



<i>Velox</i> , plan de structure du pont	82-83	<i>Vizir</i> (1901) sortant du Havre en remorque	124
Réclame de pianos pour yachts, 1880	85	Henri Sieber, à bord du <i>Vizir</i>	124
<i>Velox</i>	88	<i>Velox</i> et le <i>Champagne</i> , par Marin Marie	125
<i>Velox</i> à Cowes, aquarelle, été 1881	91	<i>Velox</i> doublant le Cap de la Hève, Le Havre, 1886, par Eugène Grandin	127
Chapitre IV		"Villa <i>Velox</i> ", à Dinard	128
Armoiries	94	Plan de forme de <i>Vizir</i> (1901)	130-131
<i>Velox</i> par Haffner	95	<i>Velox</i> en carénage, 8 octobre 1901	132
<i>Sachem</i> , à Emile Reverdin	96	Le <i>Champagne</i> échoué près d'Arromanches en 1887	132
<i>Lara</i> , à Emile Reverdin	97	<i>Henriette</i> ex- <i>Gloriana</i> , ex- <i>Va-inha</i> , ex- <i>Gabrielle</i> à Sébastien de Neufville	133
<i>Velox</i> sous voiles	99	<i>Velox</i> dans la petite cale, 1901	133
Plan des aménagements du <i>Velox</i>	100-101	<i>Velox</i> au mouillage	135
Angélique Sieber, née Seydoux (1823-1883), sa mère	102	Chapitre V	
Henri Sieber (1804-1882), son père	102	Album de croisière	137 à 171
Frédéric Sieber (1849-1923), son frère	103	Chapitre VI	
Marguerite Angélique de Boucheporn, née Sieber (1854-1937), sa sœur	103	<i>Mohawk</i> (1875) US	174
Henri Auguste Sieber (1843-1913), enfant	104	<i>Velox</i> (1875) F	174
Lusine du Cateau-Cambrésis	105	<i>Aline</i> (1859) GB	175
La Malouine, à droite la "Villa <i>Velox</i> "	107	<i>Livonia</i> (1871) GB	175
<i>Velox</i> et <i>Gabrielle</i> , 1886, par Adam	109	<i>Sappho</i> (1871) US	176
Henri Sieber à bord du <i>Velox</i>	110	Bob Fish, modeller de <i>Sappho</i>	176
<i>Gabrielle</i> (1884) et <i>Velox</i> , par A. Brun	111	Benjamin Nicholson, designer de <i>Bodicea</i>	177
Une des deux tables à jeux du salon	112	<i>Ambassadors</i> (1877) US	177
Une chaise du carré du <i>Velox</i>	112	<i>Mohawk</i> (1875) US	178
Un rayon de la bibliothèque du bord	113	<i>Jullianar</i> 1876) GB	178
Un des deux canons du <i>Velox</i>	113	<i>Sappho</i> (1871) US	179
Une chaise du carré, en citronnier, plans	114	<i>Velox</i> (1875) F	179
Tables à jeux du <i>Velox</i> , en citronnier, plans	115	En régate, <i>Fiona</i> (1865) en tête devant <i>Velox</i> , imaginé par Ed. Adam	181
<i>Velox</i> et <i>Gabrielle</i> , par A. Brun	117	<i>Velox</i> par Haffner	182
Plan de pont, <i>Velox</i>	118-119	<i>Ariadne</i> ex- <i>Bodicea</i> (1874), à Meynell Ingram	183
Rayonnage du <i>Velox</i>	120	<i>Velox</i> par A. Brun	184
Une paire de jumelles du <i>Velox</i>	120	<i>Velox</i> par Gustave Alaux	185
Le baromètre du <i>Velox</i> , Ets. Richard	121		
Le sextant du <i>Velox</i>	121		
Canon de bord du <i>Velox</i> , plans	122		
Bibliothèque de bord du <i>Velox</i> , plans	123		



CHAPITRE IV

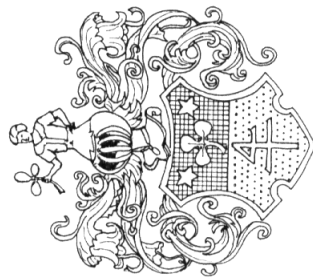
1886 · HENRI SIEBER · 1914

Comme chaque année, au printemps, la première darse du bassin du Commerce au Havre, merveilleusement située au cœur de la ville et réservée aux yachts, commence à se garnir des plus belles unités de plaisance française qui, après y avoir pris leurs quartiers d'hiver, se préparent en vue de la saison nouvelle. Du foyer-terrasse du Grand Théâtre ou de la place Gambetta, le coup d'œil est superbe, et les amateurs ne se lassent pas d'admirer cette profusion de coques aux peintures fraîches et aux cuivres étincelants, cette forêt de mâts et de vergues soigneusement astiqués. Un spectacle goûté des étrangers de passage, mais aussi des Havrais, que rien de ce qui touche à la mer ne laisse indifférents...

En ce printemps 1886, tout le monde se réjouit de revoir enfin la goélette *Vélox* subir les mêmes préparatifs que les autres voiliers, après quelques saisons de quasi abandon : le baron

industriel du Nord, Henri Auguste Sieber. Méthodique, le nouveau propriétaire fait procéder à une remise en état complète : changement du grand rouf qui encombre le pont, réfection du doublage en cuivre de la carène, remplacement du mât de misaine, rafraîchissement des décorations intérieures, réalisation d'un jeu de voiles complet. A la grande fierté des yachtsmen français, ce dernier travail est confié aux frères Vallin, maîtres-voiliers du Havre, qui jouissent d'une excellente réputation (1). De l'avis des marins et gréeurs qui viennent les examiner une fois installées, les voiles sont parfaites ! Henri Sieber a conscience de l'importance que revêt le retour à la vie du *Vélox*. Avant de commencer sa première croisière, il décide de faire sortir la goélette du bassin pour bien montrer que la belle unité navigue à nouveau, geste élégant et apprécié des Havrais, aubaine pour les journalistes et les photographes, occasion unique pour les artistes peintres d'immortaliser cette

GERECHT UND FEßT



JUSTE ET FERME

Hans Caspart Siber-(1733)-Anna von Kusnacht
(1707-1782)

Henrich Siber-(1764)-Susanna Meyer
(1736-1783)

Hans Henrich Sieber-(1799)-Elisabeth Fehr
(1769-1846) (1777-1856)

Philippe Auguste Seydoux-(1821)-Anne (Annette) Ponsin
(1801-1878) (1797-1886)

Henrich (Henri) Sieber-(1842)-Rosalie Angélique Seydoux*
(1804-1882) (1823-1883)

Jean Etienne Charles Seydoux-(1856)-Blanche Renard
(1827-1896) (1837-1922)

Henri Auguste Sieber
(1843-1913)

Charles Sieber
(1845-1845)

Edward Sieber
(1846-1846)

Frédéric Sieber-(1884)-Gabrielle Bardin
(1849-1923) (1857-1944)

Marguerite Angélique Sieber-(1878)-René de Boucheporn
(1854-1937) (1852-1931)

Jeanne Sieber-(1906)-Pierre Lenoir
(1886-1975) (1881-1962)

Marguerite Lenoir-(1931)-Camille Beriot
(1907-1986) (1899-1967)

Solange Lenoir
(1909)

Jacqueline Lenoir
(1912-1984)

Olivier Lenoir-(1936)-Geneviève Leperocq
(1914-1987) (1918)

Jacques Lenoir-(1941)-Suzanne Brissot
(1917) (1920)

Patrice Beriot
(1932)

Guy Beriot
(1933)

Jehanne Beriot-(1968)-Pierre Faucheux
(1934) (1926)

Alain-Xavier Beriot
(1936)

Louis Beriot
(1939)

Dominique Beriot
(1941)

Martin Beriot
(1942)

Christine Beriot-Jacques Courmau
(1944) (1941-1988)

Jérôme Beriot-(1988)-Aude des Bois de la Roche
(1948) (1952)

Axel Lenoir
(1937)

Beatrice Lenoir-Louis Delino
(1941-1993)

Hervé Lenoir-(1981)-Catherine
(1947) (1958)

Olivier Lenoir-Maureen Foster
(1914-1987) (1941)

Vivienne Lenoir
(1971)

Tanguy Lenoir
(1974)

Isabelle Lenoir-Jean Pierre Vircent
(1955) (1955)

Florence Lenoir-Dominique Paquereau
(1957) (1949)

Pierre Lenoir
(1960)

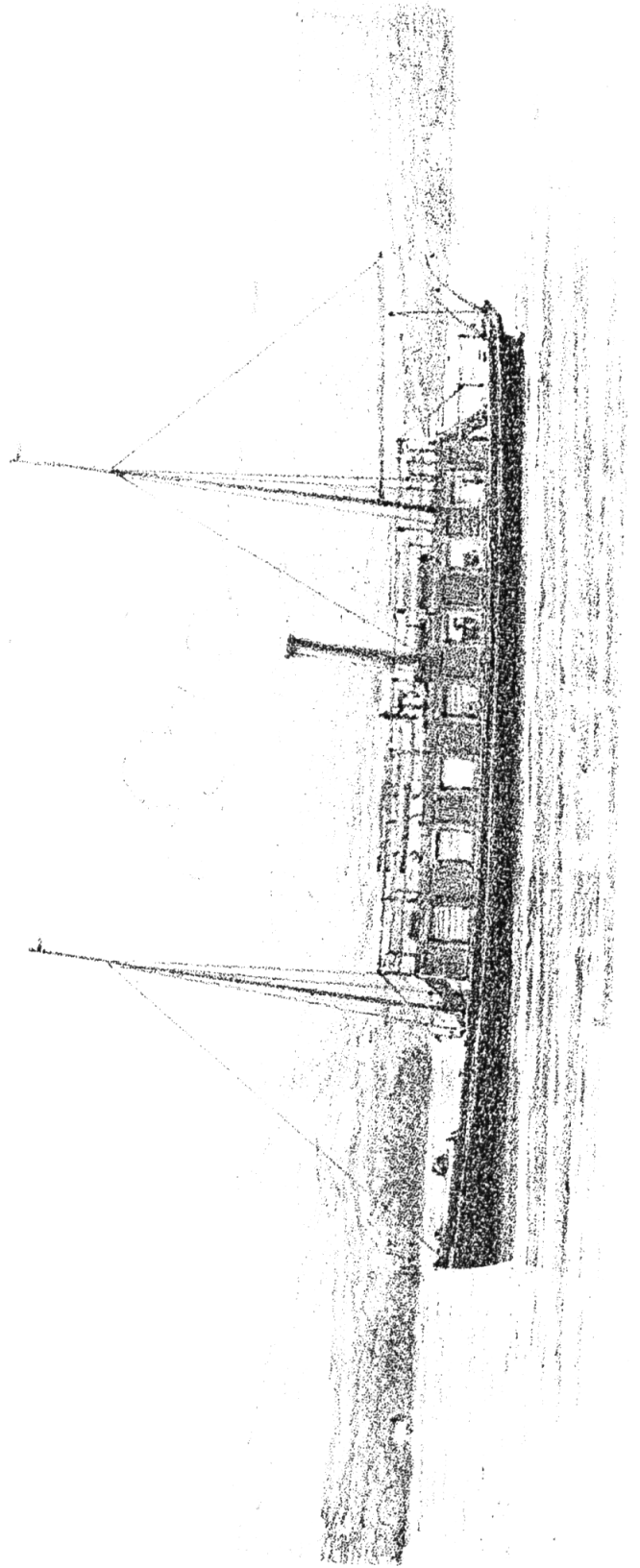
* de Henri et Angélique Sieber sont issus 102 descendants (1993)



Lundi 14 août 1886, 9 heures. Tout est prêt à bord. Majestueux, pour la première croisière d'une longue série qu'Henri Sieber, accompagné de ses fidèles amis (3), va effectuer à son bord. Les portes de l'écluse s'ouvrent devant la coque noire. Une fois ce dernier obstacle franchi, *Velox* est pris en remorque pour être conduit au large. Sous les ordres du capitaine Flambard, les dix-huit matelots et le mousse s'activent. Les voiles sont rapidement hissées : grand-voile, misaine, grand et petit flèches, trinquette et grand foc. Une légère brise tire paresseusement le bateau, avant de s'évanouir tout à fait. Au soir, la goélette n'a parcouru que 10 milles depuis Le Havre, et il en reste 70 à couvrir pour atteindre Cowes. Peu après le dîner, la brise d'est s'établit et *Velox* reprend de la vitesse. Pendant la nuit, il croise la route de deux cotres britanniques, *Irex* et

Genesta, qui régatent pour la Brenton Reef Cup (4). A minuit, le vent passe à l'ouest et fraîchit au point qu'il faut prendre deux ris. Deux heures plus tard, il forcit encore. Le capitaine ordonne de prendre tous les ris et d'amener le grand foc. *Velox* fonce dans la nuit noire : "A 6 heures, écrit Emile Reverdin, président de la Société nautique de Genève invité à bord, *je monte sur le pont et j'ai sous les yeux le spectacle réjouissant d'un navire qui bondit sur les lames et marche avec une vitesse extraordinaire.*" *Velox* impressionne toujours autant ses passagers par sa puissance et sa vitesse !

Dans la matinée du 16 août, à l'approche de l'île de Wight, un pilote anglais monte à bord et guide le voilier dans la passe. Le vent est violent et *Velox*, au vent arrière, file entre les deux rives du Solent sous misaine seule. A 13 heures 30, la goélette



Sachem à Emile Reverdin

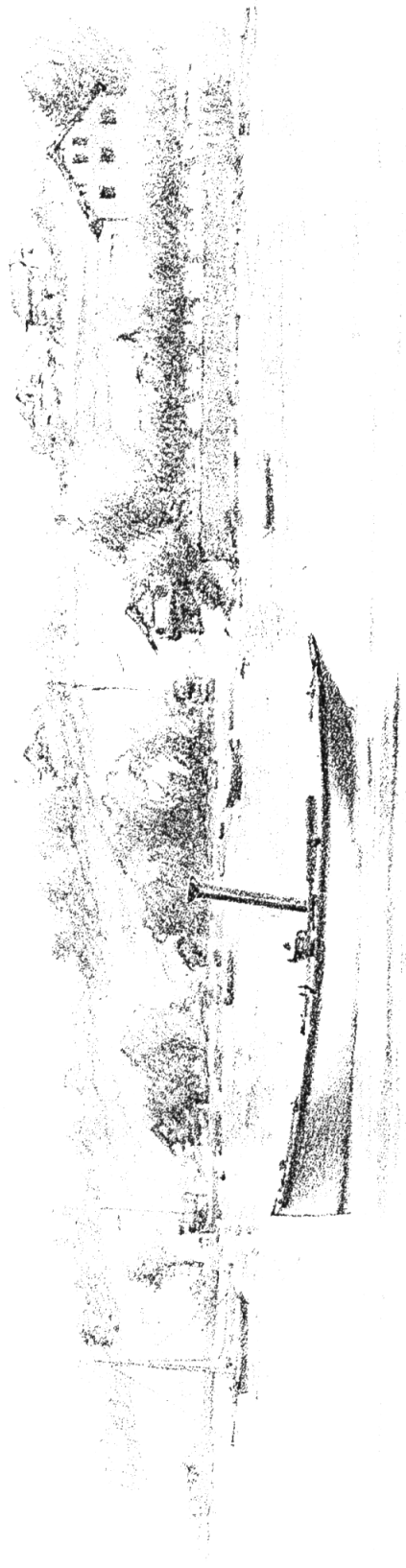


, le
aux
ne
ice
ent
-le
qui
re."
is-

jette l'ancre dans la rade qui fait face à la ville. Spectacle grandiose, pour les Français, que cette forêt de mâts et cette multitude de yachts au mouillage. Et le spectacle est permanent. Ainsi, le lendemain, alors que la reine Victoria quitte Osborne pour se rendre à bord de son vapeur, tous les yachts la saluent en amenant leur guidon au tiers du mât de flèche !

Le 18 août, le vent d'ouest se lève. Après le dîner, Sieber décide de mettre les voiles. Il est 21 heures : focs et trinquette sont d'abord hissés pour faire arriver *Velox*. Misaine et grand-voile peuvent alors être établies, face au vent. Tout l'équipage tire sur les drisses, "et ce n'est pas sans efforts que le pic atteint sa position normale", commente Reverdin. Cap à l'est. On croise Ryde à tribord et Portsmouth à bâbord, l'occasion d'admirer les feux d'artifice tirés en l'honneur des régates de Gosport.

Pendant la nuit, le voilier reste au vent arrière. La voile de fortune carrée est enverguée et établie au mât de misaine. Soudain, en pleine mer, sortie de nulle part, une goélette s'approche pour amener un pilote de Flessingue. Il se met à pleuvoir, mais le vent se maintient et, vers midi, il glisse à l'est. Il faut louvoyer dans la Manche : virement de bord devant Folkestone, cap sur Calais, puis nouveau changement de cap pour pointer sur le phare de Douvres. La nuit permet au beau temps de revenir et le vent de nordet fraîchit un peu. *Velox* garde toute sa toile. En vue du feu flottant de Dunkerque, nouveau virement de bord pour faire cap au nord-nord-ouest. Vers 13 heures 30, cap est mis au sud-sud-est, direction Ostende. A 18 heures, la goélette croise enfin le feu flottant ancré au large de Blankenberg. Après dîner, la brise se renforce de nouveau, et le bateau file à 12 noeuds. Mais le vent tombe tout aussi rapidement



Le 18 août

18

un
Le
ux
ite



et une épaisse brume s'installe. La trinquette est amenée, puis la misaine. La visibilité devenant quasi nulle, il faut ralentir la marche et actionner la corne. Après avoir entendu la sirène du phare de Breskens, le pilote décide de jeter l'ancre. Flessingue n'est pas loin, ce qui n'est pas pour rassurer les passagers du *Velox* : "Nous entendons longtemps un vapeur qui fait marcher sa corne de brume qui se répercute dans le brouillard. À bord, on sonne la cloche toutes les trois minutes. Il est minuit lorsque nous nous couchons."

Àu matin du 21 août, le second part à la recherche d'un remorqueur. Pendant ce temps, l'équipage procède à un nettoyage général du bateau. Lorsque tout est en ordre, le voilier peut faire route vers Anvers, doublant Flessingue et en remontant l'Escaut. Après cinq heures de route, les voyageurs aperçoivent la flèche de la cathédrale d'Anvers, puis les maisons masquées par une forêt de mâts. "Éclairée par le soleil couchant, la cité a un aspect charmant et c'est avec une véritable admiration que nous défilons devant ses quais pour aller mouiller en pleine rivière, en amont de la ville. La nuit vient et tous les quais s'illuminent, prenant un aspect féérique." Visite de la ville, le lendemain, dimanche. Après avoir déjeuné à bord, Henri Sieber et ses invités embarquent dans la chaloupe à vapeur mise à l'eau pour la circonstance et remontent le fleuve. Le temps est magnifique. De retour à bord du *Velox*, en fin d'après-midi, Emile Reverdin avoue être "un peu fatigué par la trépidation de la machine".

Du 23 au 26 août, les voyageurs découvrent Anvers et la Hollande, pendant qu'Henri Sieber retourne en train sur Paris, pour affaires. Il est de retour le 27, accompagné de son ami, le capitaine Blanche. Le jour même, après le déjeuner, un remorqueur vient chercher *Velox*. En soirée, la goélette mouille à l'embouchure du fleuve, dans la rade de Flessingue. Le lendemain, il faut attendre jusqu'à 9 heures pour qu'une faible brise d'est-sud-est se lève. Le voilier appareille et s'engage en pleine mer, vent arrière, toutes voiles dehors. La brise tombe en fin d'après-midi, alors que le grand vapeur à quatre mâts de la

Star-Line, le *Westerland*, venant d'Anvers, dépasse le voilier, salué par les passagers. Le bateau n'a pas avancé pendant la nuit et la journée se passe sans vent. Le soir venu, il faut se résoudre à jeter l'ancre en vue du cap Gris-Nez. Le 30 août, à 6 heures du matin, par une brise imperceptible, le voilier quitte son mouillage. Peu à peu, le vent se lève. Bientôt, *Velox* file à 8 nœuds, mais, à 15 heures, nouveau calme plat. Deux heures s'égrenent et une brise de sud-ouest touche à nouveau la goélette. Virement de bord immédiat : "On remarque à l'ouest une nuée grise qui annonce quelque chose ; je descends dans ma cabine pour mettre des vêtements plus chauds et, lorsque je remonte sur le pont, je vois que nous sommes en plein brouillard ; on sonne la corne de brume toutes les deux minutes et ce n'est pas sans une certaine appréhension que nous continuons notre marche, à bâbord amures."

Le lendemain, le brouillard persiste, avant de se lever enfin en soirée. Les ris sont largués, on rétablit les focs et les flèches et, vers 22 heures, la voile de fortune carrée est hissée, *Velox* progressant plein vent arrière. Peu après, le vent tourne au sud, puis à l'ouest. Navigation au plus près par jolie brise. Vers 15 heures, le brouillard réapparaît, cachant l'île de Wight à l'horizon. La toile est à nouveau réduite, la corne de brume est encore actionnée : "C'est vexant, s'indigne Reverdin. Nous avons bientôt une éclaircie et nous essayons de reprendre notre route, mais il faut encore y renoncer. Nous sommes entourés de vapeurs qui sifflent et vont à petite vitesse. La sirène de *Sainte-Catherine* (île de Wight) nous envoie toutes les quatre minutes son cri lugubre..." Nouvelle nuit d'attente. Le yacht reprend sa route au matin du 1^{er} septembre 1886. Le vent n'est pas assez fort pour étaler le courant de reflux de la marée. À chaque virement, les passagers ont l'impression que l'île s'éloigne. Vers 13 heures, enfin, la brise se lève du sud-ouest, la goélette recommence à tailler sa route. À l'entrée du Solent, le capitaine fait des signaux pour demander le pilote, qui monte bientôt à bord. Les Français ne sont pas seuls à naviguer et, très vite, les différents voiliers font la course pour arriver le premier au mouillage : "Nous sommes entourés de yachts qui reviennent



d'une excursion et, comme nous, vont à Cowes. Nous entrons ainsi en pleine régate et nous dépassons cotres et goélettes de moindre tonnage. Un seul yacht qui vient du large nous devance et mouille avant nous."

Le 2 septembre, les passagers vont à terre effectuer leurs derniers achats, car le moment du retour approche. "Nous débarquons le matin pour faire quelques emplettes de vêtements de matelot et de cornes de brume chez Atkey. Cowes est des mieux approvisionnées pour tout ce qui a trait à la navigation de plaisance et j'en profite." Au terme d'une nuit pluvieuse, à 9 heures du matin, le capitaine donne l'ordre de lever l'ancre, sous la direction d'un pilote. Velox louvoie entre les balises, tiré par un vent de nord-est. Il croise à nouveau devant Ryde, Gosport, Portsmouth, et atteint la pleine mer vers midi. Le vent forçait un peu et glisse au sud-est. Tout dessus, le bateau que Jacques Normand a conçu voici un peu plus de dix ans se montre fringant, filant ses 12 à 13 nœuds. À 17 heures, la goélette arrive au terme de sa traversée, mais un orage éclate du

côté de Cherbourg. Il faut amener la grand-voile et le grand foc. Le grain est violent et la pluie si dense qu'elle gêne la manœuvre. Le capitaine Jean-Jacques Flambard ordonne de prendre tous les ris à la grand-voile. Cap au nord : il faut fuir devant le mauvais temps et s'éloigner de Cherbourg.

Au matin, le temps s'est calmé. Les ris sont largués, le grand foc est à nouveau envoyé, en même temps que le grand-flèche. La brise restant faible, la navigation s'étire en longueur. En fin d'après-midi, les passagers du Velox voient passer, venant du Havre, un grand transatlantique, le *Bourgogne* ou le *Cham-pagne* (5). On se prépare à passer une nuit de calme plat, alors que Le Havre est tout proche. "À 1 heure, le 5 septembre, je suis réveillé par le bruit de la chaîne et j'apprends ainsi que nous sommes arrivés. Ici se termine mon voyage à bord du Velox. J'en emporte un souvenir charmant ainsi que de ses passagers et de son propriétaire", conclut Reverdin. Ainsi s'achève cette première croisière de 1886, prélude à une passion de vingt-sept ans que va entretenir Henri Sieber jusqu'à sa mort.



Angélique Sieber, née Seydoux (1823-1883), sa mère



Henri Sieber (1804-1882), son père



A l'image de ses prédécesseurs, Henri Auguste Sieber surprend lorsqu'il décide d'acquérir *Velox*. Certes, il a très certainement eu l'occasion de monter à bord du yacht à vapeur de son frère Frédéric, *Gabrielle*, et de goûter aux joies de la plaisance. Mais de là à s'offrir, à quarante-trois ans, la plus grande goélette à voile jamais construite en France... D'autant que son milieu familial ne le prédispose guère à prendre du bon temps. Son père, Heinrich, est né dans une famille protestante, le 2 avril 1804, à Fluntern, canton de Zurich. Très jeune, il émigre en France, et devient rapidement directeur d'une usine textile du Cateau-Cambrésis, en 1839. Cette société, dont il devient bientôt associé, va très vite être son unique raison d'exister. D'autant qu'il épouse la fille de son associé. L'usine appartient alors à Paturle-Lupin et Cie.

Au début du XIX^e siècle, le Cateau voit la création des premières usines textiles. Les Lyonnais Jacques Paturle et Charles Lupin font partie de ces investisseurs qui ne tardent pas à y fonder une fabrique qui traite le mérinos. La fortune survient



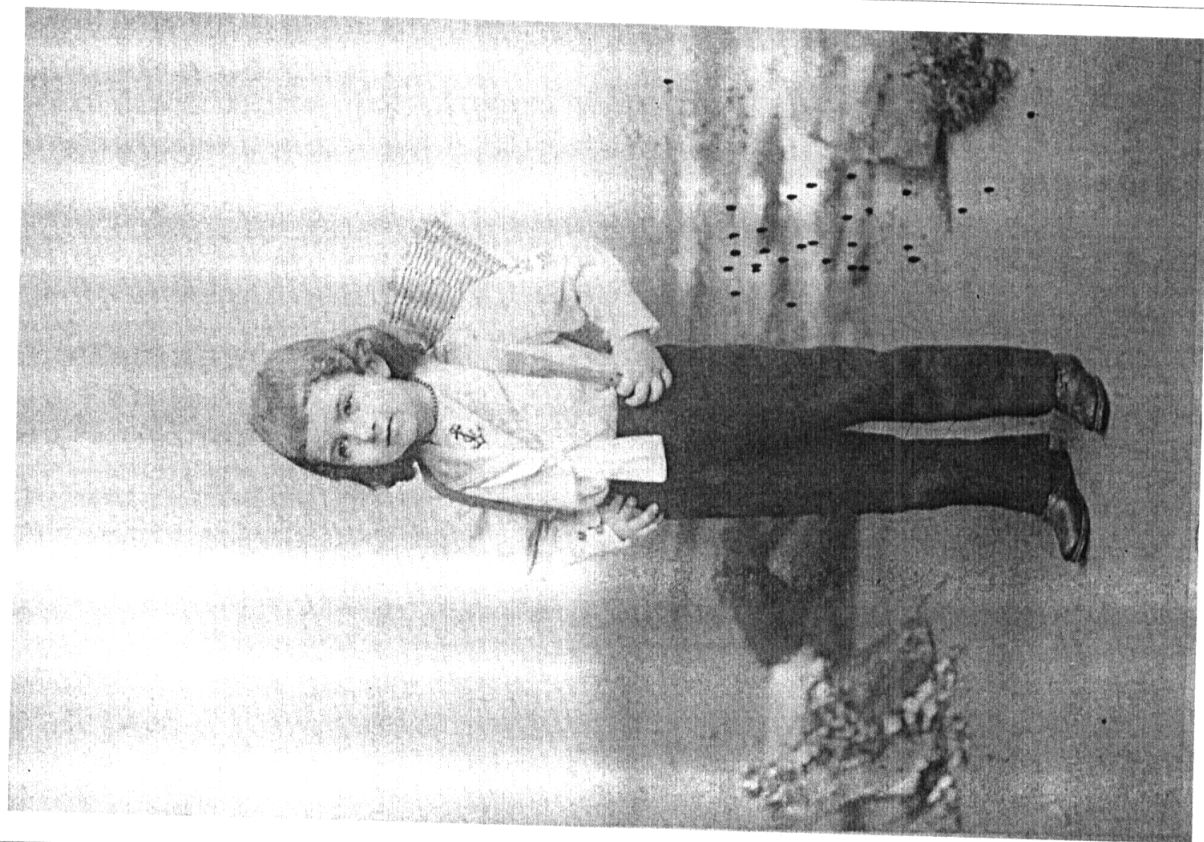
Frédéric (1849-1923). son frère

rapidement et, comme de nombreux industriels du Nord qui ont pignon sur rue, Jacques Paturle entre dans la vie publique : d'abord comme député du Nord, ensuite comme membre de la Chambre des pairs, puis conseiller général. Il se retire en 1848, sans descendance, les établissements étant dirigés par ses associés. Ces derniers, les frères Seydoux, Auguste et Charles, originaires de Vevey en Suisse, se sont installés au Cateau en 1824. Le premier prend bientôt la direction de l'usine Paturle et Lupin, épousant la fille de l'ancien directeur, Annette Ponsin. Les connaissances techniques et le sens de la gestion des deux frères assurent à la société un développement certain, notamment lorsqu'ils introduisent dans l'usine la mécanisation des métiers. À partir de 1839, l'entreprise devient Paturle-Lupin, Seydoux, Sieber et Cie et garde cet intitulé jusqu'en 1859.

C'est en 1838 qu'Heinrich Sieber émigre en France. Il est nommé directeur de l'usine et, dès la fin de l'année, il s'associe aux Seydoux et à Paturle-Lupin. Trois ans plus tard, le 3 mai



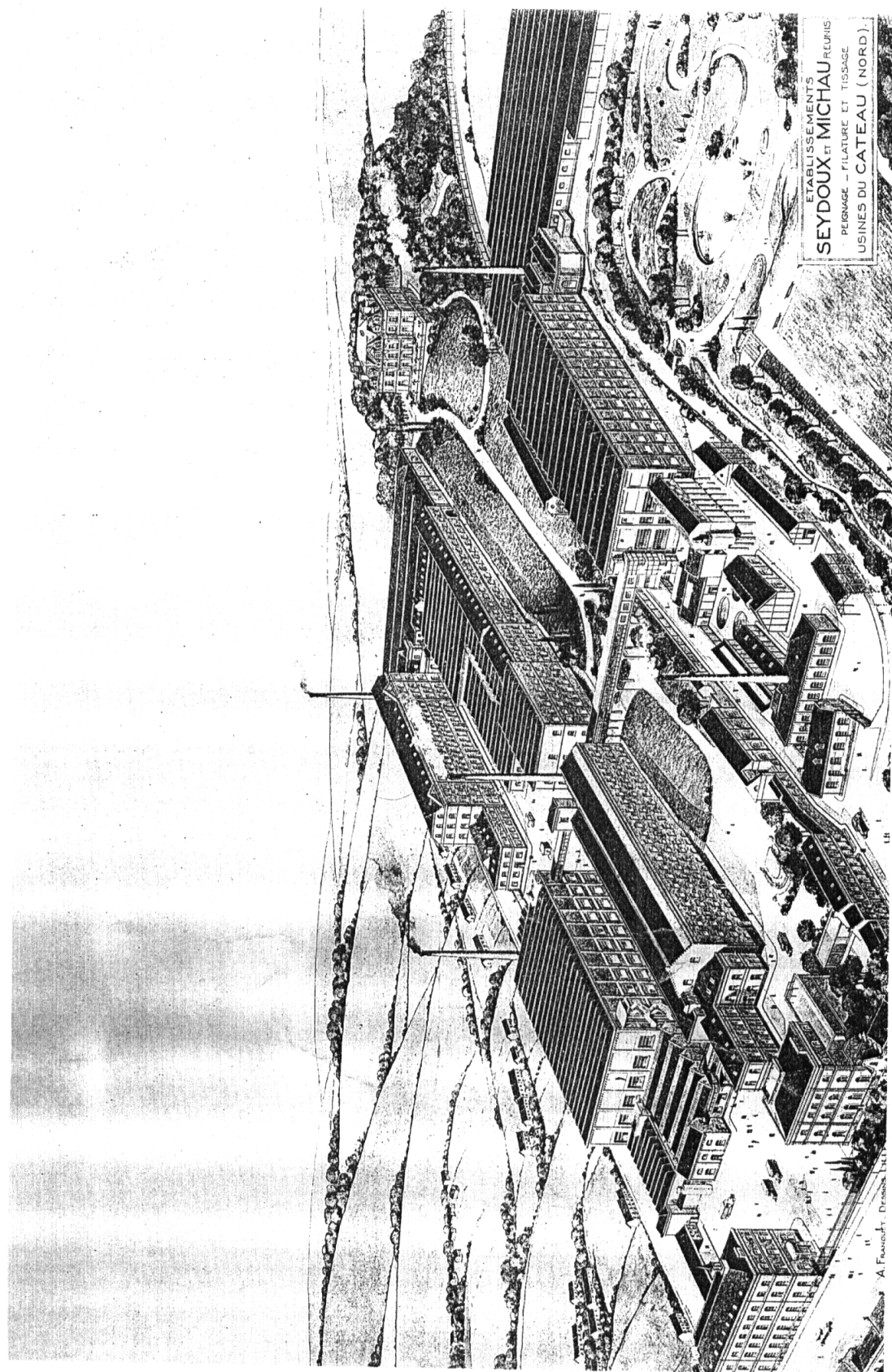
Marquerite de Bouchepom, née Sieber (1854-1937), sa sœur



Henri Auguste Sieber (1843-1913)

1842, il épouse Rosalie Angélique Seydoux (6), la fille de son associé, Auguste Seydoux. Sieber, excellent gestionnaire, contribue à la poursuite du développement de la firme. En 1858, Jacques Paturle décède sans succession. L'année suivante, Auguste Seydoux, Sieber et Cie est constituée et conserve cette appellation jusqu'en 1879. Heinrich (Henri) Sieber, à force de volonté, de travail et de savoir-faire, s'impose définitivement. Il ouvre une succursale à Bousies, en 1867, augmentant du même coup la capacité de production de 1500 métiers nouveaux. Cette même année, le 31 janvier, Henri Sieber, qui a gardé sa nationalité suisse, est nommé premier Régent de la Banque de France (7). En 1880, au décès des frères Seydoux (8), la firme devient la H. Sieber, Seydoux et Cie. Il en est ainsi jusqu'en 1884, même après le décès d'Henri Sieber, intervenu en 1882. Nouvelle inversion en 1885 : l'affaire s'appelle Seydoux, Sieber et Cie jusqu'en 1891. Elle prend sa forme définitive en 1892 : Seydoux et Cie (9)...

Henri Auguste Sieber naît en 1843. C'est le premier enfant d'Heinrich et d'Angélique. Son père, trente-huit ans, et sa mère, dix-neuf ans, se sont mariés l'année précédente. En épousant la fille de son associé, Auguste Seydoux, Heinrich a conforté sa position dans la firme. Tout jeune enfant, Henri Auguste vit la douleur de sa mère qui perd en couches deux enfants : Charles en 1845 et Edouard en 1846. Ce qui renforce encore une atmosphère lourde. En outre son père, âgé, totalement absorbé par son travail d'industriel, puis de banquier, doit sans cesse se battre pour faire face au clan Seydoux ; sa jeune mère, elle, est tiraillée entre son époux, qui a quasiment le même âge que son père, et sa propre famille qui s'inquiète de voir ce Sieber s'imposer dans l'affaire. Le jeune frère d'Henri, Charles Frédéric Albert, naît en 1849, suivi d'une petite sœur, Marguerite Angélique, en 1857, alors qu'Henri a déjà quatorze ans (10). La rigueur d'une éducation protestante et le poids de la devise familiale, "*Gerecht und Feßt*" (11), complètent un tableau manquant de gaieté. Henri voue toute son affection à la seule femme de la famille qui ne soit pas impliquée dans les affaires de sa famille : sa grand-mère



L'usine du Cateau



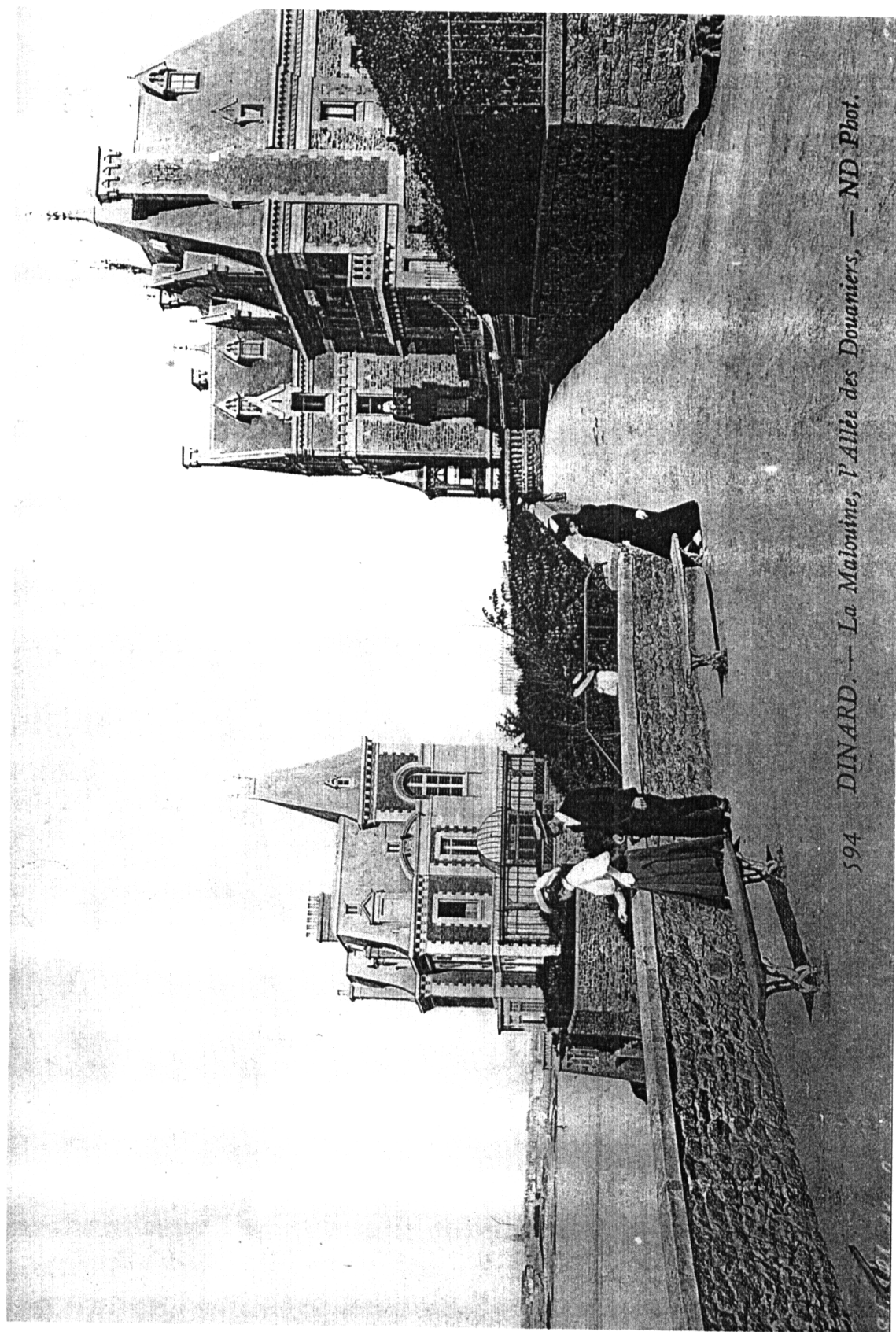
maternelle, Annette Ponsin, seule catholique parmi ces protestants, fille de l'ancien directeur de l'usine. Toujours est-il qu'Henri Auguste, marqué dès sa plus tendre enfance par la mort de ses frères et l'image d'un couple parental où l'intérêt, selon lui, a prévalu à l'amour, n'a jamais souhaité se marier ni avoir de descendance (12). A cela s'ajoute une opération chirurgicale ratée qui, devant le libérer d'une sciatique chronique, lui impose de boiter pour le restant de ses jours. Pour toutes ces raisons, Henri veut très tôt - moins consciemment peut-être que Benoît Tyszkiewicz - s'échapper de ce climat qui l'étouffe. En attendant, il travaille à l'usine paternelle et se révèle un excellent négociateur, doué pour les relations publiques (13). Cela dit, c'est son jeune frère, Frédéric, plus conventionnel, plus proche aussi de l'image parentale (il se marie avec une femme plus jeune que lui de huit ans), qui va montrer la voie de l'évasion ; après le décès de leur père (1882) et de leur mère (1883), il se fait construire, en 1884, un yacht à vapeur qu'il baptise du nom de sa femme : *Gabrielle*.

En qualité d'aîné, Henri hérite d'une part importante de l'affaire de son père. Frédéric, lui, peut vivre de ses rentes - et n'est pas étranger à l'étonnant achat des terrains de la Malouine, à Dinard, terrains que se répartissent les deux frères et la sœur Sieber, ainsi qu'un des jeunes Seydoux, pour y faire construire quatre villas, dont celle qu'Henri baptisera bientôt... "Villa Velox" (14) ! Frédéric, certes passionné par les chevaux de course, devient membre du Yacht Club de France et de son conseil maritime dès 1882 (15). Il dispose de son steam-yacht de 260 tonneaux, en acier et à hélice, *Gabrielle*, réalisé par John Cockerill, à Hoboken, près d'Anvers (16). Dès la mise à l'eau du bateau, en 1884, Frédéric part en croisière en Hollande, puis fait route sur Marseille, via Gibraltar, puis Nice, avant de relâcher à Gênes le 24 février 1885. *Gabrielle* participe ensuite aux Régates internationales de Nice, le 8 avril. Au terme d'un parcours de 42 milles, le yacht de Frédéric Sieber, premier en temps réel de la course des vapeurs, est classé second en temps compensé, à 30 secondes du vainqueur, *Korriqan*, au comte de Montaigu. *Eros*.

au baron Arthur de Rothschild, termine troisième. *Gabrielle* est signalé à Villefranche le 25 avril 1885, puis rentre au Havre le 6 juin. Il se retrouve à Rouen vingt jours plus tard, puis à Dieppe le 25 août. Dans l'intervalle, Frédéric a visité Copenhague, Saint-Petersbourg, Stockholm, Elsenaur, Frederickshaven, Hambourg, Amsterdam, Rotterdam, Haarlem, Anvers et Ostende ! Au cours de ce dernier périple, le bateau a eu un excellent comportement, marchant à 12,5 nœuds de moyenne. *Gabrielle* atteint Le Havre le 27 septembre 1885, où il est désarmé.

Après une première campagne aussi impressionnante, on pense que Frédéric va poursuivre dans cette voie, d'autant qu'au cours de son séjour à Saint-Petersbourg, il a passé commande d'une petite goélette à vapeur, *Newa* (17)... En fait, ses écuries l'accaparent davantage, la vie de dilettante lui plaît - mélomane, il compose parfois de la musique, dédiant une valise pour piano intitulée "Souvenirs" à sa tante, Blanche Seydoux. En 1887, il fait armer *Gabrielle* une dernière fois. Il quitte Le Havre le 10 juillet et, après un passage dans les îles Anglo-Normandes, arrive à Saint-Servan une semaine plus tard. Il se rend à sa villa de Dinard, puis repart avec son yacht vers Dieppe, qu'il quitte le 17 août pour rentrer au port du Havre. En tout cas, Frédéric a certainement passé le virus du yachting à son frère aîné. Courant 1885, les deux frères Sieber vendent aux Seydoux la majeure partie des parts léguées par leur père. L'année suivante, Henri voit mourir sa grand-mère, Annette Ponsin. Plus rien ne peut donc le retenir : il acquiert alors la goélette *Velox* au baron Roissard de Bellet. Le yachting va devenir la passion de sa vie qu'il partage avec quelques fidèles amis (18).

A de rares exceptions près, Henri va, chaque année à partir de 1887, s'adonner à cette passion. Il établit un véritable rituel pour ses croisières (mises à part trois exceptions qui le conduiront à deux reprises en Méditerranée et une fois en Amérique du Nord) : escales en Ecosse, au Portugal, aux Açores à Madère aux Canaries en Espagne parfois, voire en



594 DINARD. — La Malouine, l'Allée des Douaniers, — ND Phot.



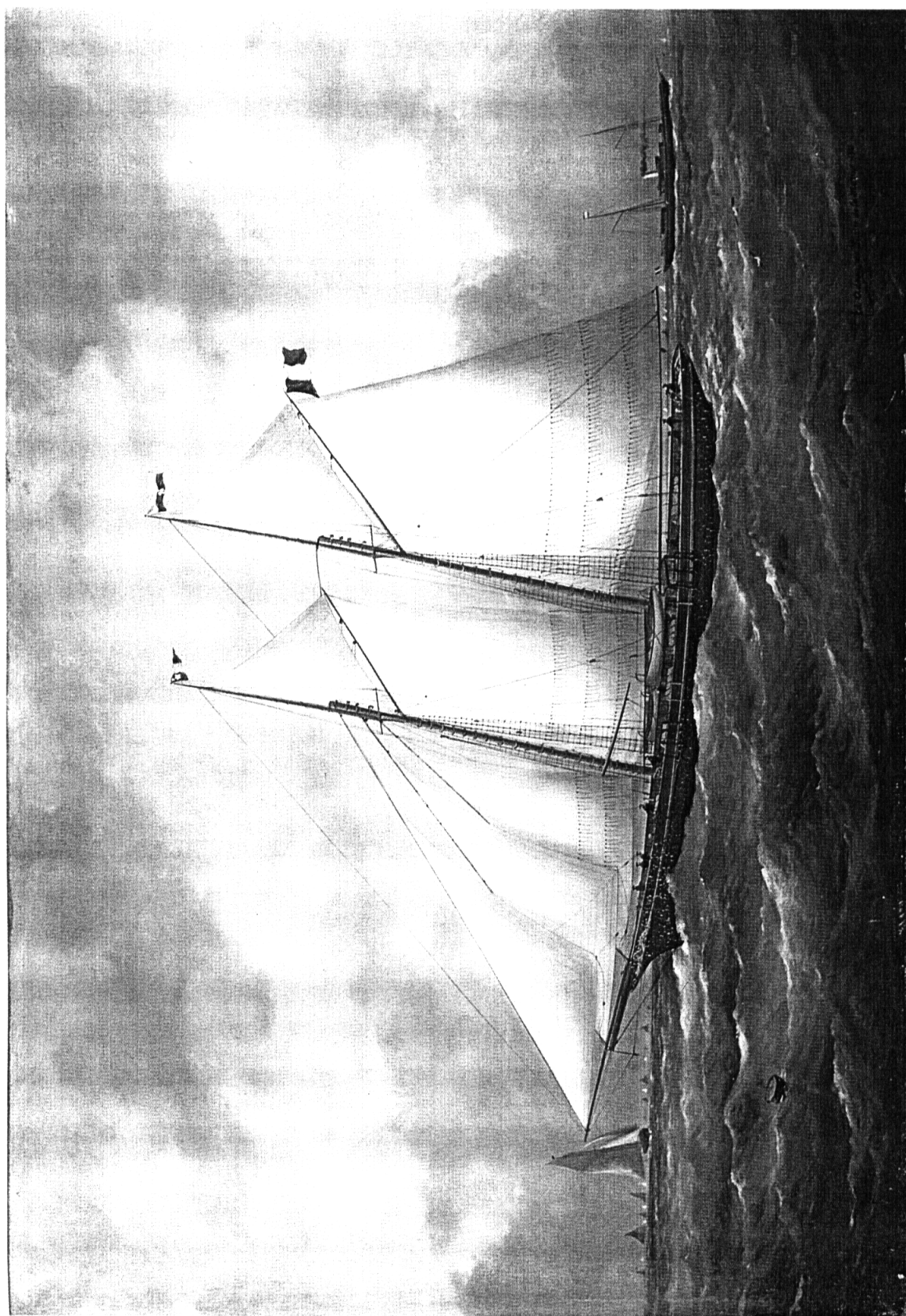
îles du Cap-Vert, avec un arrêt à Saint-Servan (pour se reposer à la "Villa Velox" de Dinard), et retour à Cherbourg. Pour sa deuxième croisière, Sieber quitte Le Havre le 6 juillet 1887, cap sur Edimbourg. Le 31 août, *Velox* relâche à Cherbourg, en provenance de Lisbonne, avant d'entrer au Havre le 4 septembre, pour y être désarmé.

Henri Sieber commet sa première infidélité envers sa goélette en 1888. Cette année-là, *Velox* reste désarmé toute la saison au Havre. Au printemps, Sieber vient de racheter le steam-yacht *Gabrielle* à son frère Frédéric - ce qui impressionne les observateurs : "*Henri Sieber possède donc deux beaux yachts, l'un à voiles, le plus grand qui ait été construit en France, l'autre à vapeur, de 260 tonneaux. Le fait mérite d'être mentionné, car les propriétaires de yachts à vapeur sont rarement amateurs de la grande navigation à voile* (19)." *Gabrielle* est immédiatement mis en armement. Henri invite son fidèle ami suisse, Emile Reverdin, qui participera à la plupart des croisières de Sieber (20). L'excursion à bord du vapeur mène Sieber et ses invités sur les côtes d'Ecosse et de Norvège. Parti du Havre le 18 juillet 1888, *Gabrielle* atteint Lowestof, puis Bergen. De là, Sieber visite le fjord Hardanger, le port de Stavanger et le magnifique Lysefjord. *Gabrielle* rallie ensuite Amsterdam, où il arrive le 9 août, avant de rentrer au Havre. Peu après, Sieber se rend à Guernesey, puis à Saint-Servan. Le vapeur revient au Havre le 9 septembre et est amarré près du *Velox*, toujours désarmé.

L'année suivante, Henri Sieber retourne à sa première passion, plus reposante à son goût, que les trépidations de la machine à vapeur. Dès le mois de juin, l'armement de la goélette est activé. Destination : la Méditerranée. Emile Reverdin est à nouveau du voyage. Le départ a lieu le 2 juillet 1889. Après escales à Vigo, Lisbonne et Cadix, *Velox* entre à Marseille le 27 juillet pour en repartir le 2 août. Le 4 août, la goélette passe en vue de Minorque et, deux jours plus tard, *Velox*, pour la deuxième fois de sa carrière (21), arrive à Alger. Le 8 août, à 16 heures, Henri Sieber donne l'ordre d'appareiller.

L'absence de vent contrarie la marche de la goélette qui n'atteint Gibraltar que le 15 août. Elle en repart le surlendemain, traverse le détroit par belle brise d'est, atteignant 15 nœuds au vent arrière avec toute sa toile dehors ! Le 18 août, le cap Saint-Vincent est en vue ; à partir de ce point, les vents de nord faiblissent un peu et passent à l'ouest. Le 28 août, *Velox* entre en Manche, cap sur Cherbourg. Après un long calme plat non loin du port normand, *Velox* entre au Havre le 1^{er} septembre à 13 heures. Au cours de cette croisière, *Velox* a compté trente personnes à bord, y compris le capitaine, Jean-Jacques Flambard, le second, le maître d'équipage, le propriétaire et ses trois invités, dont le docteur Devillers, qui soigne Sieber. Une fois la goélette à couple de *Gabrielle*, elle est désarmée.

Henri Sieber est un homme discret qui protège sa vie privée. De lui, on sait peu de choses : il adore ses croisières annuelles en Atlantique, est constant en amitié et n'a eu qu'une liaison connue avec une femme - liaison qui va durer jusqu'à sa mort. Quant à sa vie professionnelle, s'il reste actif au sein de la filature du Cateau, Henri Sieber ne tarde pas à se séparer de ses derniers actifs au sein de la société. Dès 1886, il entre au Yacht Club de France - il y restera toute sa vie, puis devient membre du Cercle de la Voile de Paris, l'année suivante et y demeurera aussi attaché jusqu'au bout (22). Le trait principal de son caractère reste en effet la fidélité. Ainsi, en 1890, il établit son circuit de croisière favori. Dès le mois de mai, il ordonne l'armement du *Velox*. Le 27 juin, la goélette appareille. A bord, outre Henri Sieber, se trouvent messieurs de Rollepote, Lagarde, Devillers et Beauvoir-Devaux. Histoire de s'amariner, on décide d'une excursion en Manche, touchant Cowes après un tour de l'île de Wight, Cherbourg, Falmouth, Plymouth et Dieppe. Là, *Velox* est abordé par le vapeur *Pansy*, de Swansea, qui, en manœuvrant pour sortir du bassin, est venu l'aborder avec son arrière, par le travers du grand mât, causant quelques avaries au gréement et au porte-haubans tribord. Ces dommages sont rapidement réparés au Havre, dans les ateliers de Jacques Augustin Normand, concepteur et constructeur de la goélette. Le 26 juillet, *Velox* peut reprendre la mer, en route pour l'Atlantique.



Velox et Gabrielle, par Ed. Adam

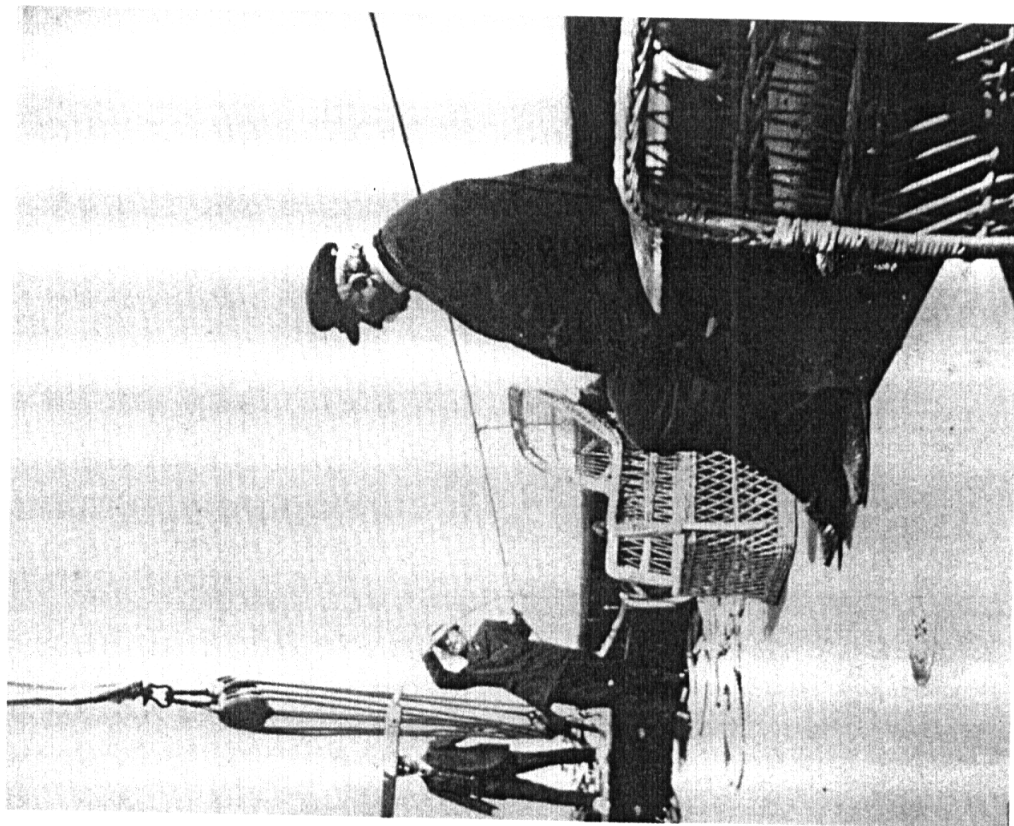


Sont du voyage messieurs Beauvoir-Devaux, Richefeu, Saint-Hillaire ainsi que le docteur Hélyar.

Le 4 août, après une traversée marquée par des vents de sud-ouest, le yacht mouille à Lisbonne. Il en repart le 8 pour Funchal, à Madère, où il relâche le 12. Quatre jours plus tard, on jette l'ancre à Santa-Cruz de Ténérife, après avoir parcouru 270 milles en 34 heures. Le 19 août, *Velox* remet à la voile. Au près, le voilier file tout de même 10 nœuds ; les deux jours suivants, au travers, il maintient près de 12 nœuds - et jusqu'à 15 nœuds dans les risées. Le 22 août, en début d'après-midi, *Velox* passe la pointe sud-est de Sainte-Marie des Açores, ayant parcouru exactement 750 milles en trois jours, soit une moyenne de 10,416 nœuds ! Le lendemain matin, le yacht mouille à Punta Delgada. L'un des passagers commente : "Les pilotes de ce port sont remarquables de nonchalance : ils ne se montrent qu'au dernier moment, et encore ne quittent-ils pas l'abri de la digue, si calme que soit la mer ; pour aller les chercher, il faut doubler la digue inachevée dont 150 mètres sont invisibles sous l'eau, mal indiqués par de petites bouées. Arrivé au milieu du port, il faut mettre de travers et amener les voiles pour attendre la douane ; ensuite, on hisse à nouveau sa toile, et l'on va enfin prendre sa place ! Que de manœuvres inutiles (23) !"

Le 27 août 1890, *Velox* appareille, quitte la zone des alizés et reste en panne pendant sept jours. Enfin, le 4 septembre, une molle brise se fait sentir : on file 6 nœuds pendant 48 heures. Suit une nouvelle période de calme, avant qu'un fort vent de nord-est ne se lève. Enfin, les 10 et 11 septembre, une belle brise fait filer le yacht de 10 à 12 nœuds. Le 12 septembre au matin, *Velox* rentre au Havre et y est immédiatement désarmé.

La fidélité, comme on le sait, est le trait de caractère dominant d'Henri. Il le prouve en ce début de 1891, lorsque circule une pétition au sein du Yacht Club de France. Sieber et Roissard de Bellet se retrouvent, parmi 160 signataires, pour exiger, auprès du ministre de la Marine, que la Société d'Encouragement revienne à sa constitution primitive qui lui

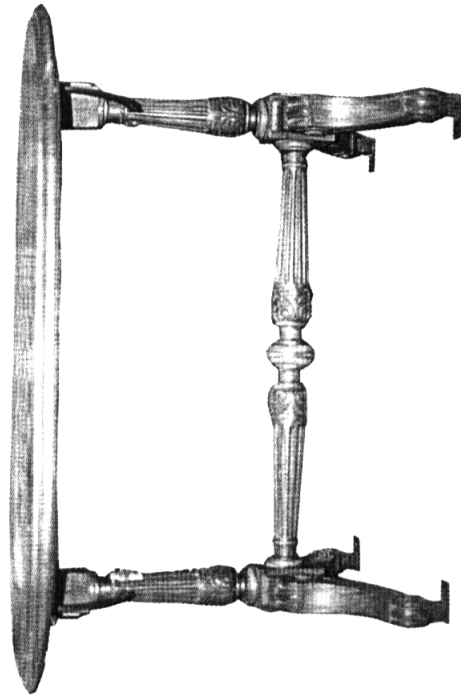


Henri Sieber à bord du *Velox*



assure une indépendance complète, ce que le Cercle du Club ne semble pas admettre. Les pétitionnaires d'alors demandent une Société indépendante et constituée d'éléments exclusivement issus du yachting et, par voie de conséquence, veulent se dégager du Cercle. Cette démarche va aboutir à une scission et à la création de l'Union des Yachts Français, le 22 juin 1891, présidée par l'amiral Lagé. Cet épisode n'empêche pas Henri Sieber de faire armer *Vélox* dès le début mai. *Gabrielle* se prépare, pour la deuxième année consécutive, à rester au Havre. Il subira le même sort l'année suivante. Pour *Vélox*, la croisière débute le 2 juin et prend fin le 26 juillet (24).

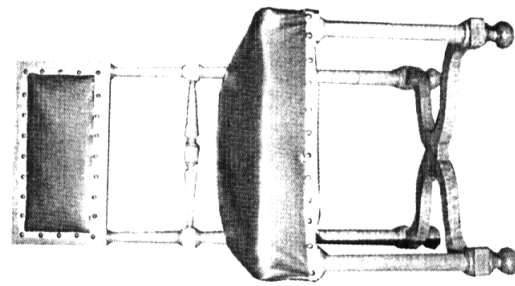
Emile Reverdin est à nouveau de la partie en 1892, ainsi qu'en 1893, au cours d'une seconde croisière en Méditerranée, pendant laquelle le capitaine Ambroise Tréguier dirige la goélette en remplacement du capitaine Jean-Jacques Flambard (25). En avril 1893, Henri Sieber décide par ailleurs de vendre *Gabrielle* au vicomte Raoul Quelen, qui le rebaptise *Glorianna*, et lui fait porter le guidon de l'Union des Yachts Français (26).



Une des deux tables à jeux du salon

De 1894 à 1896, *Vélox* passe trois saisons à naviguer (27). Puis c'est la fameuse croisière aux Etats-Unis, qu'Emile Reverdin raconte avec force détails dans la revue *Le Yacht*. Le 2 juin, à 11 heures, *Vélox* quitte en effet Le Havre pour New York. Le capitaine propose à Henri Sieber de traverser en deux étapes, après une halte à Madère, à 1 520 milles du Havre. Après 36 heures de route, *Vélox* quitte la Manche au large. Cap au sud. Cela fait deux jours que l'équipage n'a pas eu à manoeuvrer, et s'occupe des travaux usuels du bord : entretien, matelotage, nettoyage des cuivres. Le 8 juin, le bateau est à la hauteur de Bordeaux. Depuis la sortie de la Manche, pas un seul navire n'a été aperçu, mais les passagers s'amusent à contempler les marsoûins qui, sous le beaupré, semblent montrer la route au voilier.

Le 12 juin, Emile Reverdin se désespère, car il n'y a pas eu de vent de toute la nuit. En revanche, le féroce roulis qui dure depuis plus de 24 heures - le bateau navigue au vent arrière - est fort désagréable. Vers 8 heures pourtant, la brise passe au



Une chaise du carré du *Vélox*



Le 18 juin, l'ancre est levée très tôt. Cap au sud-ouest pour chercher les vents alizés qui doivent conduire *Velox* en Amérique. Deux jours plus tard, on observe les premiers poissons volants. Pendant toute la nuit, le voilier file bon train, de 12 à 13 nœuds. Le 21 juin, les alizés sont là : cap à l'ouest ! Le bateau abat régulièrement ses 150 milles par jour. Le dimanche 27 juin, premier incident : "Après déjeuner, je monte sur le pont où je rencontre le maître d'équipage. Tout à coup, nous entendons une détonation. Le point d'écoute de la grand-voile a sauté. Aussitôt, le maître appelle les hommes ; on cargue le grand-flèche, puis on amène la grand-voile. On hisse à sa place la voile de cape ; nous marchons moins bien qu'avant, mais la brise est assez fraîche et nous faisons encore 7 à 8 nœuds. Pendant ce temps, les hommes procèdent à la réparation de la ralingue. A 7 heures du soir, la grand-voile est réparée et remise en place. Nous avons dû perdre 12 à 15 milles par suite de cet accident." Le 3 juillet, la brise est fraîche et la mer houleuse. Depuis 24 heures, le voilier a parcouru 226 milles, soit 9,416 nœuds de moyenne. Ce record ne tient pas très longtemps. Le surlendemain, le relevé indique que *Velox* a parcouru 270 milles de midi à midi : 11,25 nœuds de moyenne ! Le 11 juillet, à 15 heures, après vingt-trois jours de mer depuis Madère, on signale la terre par bâbord avant. Une heure et demie plus tard, le voilier embarque le pilote de New York. Le narrateur se plaît à parler de la vitesse du *Velox* : "Nous marchons admirablement bien en passant devant *Sandy Hook*. Un vapeur qui fait même route que nous veut nous passer à l'avant, mais, après avoir navigué pendant une demi-heure bord à bord, il renonce et passe à l'arrière." Peu après, le yacht rejoint son mouillage à Staten Island. Premières impressions émerveillées : "Comme nous entrons un dimanche soir dans la rade de New York, elle est très animée, et c'est avec un vrai plaisir que nous retrouvons une terre après notre longue traversée. Nous apercevons dans le fond de la baie la statue de la Liberté qui fait très bon effet, puis le pont de Brooklyn et les hautes maisons de New York."

Le séjour aux Etats-Unis est bref : trois jours à New York, remontée de l'Hudson jusqu'à Albany à bord d'un vapeur, puis

voyage en chemin de fer jusqu'à Toronto. Descente des lacs en vapeur, puis du Saint-Laurent, avant d'arriver à Montréal. Passage à Québec, puis Boston, but du voyage. Reverdin parvient à convaincre son hôte de faire une halte à Newport, "ville où se donnent rendez-vous les Américains qui ont beaucoup de dollars et où ils se font construire des villas d'un caractère très particulier. Elles sont en général situées au bord de la mer, sur une pelouse sans aucune clôture. Je vois dans le port un certain nombre de yachts à voile et à vapeur et je visite le pavillon du Yacht Club de New York." C'est enfin la descente en bateau sur New York, le 24 juillet au matin... Treize jours d'excursion : un record, mais bien dans l'esprit d'Henri Sieber !

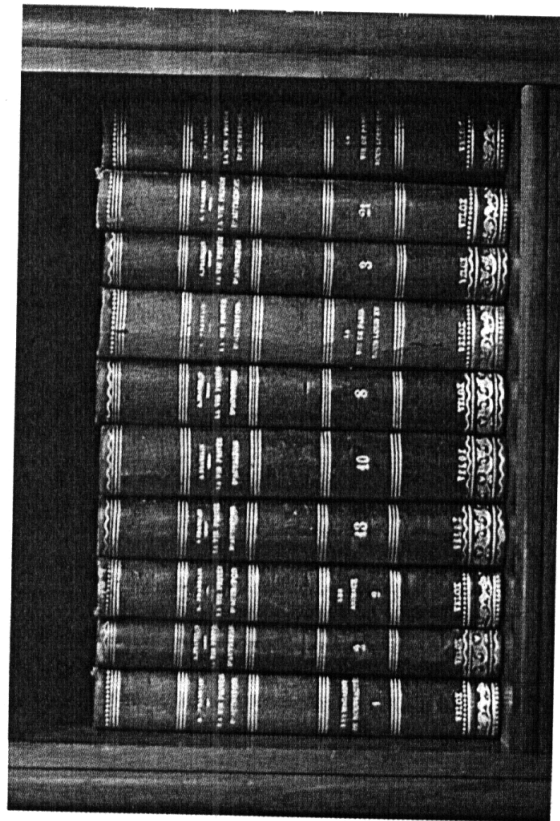
A midi, le jour même, *Velox* quitte son mouillage de Tompkinsville. Le pilote le conduit hors de la passe par une jolie brise de sud-ouest : direction l'Europe, via les Açores. Le vent arrière fait rouler la goélette et indispose les passagers. Les moyennes quotidiennes sont soutenues : 150 milles, 174 milles, 160 milles, 210 milles. Le 28 juillet, pendant une tempête, Emile Reverdin s'émervaille des qualités nautiques du voilier : "A 10 heures, nous n'avons plus que la misaine avec deux ris et nous n'avons presque plus. Tempête déchainée, vagues énormes ; j'évalue leur hauteur à 8 ou 10 mètres. Malgré cela, *Velox* se comporte parfaitement bien et n'embarque que de rares embruns par l'avant. Nous déjeunons comme à l'ordinaire dans la salle à manger. *Velox* passe légèrement et sans secousses au milieu de ce tourbillon. Il est difficile de comprendre comment cela peut se faire."

Le temps se calme, et la brise vient de nouveau de l'arrière... Le 2 août, enfin au vent de travers, *Velox* avale successivement 240 milles, 194 milles, 182 et 196 milles par jour. Le 7 août au soir, on aperçoit les feux de Punta Delgada, aux Açores. Ne pouvant entrer de nuit dans ce port, les voyageurs sont obligés de louvoyer en attendant le jour. De bon matin, un pilote vient à bord, et *Velox* peut s'amarrer sur un des nombreux corps-morts de la rade. Le temps est compté : deux jours d'excursion seulement. Le 9 août Reverdin



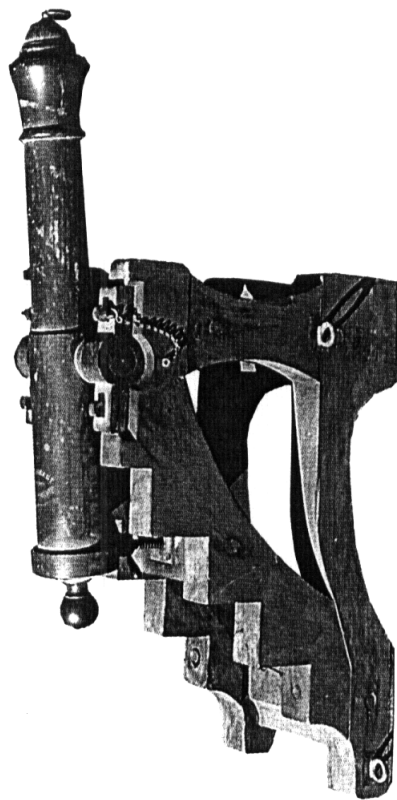
nord-ouest. Le capitaine fait rétablir la voilure. Le soir, Velox se trouve sur le parallèle du cap Saint-Vincent. Dans la soirée, la brise fraîchit. A ce moment, Velox, au portant, file à une rapidité vertigineuse, avec tout dessus, plus la fortune ! On plie la grand voile pour la remplacer par la voile de cape. La moyenne de la nuit est de 9 noeuds. Le 13 juin, l'équipage aperçoit les montagnes de l'île de Porto-Santo. Le lendemain, à 8 heures, "nous mouillons en rade, après avoir admiré l'aspect charmant de l'île Madère éclairée par le soleil du matin."

Quatre jours de repos en rade de Funchal. Les voyageurs en profitent pour visiter l'île. Reverdin s'émerveille de ce qu'il voit : "Funchal est une ville d'un caractère bien spécial. Ses rues sont toutes pavées en petits cailloux ronds posés sur champ, sur lesquels glissent des traîneaux tirés par une paire de petits boeufs rouges ; les voitures de places sont elles-mêmes sur traîneau, tirées aussi par des boeufs. (...) Ce qui nous frappe le plus, c'est de rencontrer à l'état sauvage, dans les buissons, des fleurs que l'on cultive soigneusement chez nous dans les jardins."



Un rayon de la bibliothèque du bord

Après une visite sur les hauteurs, il faut songer à revenir au voilier : "Pour la descente, nous avons appointé deux naturels du pays avec un traîneau dans lequel nous nous installons. Le chemin est rapide et, pavé comme ils le sont tous à Madère, se prête à ce genre de locomotion. Un homme de chaque côté tient une corde fixée au traîneau et servant à nous retenir lorsque la marche est trop rapide. Par moment, lorsque le chemin est en ligne droite, la vitesse devient vertigineuse et l'on n'est rassuré qu'à moitié, car un faux pas de l'un des hommes vous précipiterait contre les murs qui bordent la route. Quoi qu'il en soit, ce mode de transport est bizarre et nouveau pour nous. Les hommes qui font ce métier sont exténués et arrivent en bas tout en sueur, ce qui se comprend aisément." Reverdin est enchanté de son séjour. Mais il explique aussi, non sans humour "qu'il n'y a pas de roses sans épines, même à Madère : je dois avouer qu'après avoir pris un bon bain de mer à côté du Velox, on m'a fait voir le lendemain matin un petit requin de 80 centimètres que le maître d'équipage avait pris pendant la nuit."

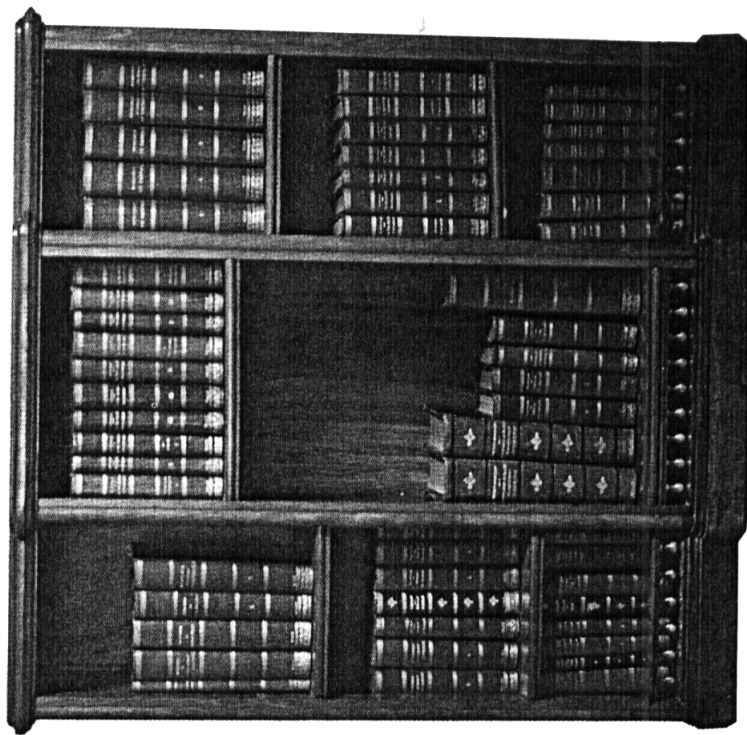


Un des canons du Velox

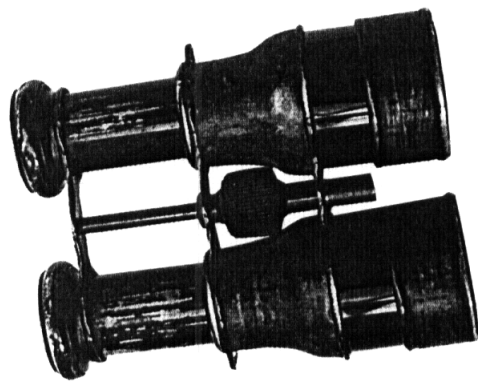


pour visiter une plantation d'ananas. Nouvelle promenade, le lendemain, sur la partie occidentale de l'île. "Après deux heures de route, nous quittons notre voiture et nous enfourchons des baudets qui nous font gravir les pentes d'un volcan éteint : le temps s'est mis au beau (...). Arrivés au sommet, nous jouissons d'un spectacle inoubliable : les parois de cette immense excavation qui a sept kilomètres de diamètre et 200 mètres de profondeur sont abondamment boisées. Au fond du cratère sont deux lacs, l'un bleu, l'autre vert ; sur leurs bords, des prairies, puis des villages et une église. (...) Nous allons déjeuner dans une modeste auberge visitée en 1893 et en 1896 par des passagers du Velox. Accueil très cordial."

Le 11 août, à 5 heures, Velox quitte le port par un très faible souffle d'est. Le lendemain, l'île est encore en vue, le vent n'arrivant pas à se lever. Ce n'est que le 13 au soir que la brise de nord-ouest se lève et ne cesse de forcer en même temps que le baromètre baisse. Le jour suivant, à midi, le capitaine ordonne d'amener la grand-voile pour la remplacer par la voile



Rayonnage du Velox

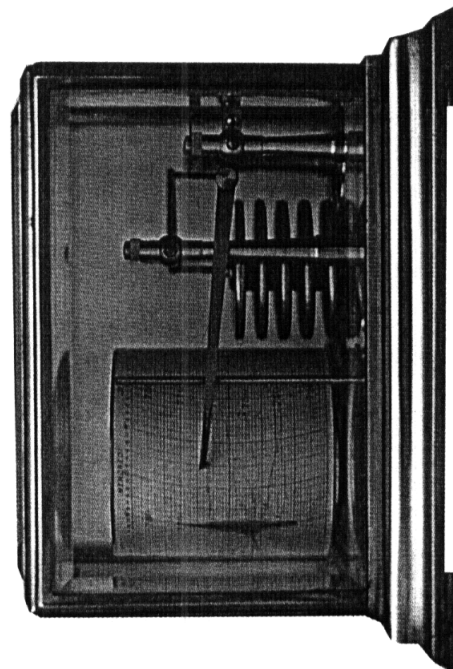


Une paire de jumelles du Velox

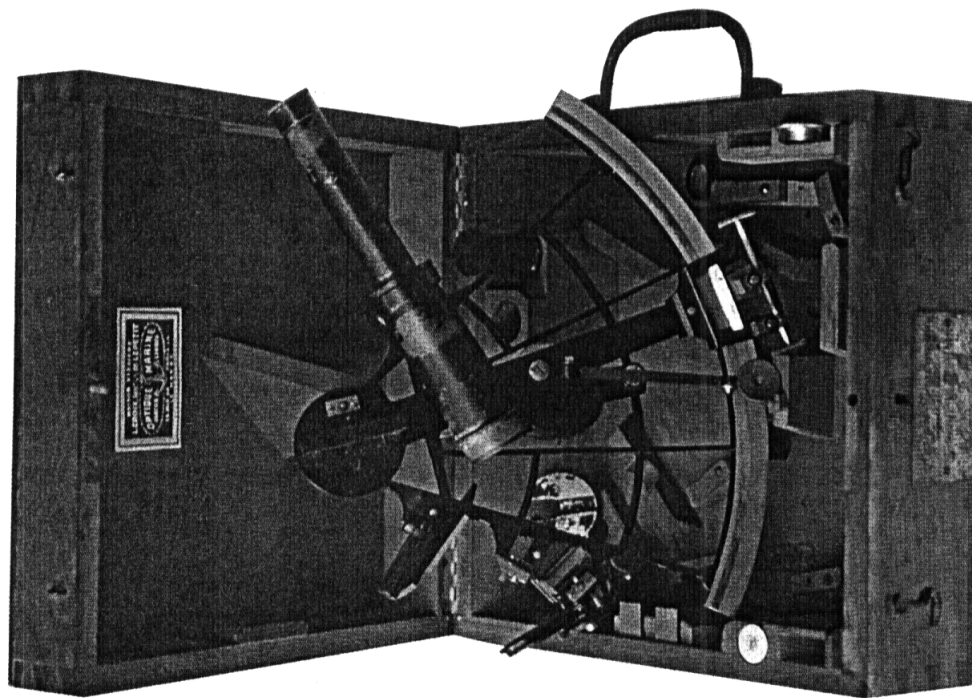


de cape ; la brise fraîchit toujours et la mer se forme. Bientôt, il faut rentrer le foc et le petit flèche. Malgré cette réduction de toile, un vent qui mollit peu à peu et une mer qui reste grosse, la goélette parcourt 213 milles en 24 heures ! Le temps se maintient ainsi pendant deux jours. Le 18 août, la couleur de la mer est passée du bleu au vert, annonçant les hauts-fonds de l'entrée de la Manche. Le yacht a encore parcouru 225 milles. A 20 heures, on aperçoit l'éclat du feu d'Ouessant. Le 19 août, à 2 heures, Emile Reverdin jouit d'un magnifique spectacle : "La mer est éclairée par la lune et Velox lancé à toute vitesse dans l'espace. On voit maintenant trois feux par tribord sur la côte de Bretagne. Au matin, le temps est tout à fait beau et, à midi, nous sommes au nord des Sept-Iles ; un peu plus tard, nous voyons en face de nous le phare des Roches-Douvres. Nous le doublons à 4 heures et nous embarquons le pilote de Saint-Malo, où nous mouillons à 21 heures 30."

Après avoir passé quelques jours à Dinard, Velox retourne au Havre pour reprendre son mouillage habituel dans le bassin du



Baromètre du Velox



Sextant du Velox

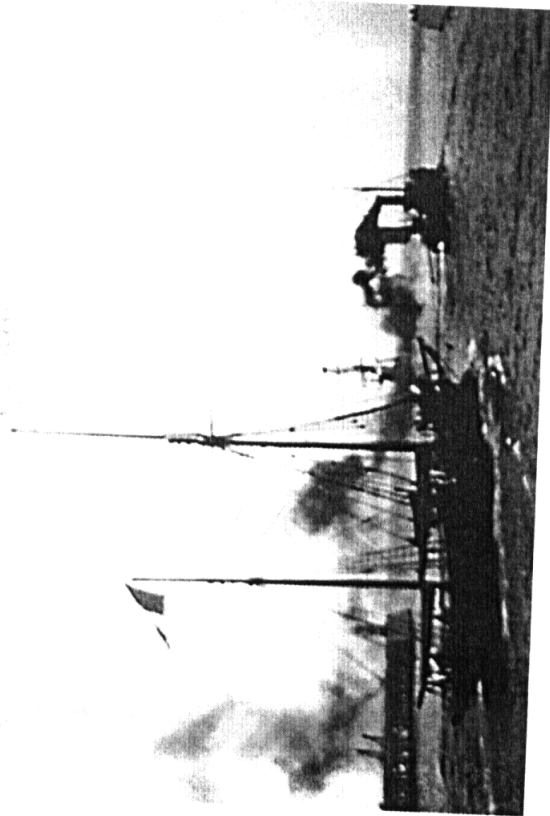


Commerce. La presse spécialisée signale que *Velox* a manqué une occasion de se mesurer en course dans une transatlantique (28) : George Lord Day, propriétaire de la goélette américaine *Fleur-de-Lys* (29), prévoyait de quitter Le Havre, le lundi 12 juillet 1897, pour retourner à New York. George Day, qui devait partir dès le milieu de juin, avait eu l'intention de proposer une course à travers l'Atlantique à Henri Sieber. Malheureusement, l'Américain a renoncé à son projet pour attendre un des ses invités. Pour se rendre à New York, *Fleur-de-Lys* a emprunté une route plus nord, passant au sud de Terre-Neuve, pour ensuite piquer sur New York. Mais il était écrit que *Velox* ne se mesurerait pas à un autre voilier au cours de sa carrière...

La croisière estivale d'Henri Sieber se renouvelle en 1898 et 1899. Le 18 décembre 1899, le grand-mât du *Velox* est remplacé par les chantiers Normand : il mesure 29,60 mètres de long, pour un diamètre de 34 centimètres et un poids de 8 tonnes. En 1900, nouvelle escapade (30). Au retour, pendant la

traditionnelle halte à Saint-Servan, Henri décide de se faire construire un ketch destiné à des excursions dans les ports du littoral où *Velox* n'a pas accès à cause de son tirant d'eau. Le nouveau bateau est construit à la Richardais, aux chantiers L. Tranchemer fils. En mai 1901, *Vizir* est conduit au Havre pour terminer son gréement et son accastillage (31). Du coup, cette année-là, Henri Sieber ne part pas en croisière.

L'année 1902 est partagée entre *Vizir*, à bord duquel Sieber effectue de petites promenades sur les côtes normandes et bretonnes, et *Velox*, avec lequel il part en pèlerinage à Funchal et Las Palmas... La saison suivante est l'occasion d'une grande révision pour *Velox* avant de repartir en croisière. Certains se prennent à rêver, une ultime fois, de le voir participer à une course transatlantique que veut organiser le commodore Robert E. Tod, de l'Atlantic Yacht Club, à New York. Tod n'a qu'un souhait : faire revivre ces courses historiques entre toutes, dont la dernière en date a vu s'affronter *Coronet* et *Dauntless*, en 1887 (32). L'idée a plu à Sir Thomas Lipton et a



Vizir (1901) à la sortie du Havre



H. Sieber à bord du *Vizir*



enthousiasmé l'empereur d'Allemagne. Mais elle n'intéresse pas Henri Sieber, qui préfère s'adonner à son passe-temps favori : la croisière. En 1904, si *Velox* reste au port, *Vizir* navigue en Manche avec, pour base de départ, le port de Saint-Servan. Le scénario se répète en 1905. Pour la deuxième année consécutive, *Velox* demeure désarmé.

La passion des grandes virées reprend Sieber en 1906. Croisière dans l'Atlantique - classique -, mais le retour est pénible : *Velox* revient au Havre avec son mât de misaine cassé. L'accident s'est produit alors que le yacht portait son flèche, et l'équipage a eu toutes les peines du monde à se débarrasser du mât et de la voile de flèche. Après la manœuvre, il a fallu établir un état de fortune et gréer la voile de cape pour ramener le yacht à bon port. Le printemps 1907 est utilisé pour remettre le bateau en état. Dès le mois de juin, après une réfection complète du gréement, *Velox* est fin prêt pour rallier les côtes du Portugal et du Maroc, avec une halte, au retour, à Madère. Le 5 août, Sieber revient au Havre. Il récidive l'année suivante ainsi qu'en 1909 et en 1910. *Velox* reste à quai en 1911, pendant que *Vizir* quitte son poste pour entrer, au mois de mai, en cale sèche et subir une révision complète. Fin juin, le ketch quitte Le Havre, emmenant à son bord son propriétaire et quelques amis. Après une croisière le long des côtes de Bretagne, il descend jusqu'en Espagne. De retour de l'Atlantique, *Vizir* relâche à Saint-Servan. Son grand mât ayant rompu dans un fort grain, *Vizir* entre aux chantiers Edmond Gautier pour réparation. Le dimanche 11 août 1911, au soir, le ketch ayant terminé sa croisière en Manche, arrive au Havre. La saison n'est pas terminée pour autant : Sieber aime bien se promener dans les alentours au cours de la dernière semaine d'août. Il ne clôt sa saison que le 1^{er} septembre, lorsque *Vizir* est conduit au bassin du Commerce.

Pour ses soixante-dix ans, rien ne dit si Henri Sieber a pris la mer. En revanche, en 1913, il s'offre un dernier plaisir. Il fait réarmer une dernière fois son ketch *Vizir*, qui semble mieux lui convenir que l'énorme *Velox*. Après une croisière en Atlantique

et avoir musardé sur les côtes bretonnes, *Vizir* revient précipitamment au Havre fin juillet. On pense que c'est pour assister aux fêtes nautiques de la Grande Semaine du Havre. Il n'en est rien : le ketch reprend son poste, une dernière fois, à côté du *Velox*. Le 2 août 1913, Henri Auguste Sieber rend l'âme, à Lamorlaye, dans l'Oise. Au cours de son Assemblée générale du 23 janvier 1914, le président du Yacht Club de France, le docteur Jean Charcot, intervient sur le décès d'un de ses fidèles membres : "Le conseil a eu le regret d'apprendre le décès de monsieur Sieber, propriétaire des yachts bien connus *Velox* et *Vizir*."

Frédéric et Angélique Sieber, le frère et la sœur, héritent au principal de la fortune d'Henri, dont les deux yachts. Ni l'un ni l'autre ne tiennent à les reprendre, n'ayant aucun intérêt pour le yachting à voile. Frédéric, en accord avec sa sœur, décide de mettre *Velox* et *Vizir* en vente. La déclaration de guerre n'incite guère les amateurs à acquérir de telles unités. Ordre est donné de désarmer les bâtiments. Frédéric récupère le mobilier de bord et tous les objets qui ont appartenu à son frère. *Vizir* est transformé en ponton et prend le nom de *Gabrielle*. En avril 1914, *Velox* trouve acquéreur : monsieur Michaud. La superbe goélette prend le chemin de la démolition. "Ce yacht, qui a eu son heure de célébrité, avait été construit en 1875, au Havre, au chantier Normand. Il avait acquis une grande réputation dans la navigation de plaisance comme un excellent marcheur, doué de qualités exceptionnelles (...). D'ici peu, on procédera à sa démolition dans le bassin Vauban." On peut en effet voir, peu de temps après, l'immense carène saccagée par les démolisseurs. "Parmi d'autres carcasses que l'on dépèce dans le coin le plus sale du bassin Vauban, *Velox*, l'ancien yacht de monsieur Sieber, petit à petit, achève de se démanteler. Depuis sa vente à monsieur Michaud, entrepreneur de démolition, le travail a marché bon train et, bientôt, il ne restera plus rien de celui qui fut à l'honneur du yachting français." La coque reste quelque temps à l'abandon, puis est démolie en 1916. Après quarante et un ans de navigation, les bois furent trouvés aussi sains, à la démolition, que le jour même de leur mise en place (33)...



Au printemps 1886, les yachtmen, les étrangers de passage pour la nouvelle saison des nombreux yachts qui venaient d'hiverner au bassin du Commerce. Tout le monde avait applaudi à la seconde renaissance du chef-d'œuvre de Jacques Augustin Normand : *Velox* reprenait vie grâce à Henri Sieber. Sept ans auparavant, déjà, on avait été soulagé de voir le baron Eugène Roissard de Bellet racheter *Zemajetj* au jeune comte Benoît Tyszkiewicz, et baptiser le bateau de son nom de légende, *Velox*.

Il y a donc bien eu un mystère dans l'histoire de ce fabuleux bateau - un charme, un philtre envoûtant. A y regarder de plus près, la clé de l'énigme réside dans ces cinq mots magiques : grâce, élégance, beauté, vélocité, départ... Cette alchimie éblouit, comme elle a ébloui tous ceux qui ont pu admirer *Velox*. La goélette a ensorcelé les trois hommes qui l'ont possédée. A des degrés divers, mais chaque fois un peu plus longtemps. Tous trois souffraient sans doute du même vertige. Et, quand cela a été pour eux le plus nécessaire, *Velox* a sans doute été leur meilleur remède...



"Villa Velox" à Dinard



1. Dès l'origine, les voiles de la goélette ont fait l'objet de polémiques. C'est Laphorn and Ratsey qui avait taillé le jeu original de *Zemajetij*, en 1876 - travail très critiqué par les observateurs de l'époque. En 1879, Eugène Roissard de Bellet, très certainement averti du problème, avait confié la reprise du jeu de voiles original à Vallin, du Havre. Le résultat avait été bien accueilli, certains prétendant que les Français n'avaient pas de complexe à faire dans ce domaine. Henri Sieber, lui, va plus loin : il décide de changer toutes les voiles et de confier la maîtrise de l'opération au même Vallin.

2. Parmi les peintres, Adam est présent et sera le témoin privilégié de cette première sortie d'Henri Sieber (à noter que Sieber se prononce "Sibre").

3. Parmi les invités d'Henri Sieber se trouve Emile Reverdin, le président de la Société nautique de Genève. On doit le récit de la première croisière de *Velox* sous le pavillon de Sieber à Emile Reverdin : *Journal de voyage du Velox, 1886. Dédié à son aimable propriétaire par un passager reconnaissant*, collection particulière. Les extraits sont tirés de ce document. Emile Reverdin sera de la plupart des grandes croisières du *Velox*.

4. La Brenton Reef Cup a été gagnée aux Etats-Unis par *Genesta*, à Sir Richard Sutton, le 21 septembre 1885, contre la goélette américaine *Dauntless*. *Genesta*, challenger de la Coupe de l'Amérique conçu par John Beavor-Webb, a été défait en septembre 1885 par *Puritan* d'Edward Burgess. Avant de rentrer en Grande-Bretagne, le 8 octobre, *Genesta* remporte trois autres régates : la Douglass Cup le 18 septembre, face à *Athlon*, *Clara* et *Isis*, la Brenton Reef Cup le 21 septembre face à *Dauntless* et la Cape May Cup le 26 septembre, en écrasant, une fois encore, *Dauntless*. En 1886, Sir Richard Sutton remet en jeu la Brenton Reef Cup et c'est *Irex*, un plan d'Alexander Richardson (1884), à John Jameson, qui ravit le trophée sur le parcours de 150 milles qui part de Cowes, traverse la Manche via les Needles, contourne la digue du port de Cherbourg, et retourne à Cowes. *Irex* devancera *Genesta* de plus de trois heures... In *American and British Yacht Designs, 1870-1887*, François Chevalier et Jacques Taglang, Paris 1993, vol II.

5. Ces deux paquebots, le *Bourgogne* et le *Champagne*, appartiennent à la Compagnie générale transatlantique. Ils ont été mis en service sur la ligne Le Havre-New York avec le *Gascogne*, le *Bretagne* et le *Normandie*. Le *Champagne* (longueur : 155 mètres ; bau : 15,70 mètres ; creux : 11,20 mètres ; quatre mâts ; 8 100 chevaux ; vitesse maximale : 18,70 nœuds) a été construit dans le chantier de la CGT à Penhoët, près de Saint-Nazaire, entre 1885 et 1886. Il effectue sa première traversée, du 26 juin au 4 juillet 1886, en 7 jours, 20 heures et 30 minutes, à la vitesse moyenne de 16,80 nœuds ! Par la suite, ce paquebot fait mieux, parvenant à tenir la moyenne de 17,60 nœuds. La légende veut que ce n'est pas la première fois, en ce début de

Marie a immortalisé la rencontre de la goélette de Sieber avec un paquebot, le *Champagne*, au retour d'un voyage en Amérique du Sud - contrée où n'est jamais allé *Velox*... En outre, Marin-Marie a représenté ce dernier avec trois mâts au lieu de quatre. Le *Champagne* finira sa carrière au cours d'un échouage, en 1916. D'autres sources indiquent que la rencontre a eu lieu en plein Atlantique en 1892, mais le vapeur dépassé par *Velox* est cité comme étant le *Canada*. Certains affirment - de manière fantaisiste - que la goélette de Sieber rivalisa avec le paquebot *Touraine* (mis à l'eau en mai 1891 ; trois mâts ; vitesse maximale : 19,5 nœuds) faisant route vers Le Havre, et le battit. Peu importe... Ce type de rencontre était fréquent. Dans un article publié dans le numéro 138 (Noël 1931) du *Bulletin du Yacht Club de France*, Jean Guiffrey confirme la vélocité de la goélette : ses performances ont été constatées par les livres de bord, mais aussi par des rapports officiels extérieurs. Ainsi, en 1905, on trouve ce passage dans le livre de bord du transatlantique *Bretagne* : "Nous arrivons peu à peu à hauteur d'un yacht à voiles qui marche grand large, par belle brise nord-ouest. Nous identifions la goélette française *Velox* ; pendant plus d'une heure, ce yacht reste à notre hauteur..."

6. Rosalie Angélique Seydoux, née le 3 juin 1823, décédée en 1883.

7. Pendant la Commune, le Conseil de régence, qui n'avait pu se réunir pendant les premiers jours de l'insurrection, réussit à siéger le 22 mars sous la présidence de Rouland. Cette séance à laquelle assistaient messieurs de Ploëuc, Durand, doyen des Régents, les barons Mallet et Rothschild, le comte Pillet-Will, Denière, messieurs Sieber et Millescamps, revêt une importance considérable, car on y définit alors le principe qui inspire toute la politique de la Banque envers la Commune. Heinrich (Henri) Sieber, sera décoré de la Légion d'honneur (chevalier puis officier). Protestant pratiquant, il est passé maître dans les relations publiques : ami des Rothschild, bien introduit dans les milieux catholiques du Nord, il excelle dans l'entretien de contacts délicats, propres au monde fermé des textiles du Nord. À noter encore qu'Alfred Seydoux sera Régent de la Banque de France le 26 janvier 1893... Et qu'une rue du Cateau porte, aujourd'hui encore, le nom de Sieber.

8. Charles Seydoux décède en 1875, Auguste Seydoux en 1878.

9. En 1928, il y aura fusion des Etablissements Seydoux et des Etablissements Th. Michau & Cie de Beauvois (Nord). La société Seydoux & Michau cessera son activité en 1963.

10. Frédéric Sieber, né le 13 juillet 1849, mort le 7 avril 1923. Citoyen de Fluntern et de Zurich, il gardera toute sa vie la nationalité suisse. Il épouse Gabrielle Bardin (1857-1944). Une fille unique naît de cette union : Jeanne (1886-1975). Cette dernière épouse Pierre Lenoir (1881-1962).

Marguerite, Angélique Sieber, la petite sœur d'Henri, née en 1854, est morte sans descendance le 13 novembre 1937. Mariée le 21 août 1878 à Pierre



René Bertrand baron de Bouchepom (1852-16 août 1931), chef d'escadron.

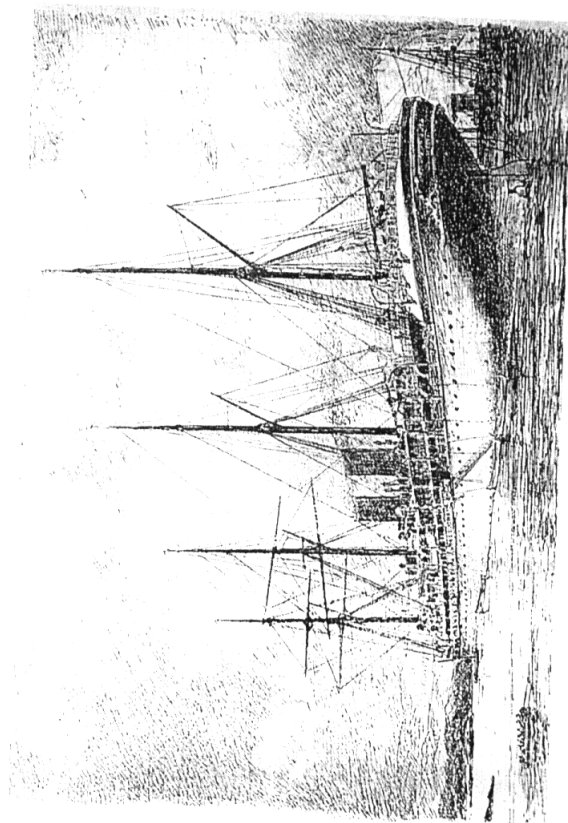
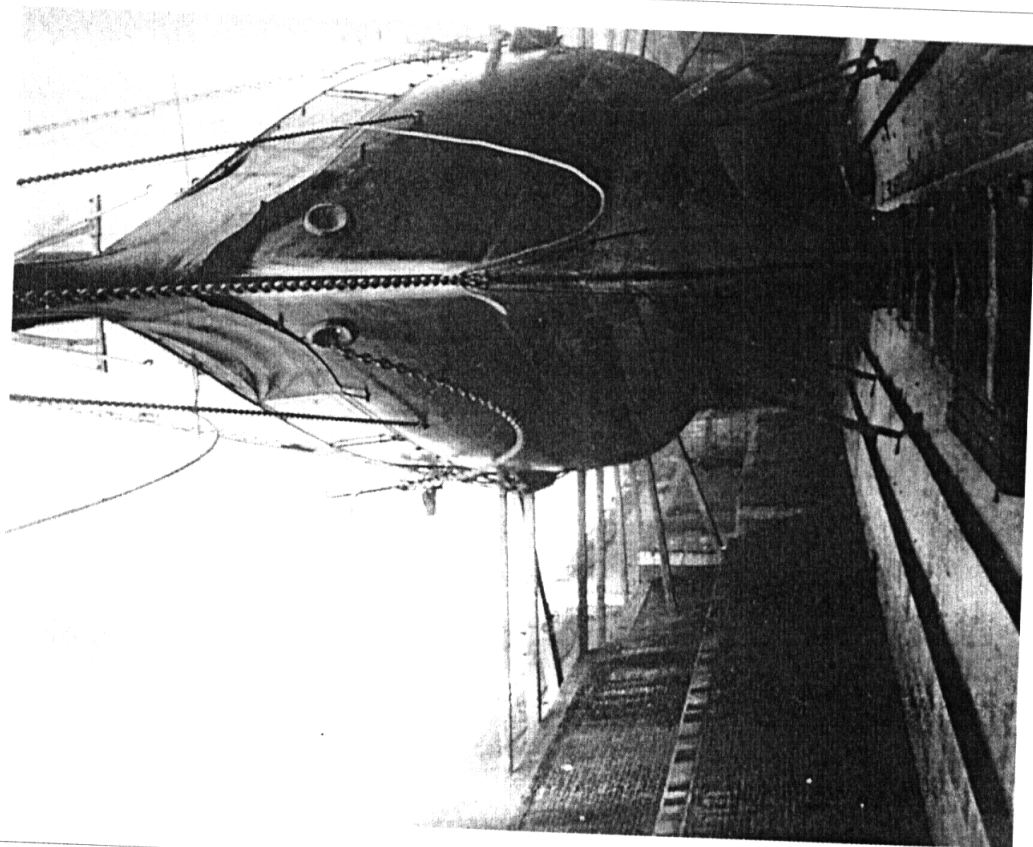
11. "Juste et Ferme". Les armoiries des Sieber sont décrites comme suit : "Coupé au 1, de sable à trèfle de sinople, accosté en chef de deux étoiles d'or ; au 2, d'or à un 4 de sable, le pied croisé d'une traverse du même."

12. Lorsqu'en 1906, son unique nièce, la fille de son frère Frédéric, Jeanne Sieber, se marie avec Pierre Lenoir, ingénieur aéronautique, Henri n'assiste pas à la cérémonie, car parti en croisière !

13. En 1892, la firme devient Seydoux et Cie (elle emploie alors 3 650 personnes) ; le siège social reste au 23-25, rue de Paradis, à Paris, là où réside Henri Sieber. L'entreprise de filature réalise 45% de son chiffre d'affaires en France, 18% en Europe, 21% aux Amériques. En sa qualité de commanditaire, Henri Sieber n'intervient pas dans la fabrication et la production, mais s'occupe des relations commerciales internationales.

14. Au début des années 1880, le chemin de fer qui relie Paris à la côte normande est prolongé jusqu'à Dinard. Du coup, la ville devient un nouveau lieu de villégiature privilégié des gens fortunés.

15. Frédéric Sieber est membre du Yacht Club de France dès 1882. L'annuaire du Club le signale comme résidant au 15 rue Auber, à Paris, et au





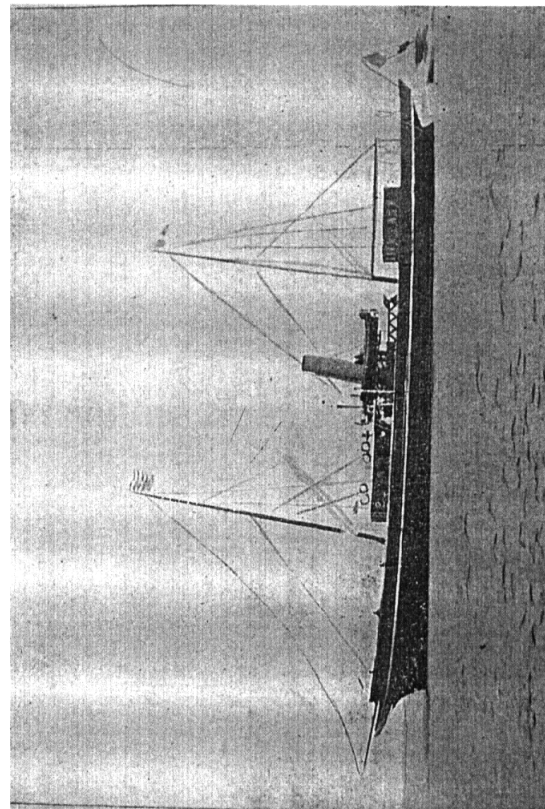
22 rue Dourche, à Saint-Germain-en-Laye. Il ne fait plus partie du Club en 1888. Henri le remplace alors.

16. Gabrielle : 242 tons (Thames Measurement). Longueur hors tout : 41,60 m. Flottaison : 40,68 m. Bau : 6,09 m. Creux : 3,42 m. Tirant d'eau moyen : 2,35 m. Machine compound de la Société John Cockerill, à Seraing ; deux cylindres ; 350 chevaux. Pont en teck ; emménagements (quatre chambres de maîtres et boudoir à l'avant de la machine, deck-house servant de fumoir et salon, à l'arrière) en acajou, érable, noyer. Gréement en goélette latine, avec mât à pible. Guidon : YCF ; port d'attache : Le Havre. Signal distinctif pour correspondre avec les sémaphores : MBLR, puis MBKC.

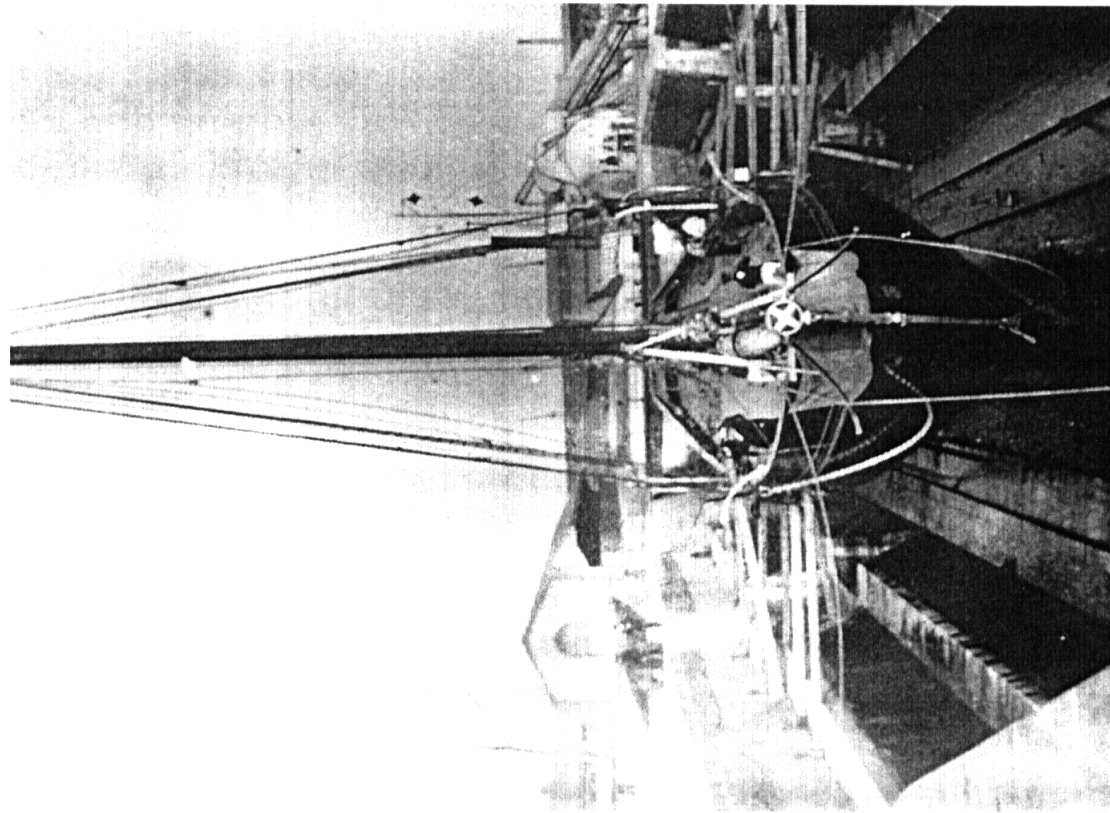
17. Nawa : goélette à vapeur à hélice de 10 tonneaux, construite par la Compagnie finlandaise à Saint-Petersbourg, en 1885. Longueur : 9,50 m ; bau : 3,20 m ; creux : 1,00 m. Port d'attache : Le Havre. Signal sémaphores : MGCQ. In *Liste des Yachts Français, 1886-87*.

18. Une des rares femmes à être montées à bord du *Velox*, lorsque la goélette a navigué sous le pavillon d'Henri Sieber, a été sa sœur, Marguerite Angélique. Elle n'appréciait guère le yachting à voile, tout comme son frère Frédéric.

19. In *Journal de la Marine, Le Yacht* du 09/06/1888.



Henriette, ex-Gabrielle à S. de Neufville



Velox en carénage, 1901

iron.

suit ;
l'or ;

inne
siste

per-
side
; en
ital-
tais

lor-
ieu

82.
au



20. Emile Reverdin, architecte à Genève. Très tôt, le lac de Genève a connu des activités de loisirs nautiques. En 1854, le Cercle du Lac donnait des régates à rame et à voile. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, un Comité de la fête des Pâquis organisait par ailleurs des joutes nautiques. C'est au sein de ce Comité que se forme, en mars 1872, la Société de la navigation de Genève, dont Emile Reverdin est secrétaire et membre du Comité. En 1880, il fait partie des membres fondateurs de la Société nautique de Genève (SNG), qui existe toujours, et en devient le second président; après le docteur Alfred Vincent, de 1883 à 1890 et de 1895 à 1900. Emile possédait à la Belotte une petite maison au bord du lac, devant laquelle on pouvait voir ancrés côte à côte son vapeur, *Sachem*, et son cotre, *Grêbe*. *Sachem* : dite *Lady of the Lake*. Coque en acier. Longueur : 20 m ; flottaison : 18,90 m ; bau : 3,55 m ; creux : 2,03 m ; tirant d'eau : 1,40 m ; 28 tonneaux ; 50 chevaux. Construit en 1870 par Samuda Brothers à Londres. *Grêbe* : 2,5 tonneaux. Voilure : 100,22 m². Construit en 1886 par A. Pouly, d'après les plans de A. Marcet. Classé dans la deuxième série des régates des 2-3 tonneaux.

Reverdin eut encore *Lara* (un steam-launch en bois de 8 mètres, qui jaugeait 2 tonneaux, dont la machine développait 2 chevaux et qui fut construit en 1889 par E. Garnier), *Goéland* (un cotre de 6 tonneaux) et *Génie* (un cotre de 14 tonneaux, long de 10,50 mètres, et d'un bau de 3,30 mètres).

21. En 1876, *Zemajetij* avait déjà relâché à Alger.

22. Les annuaires du YCF, de l'UYF à partir de 1891, puis à nouveau du YCF, et du CVP, permettent de situer les divers lieux de résidence d'Henri Sieber. 1886 : 23 rue du Paradis, Paris. 1894 : 352 rue Saint-Honoré, Paris. 1909 : Lamorlaye (Seine-et-Oise). 1910 : 23 rue du Paradis, Paris - sans oublier la "Villa Velox", à Dinard. A noter que le guidon d'Henri Sieber ne manque pas d'humour : fond blanc, bandeau bleu horizontal au milieu frappé d'un "S" barré verticalement de deux traits - comme le symbole du dollar !

23. In *Journal de la Marine, le Yacht* du 20/09/1890.

24. La croisière 1891 du *Velox* suit le parcours suivant : Falmouth, Glasgow, Cherbourg, Bordeaux, Cowes, Le Havre.

25. En 1892, *Velox* emmène ses passagers du Havre à Lisbonne, puis à Ténérife, et retour au Havre. Nouveau départ pour Leith, Cowes et retour. La saison suivante, nouvelle croisière en Méditerranée de trois mois : départ le 5 juin 1893 pour Gibraltar, Naples, Marseille, Alger, Madère, Lisbonne, Cherbourg, Cowes et Le Havre.

26. *Glorianna* sera ensuite vendu à J. Carneiro de Souza e Almedia, Portugal, et rebaptisé *Va-inha*. Le 2 mai 1902, le vapeur passe entre les mains de Sébastien de Neufville, Marseille. Ce dernier conduit peu après le yacht à

Anvers, chez Cockerill, pour une révision complète et l'installation d'un générateur électrique et de l'éclairage. Il le rebaptise *Henriette*.

27. *Velox* navigue en Manche en 1894. En 1895, il va à Lisbonne, à Madère, aux Açores, après avoir relâché à Cowes, Brest, Saint-Servan. L'année suivante, le schéma est quasi identique : Lisbonne, Madère, Açores, Cowes, Cherbourg, Dinard, Saint-Malo, Le Havre.

28. In *Journal de la Marine, Le Yacht* du 10/07/1897.

29. *Fleur-de-Lys* : goélette en bois de 86,39 tonneaux dessinée par Edward Burgess. Longueur hors tout : 32 m ; flottaison : 26,21 m ; bau : 6,70 m ; tirant d'eau : 3,96 m ; construction : J. McDonald, Bath, en 1890 ; propriétaire : George Lord Day, New York.

30. En 1898, *Velox* ayant terminé son armement le 22 juillet, quitte peu après Le Havre pour Cowes. Il arrive à Cherbourg le 20 août, venant de Bordeaux qu'il a quitté le 14. Il entre à Saint-Servan le 21 août, et reprend sa place au Havre le 10 septembre 1898, venant de Saint-Malo. L'année suivante, il quitte son port d'attache le 10 juin 1899, en partance pour Lisbonne. On le retrouve à Madère le 25 juin, se rendant à Las Palmas, aux Canaries. Il retourne au Havre le 25 juillet, puis relâche à Dinard le 16 août. Début septembre, il prend ses quartiers d'hiver au Havre.

En 1900, équipé de son nouveau grand-mât, *Velox* relâche au Palais, à Belle-Ile, pique sur la Corogne, descend aux îles du Cap-Vert, remonte à Nantes après une halte à Lisbonne, et mouille à Saint-Servan avant de revenir au bercaïl !

31. *Vizir* : ketch en bois de 111,95 tonneaux. Longueur hors tout : 31,87 m ; flottaison : 27 m ; bau : 6,70 m ; creux : 3,13 ; tirant d'eau : 2,78 m. Port d'attache : Le Havre. Radié des listes administratives le 26 juin 1915.

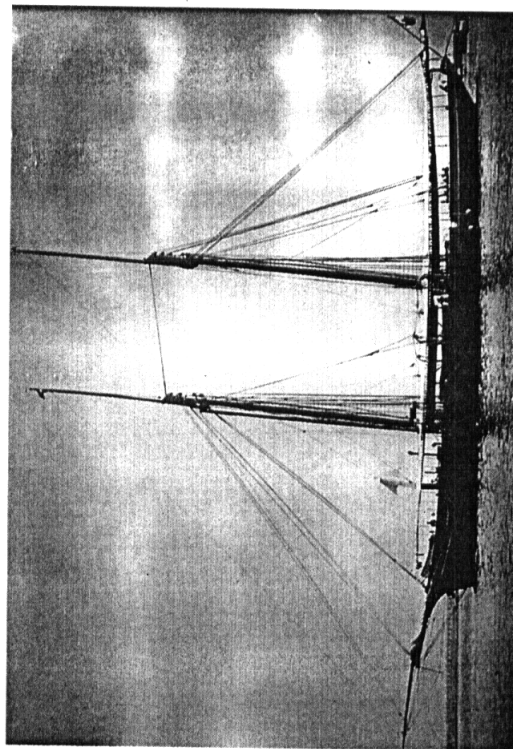
32. *Coronet* : goélette en bois, construite en 1886 par Poillon à Brooklyn, pour R.T. Bush. Longueur hors tout : 40,55 m ; flottaison : 37,49 m ; bau : 8,23 m ; tirant d'eau : 3,81 m ; 277 tons. *Dauntless* : goélette en bois, conçue et construite en 1866 par Forsyth & Morgan, à Mystic, reconstruite par J. B. Van Deusen en 1870. Longueur hors tout : 39,24 m ; flottaison : 35,47 m ; bau : 3,65 m ; 336 tons. Plans in *America's Cup Yacht Designs, 1851-1886*, par François Chevalier & Jacques Taglang, op. cit.

33. Contrairement à certaines assertions, *Velox* ne fut jamais réquisitionné par la Marine nationale pour participer à l'effort de guerre. Les registres de réquisition du YCF sont d'ailleurs muets à propos de la goélette, et les photos publiées en 1914 par le journal *Le Yacht* montrent qu'il n'était plus possible de faire naviguer *Velox* sous le pavillon de la Royale... Le seul lien qu'ait jamais pu avoir *Velox* avec la Marine nationale est ramonté sous forme d'homme

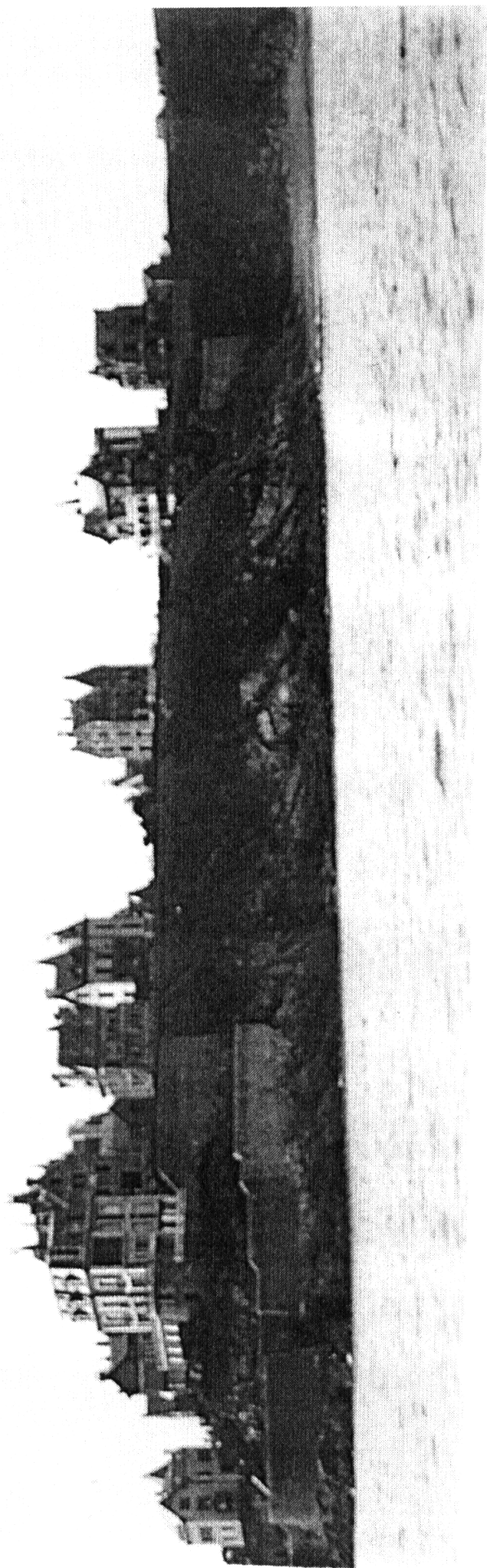


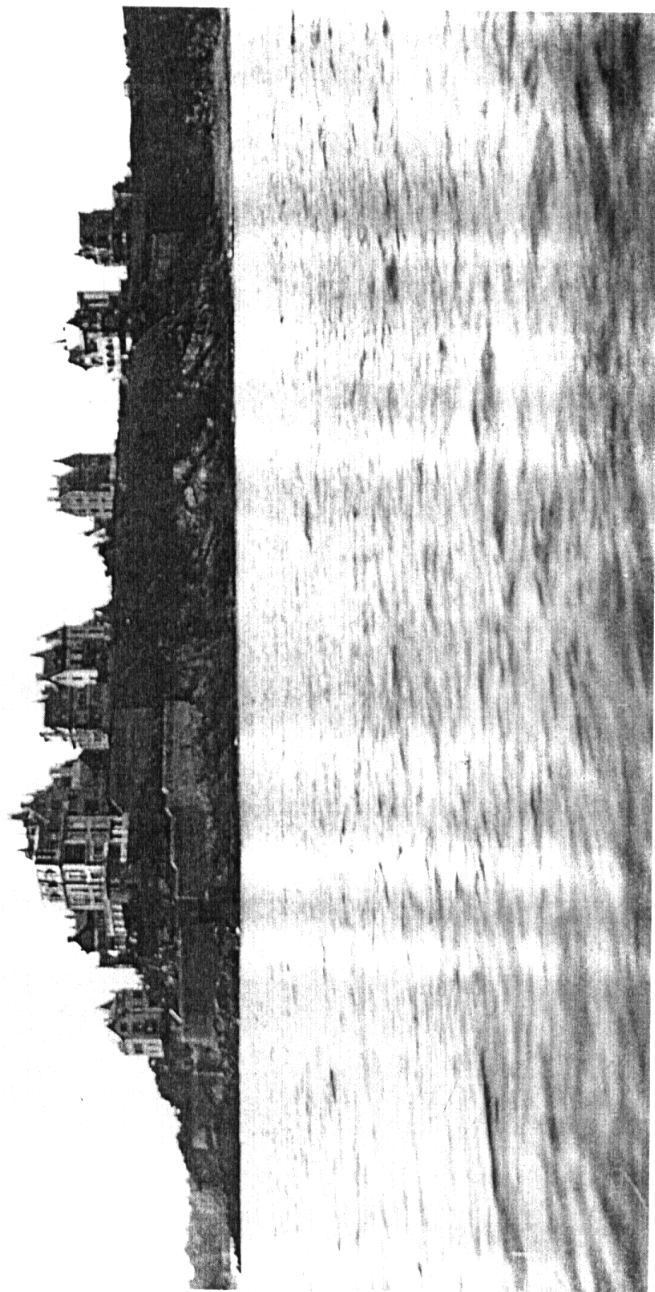
par un témoin oculaire, officier de marine, venant aux chantiers Normand prendre le commandement d'un contre-torpilleur : "Par temps forcé, l'escadre se trouvait au milieu du golfe de Gascogne et tenait la cape ; à l'horizon apparut une voile qui, petit à petit, grandit, et permit de se rendre compte que c'était le

Velox, yacht-goélette, courant au plus près sous voilure réduite. Le petit bateau eut tôt fait de gagner la queue et de remonter jusqu'à la tête de la file, passant, pour ainsi dire, la revue de l'escadre, et cela sans paraître gêné par la mer, pourtant rude pour les grosses unités." Bel hommage...

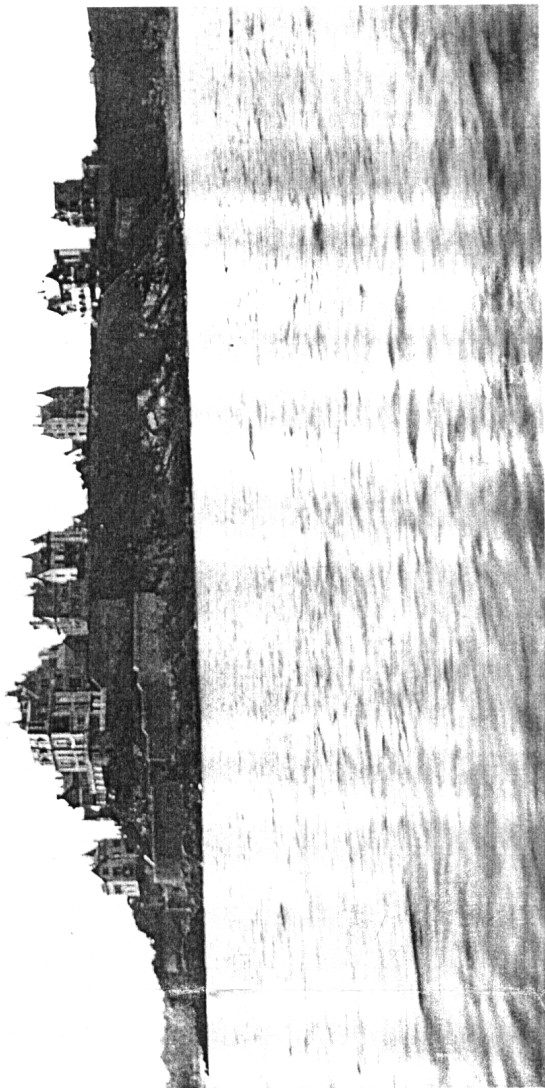


Velox au mouillage



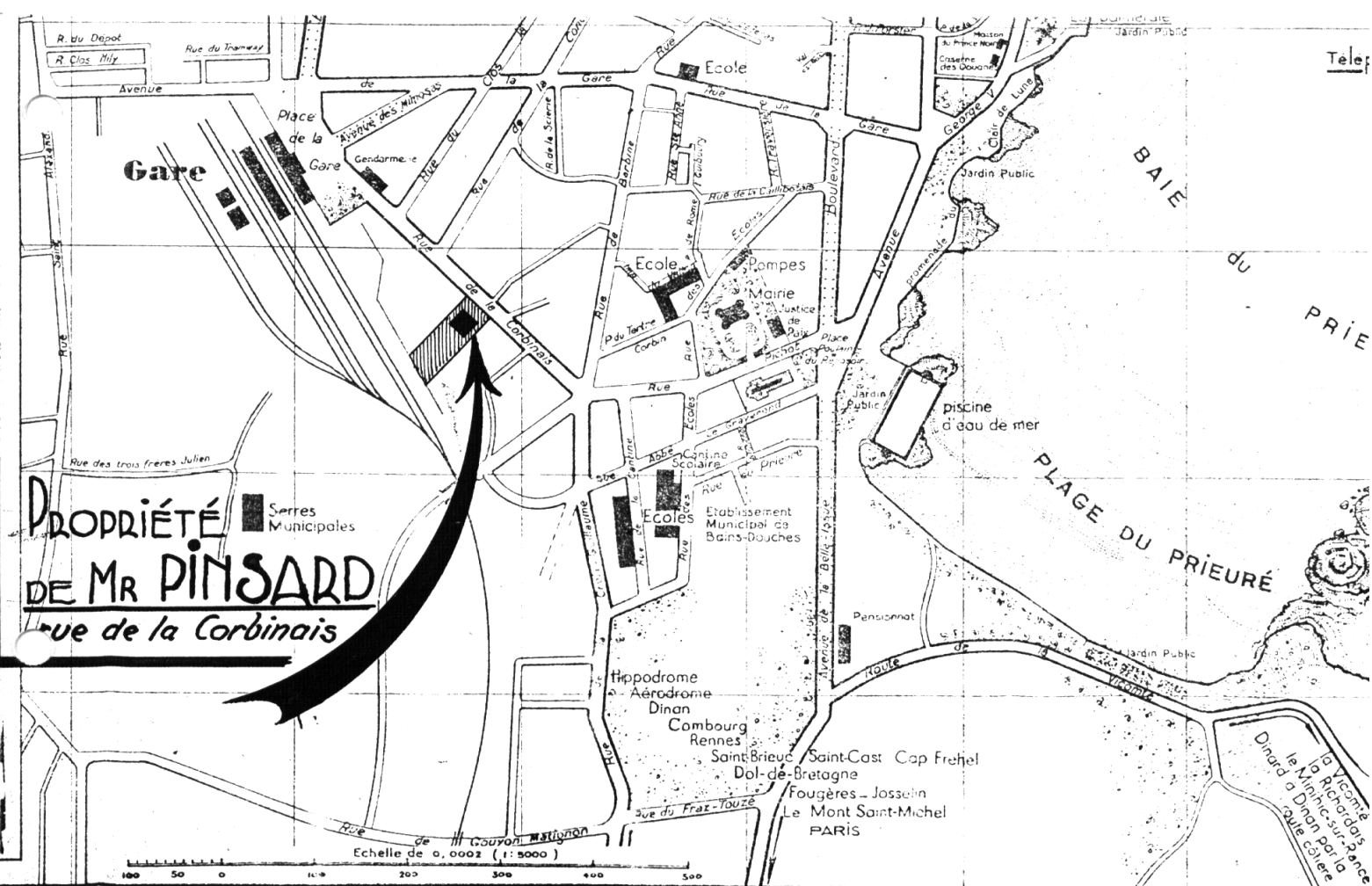


Dinard



Dinard

Doc. 1 : Plan de situation, propriété de M. Pinsard, rue de la Corbinais,
dessin par Guisnel E. (architecte), 1939, échelle 1/5000^e, dépôt (PC 1939 n°16).



PLAN DU SOUS-SOL

$\Gamma_{ch}: 0.02 \text{ p.m.}$

Doc. 1 Villa Roche Plate, la Malouine, Dinard, plan du 1^{er} étage, par Angier architecte à St-Brieuc, le 16 avril 1958, n°3-A, (A.P.), échelle réduite.

Photocopie

VILLA "ROCHE - PLATE" LA MALOINE DINARD

N°3 - A

