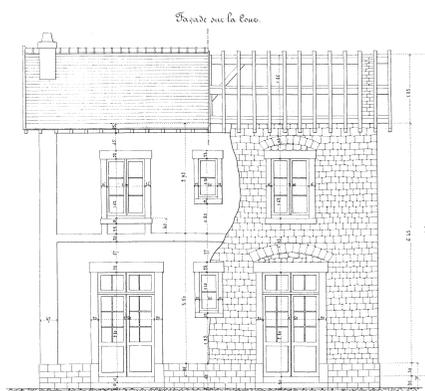
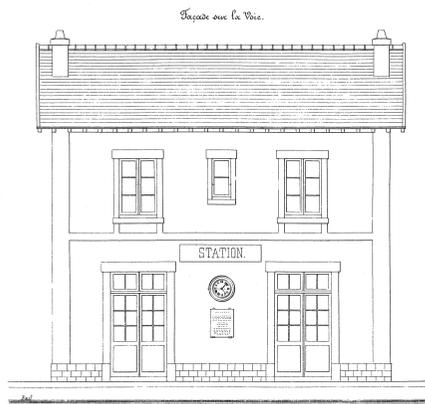


## Une si jolie petite gare qui sent bon la France profonde



En haut: La gare de Guewenheim côté voies et côté cour telle qu'elle était à sa construction de type A représenté dans les plans modèles de la Compagnie des chemins de Fer de l'Est.

À droite: la gare sur une carte postale d'après 1919. Le corps-pendant marque la limite de l'ancien bâtiment de type A. Les chaînages blancs en façade et sur le pignon alternent avec un crépi projeté, c'est un aspect typique «Est».

En bas: Un détail d'une carte postale éditée par le restaurant de la gare Schaegele montrant des voyageurs attendant le train. Sur la façade de la travée ajoutée, de la vigne qui a bien poussé. (Date 1910 environ).



La gare fut inaugurée en septembre 1869 par les Chemins de fer de l'Est, mais dès 1871, l'annexion de l'Alsace par l'Allemagne la rattache à la «Kaiserliche Generale Direktion der Eisenbahnen in Elsass Lothringen» en abrégé EL. En 1902, une travée est ajoutée sur le pignon ouest de la gare, et habillée d'un bardage en tôle galvanisée sur le pignon. En août 1914, la gare se retrouve dans la petite Alsace française reconquise, mais les trains n'y circulent plus. En 1919, elle revient à la Compagnie des Chemins de Fer d'Alsace et de Lorraine, émanant de l'État Français. La SNCF en hérite en 1938, elle subira peu de dégâts durant le conflit 1939-1945. L'exploitation voyageurs se termine en 1969, et le dernier train de marchandises la traverse en avril 1972. En 1976, la gare est encore occupée par un cheminot qui deviendra membre actif de l'association des premières circulations. Après sa disparition, la gare a été louée et maintenue en état par la famille Schaegele dont le restaurant est symboliquement lié à la gare depuis des décennies.



Gruß aus Gewenheim

## Le bâtiment voyageurs de Guewenheim Historique et caractéristiques



La gare de Guewenheim en 1976, alors que les circulations touristiques vont commencer (Photo Claude gerrer)

Propriétaire d'origine.....	COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST
Date de construction....	1868-1869
Type de bâtiment.....	Type «A» de la Compagnie de Chemins de Fer de l'Est.
Famille de bâtiments..	Gares «Migneret» pour les chemins de fer départementaux.
Propriétaire actuel.....	Département du Haut-Rhin.
Gestion et entretien...	TTDA avec le Pays Thur Doller et la Communauté de Communes de Masevaux et du Soultzbach.
Salles d'attente.....	1 <sup>ere</sup> 2 <sup>eme</sup> et 3 <sup>eme</sup> classe dans le vestibule
Locaux de service.....	Guichet, salle de service billetterie et bagages dans la travée ajoutée..
Logement.....	Un logement du chef de gare au premier étage, 2 chambres, séjour, cuisine et aisanes, une chambre en mansarde.
Modification majeure...	Adjonction d'une travée au bâtiment type A sur le pignon ouest du bâtiment d'origine.
Bâtiments annexes.....	Annexes Est remplacées par une buanderie et aisanes avec cave . Halle à marchandises type 1 des C.F. de l'Est en état d'origine.



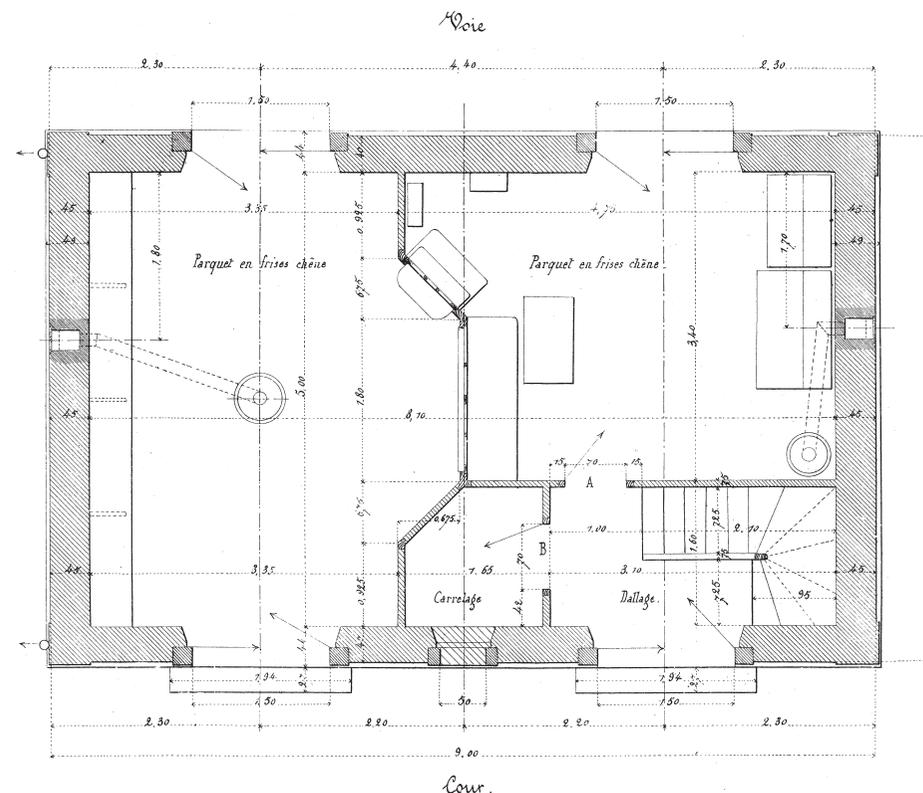
# La gare de Guwenheim



Façade sur la voie  
(aspect actuel)



Rez de chaussée de la gare d'origine  
(Plan modèle Est de la gare de type A)



Le bâtiment-voyageurs dès son origine est prévu pour le service des voyageurs d'une petite commune, avec des prestations simplifiées. Le bâtiment est de plan rectangulaire en maçonnerie de moellons enduite. Côté cour on trouve une entrée pour les voyageurs et une entrée pour l'accès du personnel aux locaux de service et à l'appartement. Les fenêtres sont rectangulaires à crossettes, à encadrement de grès. Sur la façade côté quai, une porte d'entrée donne dans la salle d'attente toutes classes, qui est aussi le vestibule où donne le guichet de vente des billets. Une seconde porte donne sur le local de service. Lorsque la gare est agrandie, une troisième porte donne aussi sur le quai, et une porte de communication traverse l'ancien pignon.

Le logement du chef de gare à l'étage a deux puis trois fenêtres sur la voie, et de même sur la cour. Il comprend une cuisine, un séjour et une chambre, et des toilettes (luxe en 1869) dès l'origine. L'agrandissement lui ajoute une grande chambre dont le plancher est plus bas que celui de l'appartement. Une chambrette est aménagée dans les combles, donnant sur le pignon est. La toiture en deux versants est en tuiles mécaniques depuis l'origine. Quatre cheminées permettent l'installation de fourneaux dans toutes les pièces dont la mansarde.

Le pignon ouest est couvert d'un bardage en tôle galvanisée depuis la construction de la troisième travée. Cette gare n'a pas de cave, parce que le terrain est noyé par une nappe phréatique, de fait une cave en tumulus a été construite entre le bâtiment voyageurs et la halle à marchandises. Ultérieurement un nouveau bâtiment annexe avec des aisances et une buanderie a été construit muni d'une cave cuvelée.

Actuellement, cette gare est en attente d'une réhabilitation, le rez de chaussée devant être restauré dans son état d'origine par l'association pour des tournages de films. C'est en effet la dernière gare de ce type qui a encore son guichet d'origine, ses bancs fixés au mur et des portes dans la conformation des chemins de fer de l'Est. Le plan ci-dessus montre cette disposition, avec à gauche le vestibule salle d'attente et à droite la salle de service des billets et des circulations. Guwenheim avait une voie en bretelle réceptionnant des wagons de charbon et un chantier d'ensilage d'un marchand de charbon local. Il y avait aussi un emplacement réservé pour les E<sup>s</sup> Bian, et le trafic traditionnel de colis dans la halle marchandises.