

Aalener Jahrbuch 1988

Herausgegeben vom Geschichts-
und Altertumsverein Aalen e.V.

Bearbeitet von Karlheinz Bauer

Konrad Theiss Verlag
Stuttgart und Aalen

Eisenbahnwohnungsbau – ein Teil Eisenbahngeschichte

Werner Hertle

Allgemeine Situation

Die Entwicklung des Wohnungswesens von der Mitte des 19. Jahrhunderts an hing aufs engste mit dem Wandel der politischen, wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse zusammen, die in der stürmischen Industrialisierung in Deutschland herrschten. Die gewaltigen Fortschritte der Technik führten zu einer stetigen Umwandlung des Wirtschaftslebens, die nicht ohne Einfluß auf den Wohnungsbau blieb.

Bei dem starken Bevölkerungszustrom vom Land in die Stadt konnte der Wohnungsbau bei weitem den Bedarf nicht decken. Der stärkste Wohnungszugang entfiel in dieser Periode auf die Kleinwohnungen mit ein bis drei Zimmern, der in der Zeit von 1870 bis 1910 auf mehr als das Zehnfache anstieg, während die Zunahme der Vier-Zimmer-Wohnungen nur das Siebenfache, der Fünf-Zimmer-Wohnungen nur das Drei- bis Vierfache ausmachte. Der größte Teil der kinderreichen Haushalte war in Zwei- und Drei-Zimmer-Wohnungen untergebracht. In den „Gründerjahren“ entstanden in den Großstädten Mietshäuser von vier bis fünf Geschossen, sogenannte Mietskasernen. 1910 war z. B. die Berliner Wohnungszahl auf 400 000 angewachsen, doch noch immer hatten 44 Prozent nur ein einziges heizbares Zimmer. Viele Wohnungen waren überfüllt; so hausten in 100 000 Wohnungen mit geringer Raumzahl 600 000 Menschen. Im Jahre 1910 wiesen die deutschen Großstädte 70 Prozent Ein- bis Drei-Zimmer-Wohnungen, 13 Prozent Vier-Zimmer-Wohnungen, 7,5 Prozent Fünf-Zimmer-Wohnungen auf; der Rest entfiel auf größere Wohnungen.

Die Luft- und Lichtverhältnisse dieser Massenmietshäuser waren in der Regel völlig unzureichend. Die Wohndichte, d. h. die Zahl der Bewohner in einem Hause stieg immer mehr an, so daß Deutschland unter den Kulturstaaten die größte Dichte aufwies. Es gab Einraumwohnungen, Kellerwohnungen, Dachgeschoßwohnungen; Untermieter und Schlafburschen waren weitere Folgen der unzureichenden Wohnungsverhältnisse.

Die Grundrisse der Wohnhäuser verschlechterten sich seit den 1870er Jahren durch den Umstand, daß immer mehr Wohnungen an ein Treppenhaus angeschlossen wurden. Der für je zwei Wohnungen bestimmte Abort lag auf dem Treppenabsatz, wo auch vielfach die Zapfstelle für die Wasserleitung noch untergebracht war.

Bei der starken Industrialisierung nach 1870 hat in allen Gebieten die Schaffung von Wohnraum für Arbeiter und Angestellte mit dem Wachstum der Werke nicht Schritt

gehalten, auch unter Berücksichtigung der Tatsache, daß eine gleichmäßige Gestaltung der Werke nicht erfolgt ist. Da der private Wohnungsbau sich an dieser Entwicklung nur interessierte, soweit aus der Übernachtung höhere Mietpreise zu erzielen waren, mußten zwangsläufig die Industrierwerke, die auch bei fortschreitender Technik arbeitsorientiert waren, Wohnraum schaffen. So hat sich im Laufe der Jahrzehnte die betriebliche Wohnungsfürsorge entwickelt, die bis in die Gegenwart hinein ihre Bedeutung für die Gewinnung von Fachkräften behalten hat. Der Werkwohnungsbau erfuhr im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts seine starke Ausdehnung. Die Zechen des Ruhrgebietes beispielsweise verfügten damals über nahezu 100 000 Werkwohnungen. Die meisten der in den letzten Jahren vor 1914 erbauten Wohnungen bestanden aus vier Zimmern, von denen zwei im Erdgeschoß und zwei weitere im ausgebauten Dachgeschoß lagen. Insgesamt verfügten die Wohnungen über 60 bis 90 qm Gesamtfläche. Zu jeder Wohnung gehörte in der Regel ein Abort, ein Stall, eine Waschküche im Keller und 400 bis 600 qm Gartenland.

Von der Wohnungsnot und der relativ hohen Mietbelastung waren aber nicht nur die Industriearbeiter, sondern auch die Bediensteten der öffentlichen Verwaltungen und insofern auch die Eisenbahner gleichermaßen betroffen. Gerade letztere mußten sich, da sie in der Wahl ihres Wohnortes wegen wiederholter, aus dienstlichen Gründen veranlaßten Versetzungen nicht frei waren, auf dem freien Wohnungsmarkt orientieren und infolgedessen einen erheblichen Teil ihres Einkommens für die Wohnungsmiete aufbringen.

Die 1873 eingeführten Wohngeldzuschüsse reichten bald nicht mehr aus. Das Engagement der öffentlichen Arbeitgeber war also genau so gefordert wie das der Kohle- und Stahlkonzerne. Ebenso wie private Großunternehmen aus geschäftlichen Gründen für einen Teil ihrer Mitarbeiter Werkwohnungen brauchten, benötigten die Verwaltungen des Deutschen Reiches, der Reichspost und der Reichsbahn einen Bestand an eigenen Wohnungen, um die ordnungsgemäße Durchführung des Dienstes zu sichern.

In den 1920er Jahren waren die Hoheitsverwaltungen des Deutschen Reiches Eigentümer von etwa 13 000, die Reichspost von etwa 6000 und die Reichsbahn von etwa 113 000 Wohnungen. Sie wurden unterschieden in Dienst- und Mietwohnungen. Als Dienstwohnungen wurden dabei solche Wohnungen bezeichnet, zu deren Bezug der Beamte bei der Übernahme eines Dienstpostens eine Verpflichtung hatte. Das mit der Einweisung eines Beamten in eine Dienstwohnung zwischen Verwaltung und Wohnungsinhaber entstandene Rechtsverhältnis gehörte dem Beamtenrecht an. Die Beziehungen zwischen beiden hatte daher einen öffentlich-rechtlichen Charakter und unterlag nicht den bürgerlich-rechtlichen Bestimmungen über Miete. Sie wurden einseitig von der Verwaltung durch Rechtsvorschriften geregelt.

Die Reichsbahn hatte jedoch über einen Bedarf von etwa 43 000 Dienstwohnungen hinaus noch einen Bestand von etwa 70 000 Mietwohnungen. Bei Mietwohnungen

standen sich Verwaltung und Wohnungsinhaber als gleichberechtigte Partner gegenüber. Der Beamte konnte eine ihm angebotene Mietwohnung ablehnen. Das Rechtsverhältnis zwischen dem Mieter und der Verwaltung wurde durch einen Mietvertrag begründet. Insgesamt gesehen ließ der württembergische Staat für seine Eisenbahner bis zum Jahre 1913 2600 Wohnungen errichten, von denen rund 2000 Wohnungen in eigens dafür geschaffenen Siedlungen erstellt wurden.

Situation in Stuttgart

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wuchs auch Stuttgart – ohne die später eingemeindeten Stadtteile – zur Großstadt heran. Bodenpreise und Mieten stiegen und damit auch die soziale Not. Ein Blick in die Einwohnerstatistik zeigt, daß Stuttgart vom Jahre 1801, als man 21 100 Einwohner zählte, bis 1821 nur um 2500 Personen zunahm, d. h. um durchschnittlich 124 im Jahr. Dann jedoch ging es rapid aufwärts, so daß sich die Einwohnerzahl bis 1840 nahezu verdoppelte und bis 1861 abermals auf rund 61 300 anstieg. Das entsprach einem Wachstum von 900 bis 1000 Einwohnern im Jahr. Das folgende Jahrzehnt brachte ein Spitzenwachstum. Um über 30 300 Einwohner nahm die Bevölkerung in den zehn Jahren bis 1871 zu, nämlich auf über 91 600. Im Jahre 1900 beherbergte Stuttgart bereits 176 700 Menschen, 1905 sogar schon fast 200 000.

Mit dem Bevölkerungswachstum ging eine rege Bautätigkeit einher. Damit verbunden war eine erhebliche Steigerung der Grundstückspreise und der Mieten. Von 1851 bis 1862 stieg der Wert der Gebäude um die Hälfte, der Baugrundstücke aber um 300 bis 1500 Prozent und für 1863 bis 1869 wurde sogar eine Wertsteigerung bis zu 300 Prozent bei Häusern und 2000 bis max. 8000 Prozent bei Bauplätzen angegeben.

Stuttgart wurde damals zu einer der teuersten Städte im Deutschen Reich. Während in Stuttgart eine Wohnung 280 bis 360 Mark im Jahr kostete, mußte man in Augsburg um 100 Mark, in Straßburg um 112 Mark, in Halle um 135 Mark und in Nürnberg um 150 Mark zahlen. In diese Zeit fiel die Errichtung der ersten Stuttgarter Großsiedlung mit einer Konzeption, die insofern vom Überkommenen abwich, als die ganze Siedlung nicht in das vorhandene oder vorgesehene Straßennetz eingepaßt, sondern als eigenständige Einheit angelegt wurde. Das „Postdörfle“ wurde in den Jahren 1869 bis 1872 von der württembergischen Staatsregierung zwischen der heutigen Heilbronner Straße und der Birkenwaldstraße erbaut. In dieser Siedlung fanden in 34 dreistöckigen Häusern mit 201 Zwei- und Drei-Zimmer-Wohnungen Unterbeamte der staatlichen Verkehrsanstalten eine neue Heimat.

Mit der Ausführung des Projektes wurde Oberbaurat Georg Morlok betraut. Morlok gliederte das steile Terrain entlang der Heilbronner Straße in Terrassen, auf denen die Mietwohngebäude erstellt wurden. Es kommt nicht von ungefähr, daß gerade Morlok

die terrassenartige Bebauungsform wählte, denn als Baurat und späterer Baudirektor der Königlich Württembergischen Eisenbahnen war er ständig mit Terrassenproblemen bei der Anlage von Eisenbahntrassen befaßt. Die unbebauten Flächen der Siedlung wurden als Gartenland benutzt, das auch hier dem Zusatzerwerb wie als Freizeitbeschäftigungsraum diente, verbunden mit dem Ziel, das Siedlungsbild aufzulockern und eine Durchgrünung und Durchlichtung zu begünstigen. Im Zweiten Weltkrieg fiel das „Postdörfle“ weitgehend den Bomben zum Opfer.

Diese Siedlung erwies sich bald als zu klein. Die Regierung entschloß sich deshalb, eine größere, ebenfalls als Einheit konzipierte Kolonie für Unterbeamte von Bahn und Post zu erstellen. Von 1894 bis 1915 wurde in mehreren Baublocken das „Eisenbahndörfle Auf der Prag“ mit 112 Häusern und über 890 Wohnungen und den entsprechenden Nebenräumen geschaffen. Dabei erhielten jeweils sechs bis acht Wohnungen eine gemeinsame Waschküche und jeder Block einen begrünten Innenhof. Was der Bau dieser Siedlungen bedeutete, wird beim Vergleich der Mieten offenbar. Im Jahre 1906 kostete im „Postdörfle“ eine Zwei-Zimmer-Wohnung 202 Mark, eine Drei-Zimmer-Wohnung 289 Mark jährlich. Im „Eisenbahndörfle“ mußten die Mieter für eine Zwei-Zimmer-Wohnung 255 Mark und für eine Drei-Zimmer-Wohnung 333 Mark im Jahr bezahlen. Die Anlage „Auf der Prag“ in Stuttgart-Nord ist heute noch weitgehend erhalten.



80 Die sogenannten „Laborantengebäude“ an der Bahnhofstraße

Nach dem Schema der Pragsiedlung wurde in den Jahren 1905 bis 1909 eine weitere Eisenbahnarbeitersiedlung in Cannstatt auf dem Gewinn „Winterhalde“ errichtet. Rund 140 Wohneinheiten wurden für die Bediensteten der nahegelegenen Zentralwagenreparaturwerkstätte geschaffen. Unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Anlage um weitere Wohneinheiten erweitert.

Situation in Aalen

Für den Aalener Raum kam mit dem Gesetz der Staatsregierung vom 17. November 1858 eine Entscheidung, die in der Region mit großem Beifall aufgenommen wurde. Dieses Gesetz sah u. a. den Bau der Remsbahn über Schwäbisch Gmünd und Aalen gegen Nördlingen vor. Die Bauzeit der Remsbahn erstreckte sich, was die erste Sektion von Cannstatt bis Wasseralfingen betrifft, auf die Jahre 1858 bis 1861. Die zweite Sektion der Remsbahn von Wasseralfingen bis nach Nördlingen erstreckte sich von 1860 bis 1863.

Das Gesetz vom 17. November 1858 sah eine Reparaturwerkstätte für Lokomotiven und Wagen nicht vor. Infolge der Eröffnung der Remsbahn reichte die Kapazität der Reparaturwerkstätte Esslingen nicht mehr aus. Neuüberlegungen wurden daher angestellt. Bereits im Sommer 1863 konnten die Arbeiten für eine Reparaturwerkstätte in Aalen vergeben werden. Fristgemäß wurden die Arbeiten im Dezember 1865 abgeschlossen.

Schlagartig mit dem Beginn des Eisenbahnbaus setzte ein steiler Anstieg der Bevölkerungszahlen ein. Die Lokomotivführer und -heizer, die auf der Remsbahn ihren Dienst verrichteten, wurden nach Inbetriebnahme der Reparaturwerkstätte nach Aalen versetzt. Zur gleichen Zeit kamen auch die ersten Werkstättenarbeiter nach Aalen. Zählte Aalen im Jahre der Eröffnung der Eisenbahnlinie noch 4272 Einwohner, so stieg die Zahl bis 1900 auf 9058. Die andauernden Versetzungen, der Zu- und Abgang von Personal rissen immer wieder neue Lücken in den Wohnraumbestand, die nicht vom allgemeinen Wohnungsmarkt gefüllt werden konnten.

In der Bahnhofstraße in Aalen entstanden umfangreiche Wohngebäude. Die Königliche Bauinspektion Aalen war für die Bauaufsicht verantwortlich. In dieser Siedlung fanden in 8 mehrstöckigen Häusern mit über 60 Zwei- und Drei-Zimmer-Wohnungen vor allem Laboranten (technische Arbeiter) ein Zuhause. Zu jeder Wohnung gehörten Küche, Toilette, Kellerraum, Verschlag für Holz und Kohle sowie eine Dachkammer. Die Gebäude stellten für die damalige Zeit ohne Zweifel ein interessantes Beispiel betrieblichen Wohnungsbaus dar. Im Zuge des Ausbaus der B 19/29 mußten die Gebäude in den 1970er Jahren abgebrochen werden.

In den ersten zwei Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts wurden an der Braunen- und Goethestraße – jetzt Stauffenbergstraße – weitere 57 meist Zwei- und Drei-Zimmer-



*81–82 Dienstwohngebäude an der
Braunenstraße*

*83 Dienstwohngebäude an der
Braunenstraße. Planzeichnung der
Straßenfront*

*84 Dienstwohngebäude an der
Braunenstraße. Grundriß des 1. und
2. Obergeschosses*

Wohnungen mit einer Gesamtwohnfläche von 4232 qm errichtet. Diese Wohnungen waren für Arbeiter und Unterbeamte vorgesehen.

Weitere Wohnungen entstanden in jenen Jahren an der Kanalstraße und Eberhardstraße – jetzt Curfußstraße. Die Wohnungen dieser Gebäude hatten eine großzügigere Raumgestaltung als die an der Bahnhof-, Braunen- und Goethestraße. So wiesen z. B. die 8 Wohnungen der Kanalstraße 6 eine Wohnfläche von 840,2 qm aus. Die 4 Wohnungen der Eberhardstraße 1 hatten eine Wohnfläche von 452,9 qm. Auf eine Wohnung kam somit eine Wohnfläche von über 100 qm.

Ferner sollen an dieser Stelle Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern, u. a. an der Alten Heidenheimer Straße und Oberen Wöhrstraße, nicht unerwähnt bleiben. Im Zuge von Sanierungsarbeiten wurden die Gebäude teilweise abgebrochen. Insgesamt verwaltete die Deutsche Reichsbahn in Aalen in den 1920er Jahren über 150 Wohnungen. Trotz dieser für Aalen großzügigen Bautätigkeit waren Anfang der 1920er Jahre viele der Reichsbahnbediensteten von der Wohnungsnot besonders betroffen. Aufgrund der Einstellung der Bautätigkeit während des Ersten Weltkrieges und des weiteren Anwachsens der Wohnbevölkerung traten nach 1919 Engpässe in der Wohnungsverorgung auf. Der Zuzug von Bediensteten aus den abgetretenen Gebieten wie die Umgestaltung der Reichsbehörden nach Gründung der Weimarer Republik führte zu außerordentlichen Schwierigkeiten bei der Unterbringung der Beamten und Arbeiter.

Für die Beurteilung aller Wohnungsfragen der Bediensteten der Reichsbahn ist von Bedeutung, zu wissen, unter welchen Voraussetzungen sie wohnten. Die Tabelle 1 zeigt die Miete in Prozenten des Dienst Einkommens nach dem durchschnittlichen

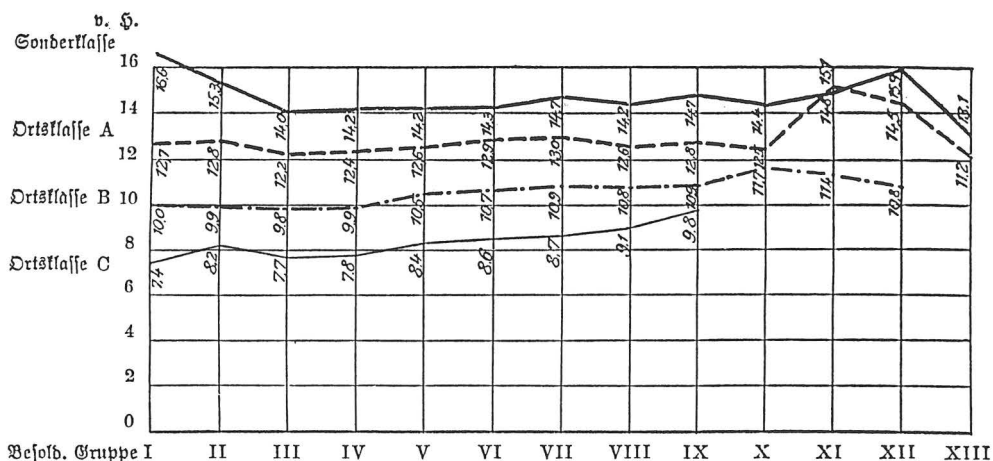


Tabelle 1: Miete in Prozenten des Dienst Einkommens nach dem durchschnittlichen Einkommen der Reichsbahnbeamten am 1. 7. 1926

Einkommen der Reichsbahnbeamten am 1. Juli 1926. Während vor dem Ersten Weltkrieg die Miete etwa 1/5 bis 1/7 des Einkommens ausmachte, betrug die Miete 1926 in der Sonderklasse durchschnittlich 1/7, in der Ortsklasse A etwa 1/8, in der Ortsklasse B etwa 1/10 und in der Ortsklasse C etwa 1/12 des Einkommens. Zu beachten ist dabei, daß in der Besoldungsgruppe III bis VIII etwa 95 Prozent der Reichsbahnbeamten eingestuft waren.

Die Größe der Wohnungen geht aus der Tabelle 2 hervor. Die Zahl der Räume umfaßt alle heizbaren und nicht heizbaren Wohnräume einschließlich Küche. Ausgeschlossen sind nur Baderäume, Speisekammern, bloße Verschläge und ähnliche Räume. Bewohnbare Kammern sind als Wohnräume voll bewertet. Die Durchschnittsmieten der Reichsbahnwohnungen in Orten über 10 000 Einwohner können der Tabelle 3 entnommen werden. Das Ansteigen der Miete ist mit dem Ansteigen des Einkommens eng verbunden und aus der Tabelle klar ersichtlich.

Ortsklasse B

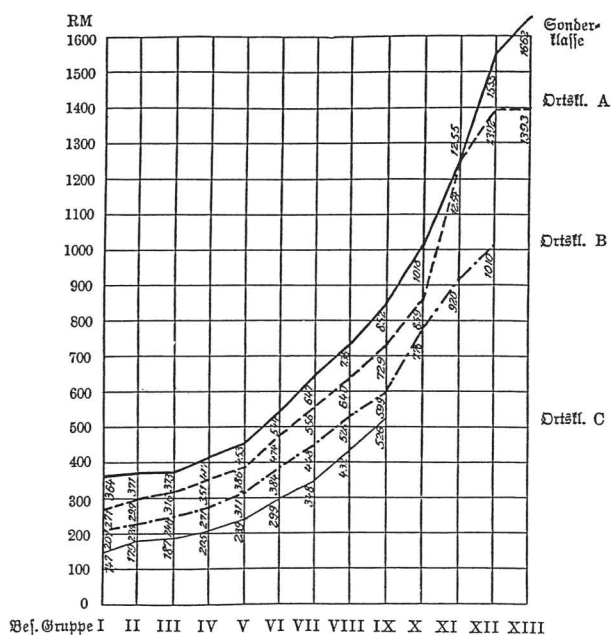
	Besoldungsgruppe							
	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
Ostpreußen	2,7	3,0	3,3	3,8	4,2	4,5	5,0	5,7
Brandenburg	3,0	3,1	3,4	3,9	4,3	4,6	4,9	5,7
Pommern	3,0	3,3	3,6	4,0	4,5	4,7	4,9	5,2
Schlesien	2,6	2,9	3,1	3,7	4,2	4,6	4,8	5,4
Sachsen	3,6	3,7	3,9	4,4	4,9	5,1	5,3	5,7
Schleswig-Holstein . .	4,9	3,5	3,6	4,0	4,6	4,7	5,1	6,1
Hannover	3,7	3,8	4,1	4,6	4,9	4,8	5,8	4,4
Westfalen	3,4	3,7	3,6	4,3	4,7	4,7	5,0	6,0
Hessen-Nassau	3,5	3,7	3,9	4,3	4,5	5,0	6,1	—
Rheinprovinz	3,2	3,3	3,3	3,9	4,2	4,6	5,0	—
Bayern	3,3	3,4	3,6	3,9	4,2	4,8	5,0	5,0
Sachsen	3,2	3,8	3,4	4,0	4,4	4,7	4,9	5,2
Württemberg	3,7	3,7	3,5	4,1	4,6	4,8	5,2	6,2
Baden	3,7	3,8	3,8	4,0	4,2	5,1	—	4,0

Tabelle 2: Größe der Wohnungen entsprechend der Besoldungsgruppen

Situation nach dem Zweiten Weltkrieg

Als der Zweite Weltkrieg zu Ende ging, waren im heutigen Gebiet der Bundesrepublik und West-Berlin 2 340 000 Wohnungen total zerstört oder durch schwere Beschädigungen unbewohnbar geworden. Das sind 22 Prozent des Wohnungsbestandes vor Ausbruch des Krieges. Die Großstädte büßten etwa die Hälfte ihres Wohnungsbestandes ein, auf sie entfallen etwa vier Fünftel aller durch den Krieg eingetretenen Verluste.

Tabelle 3: Durchschnittsmieten der Reichsbahnwohnungen in Orten über 10 000 Einwohner



Am härtesten von allen Siedlungstypen sind von der Zerstörung die Eisenbahnarbeitersiedlungen betroffen worden. Durch ihre Lage in der Nähe der Innenstadt sowie in günstiger Entfernung zu den Verkehrseinrichtungen wurden diese Anlagen bei Luftangriffen besonders häufig getroffen.

Im Bundesgebiet ist durch die Zuwanderung von 12,5 Millionen Heimatvertriebenen der Wohnungsbedarf stark erhöht worden. Als der Flüchtlingsstrom aus den Ostgebieten in den Jahren 1948/49 seinen größten Umfang erreichte, fehlten in der Bundesrepublik annähernd 5 Millionen Wohnungen als notwendiger Bedarf.

Nach der Währungsreform 1948 setzte sehr bald eine lebhaftere Bautätigkeit ein, mit dem Ergebnis, daß bereits 1949 die Fertigstellung von 219 000 Wohnungen die Öffentlichkeit aufhorchen ließ. Die Deutsche Bundesbahn als Nachfolgerin der Deutschen Reichsbahn bekannte sich uneingeschränkt zur Wohnungsfürsorge für ihre Mitarbeiter. Als zusätzliche Aufgaben kam auf die Verwaltung die Unterbringung von solchen Bediensteten hinzu, die zuvor bei der Reichsbahn beschäftigt waren und aus der DDR sowie anderen, ehemaligen Reichsgebieten übersiedelten.

Neben dem in eigener Regie durchgeführten Wohnungsbau hatte daher der Vertragswohnungsbau in enger Zusammenarbeit mit gemeinnützigen Baugenossenschaften und -gesellschaften eine zentrale Bedeutung. Grundstücke wurden teilweise in Form von Erbbaurechten den Wohnungsunternehmen zur Verfügung gestellt, Darlehen und Zuschüsse gewährt sowie Bürgschaften übernommen.

In Aalen entstanden in diesen Jahren Wohngebäude an der Hermannstraße, Charlotten-, Eisenbahn- und Kantstraße, an der Richard-Wagner-Straße und am Saumweg. Insgesamt stehen für die Eisenbahner derzeit in Aalen über 130 Wohnungen zur Verfügung. Die Wohnungsversorgung kann damit für diesen Personenkreis als gut bezeichnet werden.

Schlußbetrachtung

Ohne Zweifel hat der Eisenbahnwohnungsbau in der Vergangenheit und Gegenwart seine Existenzberechtigung nachgewiesen. Er ist aufs engste mit dem Eisenbahnbau und -betrieb verbunden. Von jeher waren die Eisenbahnverwaltungen bestrebt, die Arbeitskräfte zu binden und sie von einer Abwanderung in andere Industriegebiete abzuhalten. Mit den Eisenbahnarbeitersiedlungen versuchte man zusätzlich für die Staatsbediensteten die Wohnungsnot zu lösen. Der Eisenbahnwohnungsbau ist daher ein fester Bestandteil der Eisenbahngeschichte und von dieser nicht zu trennen.

Quellen und Literatur:

- Bauer, Die Entwicklung der Einwohnerzahlen der Stadt Aalen und ihrer Stadtbezirke, Aalener Jahrbuch 1982, Aalen 1982
Elsners Taschenjahrbuch für den nichttechnischen Dienst, 1. Jahrgang, Berlin 1940
Flender, Wohnungsbau im Spiegel der Zeit, Hannover 1969
Hagel, Wachstum und Wohnungsnot um 1870, Amtsblatt der Stadt Stuttgart 24. 2. 1983/10. 3. 1983
Kirsch, Arbeiterohnsiedlungen im Königreich Württemberg in der Zeit vom 19. Jahrhundert bis zum Ende des Ersten Weltkrieges, Tübingen 1982
Klein, Wohnungsfürsorge und Wohnungsverwaltung bei Reichsbahn und Reichsbehörde, Berlin 1928
Kornemann, Werkwohnungsbau – heute noch vonnöten?, Zeitschrift für das gemeinnützige Wohnungswesen in Bayern 9/10-87
Seidel, Aalen und seine Bedeutung im Rahmen der Eisenbahngeschichte, Aalener Jahrbuch 1980, Aalen 1980
Seidel, Die Remsbahn, Schienenwege in Ostwürttemberg, Aalen 1987
Archiv der Eisenbahn-Siedlungsgesellschaft Stuttgart, Im Kaisemer 13, 7000 Stuttgart 1