 prize money and a trophy supplied by The Detroit News in connection with the Aircraft Manufacturers' Exposition conducted by the Detroit Aviation Society.

With other entrants they started from the Ford airport at Dearborn, Mich., at 5 P. M. Saturday. After making favorable progress over Lake Erie for eight hours they were suddenly overtaken by a terrific storm, which prevented their making toward either shore.

Violent lightning, which was streaking through the air all round, aroused fears of a bolt striking their balloon.

"We bunched to keep to the water," said Taylor, "for we would have had absolutely no chance at all for our lives if a bolt had struck us."

"Opening wide the gas valve, the balloon hurried downward from an altitude of 5,200 feet at express elevator speed. Soon after striking the water another danger appeared. The basket in which the men rode, dragged by the balloon, shipped water steadily from the eight-foot seas and steadily filled. Provisions, instruments, ten bags of sand carried as ballast and everything else moveable was thrown overboard to lighten the basket and keep it from sinking.

DAVEGA'S

Radio News

TRUTH IN RADIO

See
It!

Hear
It!



Uses No Batteries

No attachments—Self contained

Works direct from
AC or DC Current

THE Power Electric radio does away forever with troublesome and expensive A, B and C Batteries. Plug it into any light socket and it is ready to operate. Turn the dial, station after station will come in with amazing clearness of tone and volume. A real distance getter. No more disappointments due to run down batteries.

Connect radio to any of the Davega outlets.

A pleasant surprise awaits you.

MODEL 140—NEW TUBE RECEIVER

\$160

Less Taxes and Postage

Entirely Self Contained; Ready to Operate
Finished in dark walnut. An exquisite addition
to the most beautiful home.

SOLD ON CONVENIENT TERMS

Davega's Radio Policy

DAVEGA'S own trained radio experts test every make of radio before it is placed on Sale at any of the DAVEGA Stores.

The radio must pass the rigid DAVEGA tests for quality of tone—selectivity volume and distance. It then receives the famous DAVEGA GUARANTEE which protects every radio purchaser. The Radio DAVEGA recommends will meet with your approval. DAVEGA'S reputation for reliability is your protection.

Helping to make New Yorkers really and happily live for 41 years

SAVE AT DAVEGA

New York's Reliable Radio Shops

DOWNTOWN	
10 Wall St.	28 John St.
15 Cornhill St.	97 Chambers St.
MIDTOWN	
431 Broadway	1012 W. 34th St.
300 Fourth Ave.	111 East 42nd St.
	231 South Ave.
UPTOWN	
125 W. 125th St.	623 W. 131st St.
120 Fordham Rd.	1012 1st Ave. Blvd.
* Open Evenings	

The International line includes a Speed Truck for 2000-pound loads; Heavy Duty Trucks ranging from 1000 to 10,000 pounds maximum capacities; and Motor Coaches for all requirements.



In the subways of New York

A marvel of modern engineering—the subways of New York! And since the city is built on almost solid rock, the construction of the subways calls for the best equipment that engineering knows. It is said that these subways involve the removal of more rock and earth than was moved to build the Panama Canal.

Hauling New York out from under its feet is a terrific strain on motor trucks. It's a job to test the strength of every mechanical part and to prove the stamina of construction.

There's a job for International Trucks and several fleets of them are working at it—day and night—in situations that call for ability and durability. Twenty years of building motor trucks shows to advantage here. Exclusive International features of design prove their worth in work like this.

Internationals will do the same good job for you. Come in and let us show you the work they are doing in your line of business.

INTERNATIONAL HARVESTER TRUCKS COMPANY

INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY
Main Office: 247 Park Ave. Telephone: Ashford 0076

SALES AND SERVICE STATIONS
12th St. at Varona Ave., Long Island City 5422 Third Ave., Bronx
1679 Bedford Ave., Brooklyn 10 Logan Ave., Jersey City
352 Central Ave., Newark



Time is priceless save it by telephone.

The Fall drive for business is on.

Market surge and flow demands quick action, based on accurate knowledge of changing conditions.

In your office is the one means which will enable you to put your finger on the pulse of every buying and selling center in the country—one means by which you can swiftly know and act on any situation near or far—*your telephone.*

Every business day more than 500,000 Toll and Long Distance calls flash their intelligence to and from New York City, saving situations and seizing opportunities.

In the drive for business the telephone is your most effective ally. Make sure you use its fullest power.

*Our Commercial Service Bureau will help you
with suggestions without charge.
Just telephone Longacre Official 5.*

NEW YORK TELEPHONE COMPANY



*De la curieuse convergence de cette publicité avec la construction de la toile
fameuse d'Edward Hopper, Office at night.*

H.P. Lovecraft,
169 Clinton St.,
Brooklyn, N.Y.

THE HORROR AT RED HOOK

By H. P. Lovecraft

"There are sacraments of evil as well as of good about us, and we live and move to my belief in an unknown world, a place where there are caves and shadows and dwellers in twilight. It is possible that man may sometimes return on the track of evolution, and it is my belief that an awful lore is not yet dead."

-----Arthur Machen.

Not many weeks ago, on a street corner in the village of Pascoag, Rhode Island, a tall, heavily built, and wholesome-looking pedestrian furnished much speculation by a singular lapse of behaviour. He had, it appears, been descending the hill by the road from Chepachet; and encountering the compact section, had turned to his left into the main thoroughfare where several modest business blocks convey a touch of the urban. At this point, without visible provocation, he committed his astonishing lapse; staring queerly for a second at the tallest of the buildings before him, and then, with a series of terrified, hysterical shrieks, breaking into a frantic run which ended in a stumble and fall at the next crossing. Picked up and dusted off by ready hands, he was found to be conscious, organically unhurt, and evidently cured of his sudden nervous attack. He muttered some shamefaced explanations involving a strain he had undergone, and with downcast glance turned back up the Chepachet road, trudging out of sight without once looking behind him. It was a strange incident to befall so large, robust, normal-featured, and capable-looking a man, and the strangeness was not lessened by the remarks of a bystander who had recognised him as the boarder of a well-known dairyman on the outskirts of Chepachet.

He was, it developed, a New York police detective named Thomas F. Malone, now on a long leave of absence under medical treatment after some disproportionately arduous work on a gruesome local case which accident had made dramatic. There had been a collapse of several old brick buildings

« Please return », Red Hook enfin dactylographié (il faudra trois jours).