

UN TRANSILVĂNEAN ÎN ROMÂNIA MARE – INGINERUL CONSTRUCTOR TIBERIU EREMIE

Nicolae ROTAR¹

nicolae.rotar@gmail.com

ABSTRACT: Following university studies in Western Europe, many Transylvanians (Romanians from the Austro-Hungarian Empire) returned, but to the Romanian Old Kingdom. They contributed later, after the Great Union, to the development of Romania (in 1918, after the World War I, neighboring territories inhabited by Romanians, being then under Russian and Austro-Hungarian Empires governorate, joined Romania). The growth of the territory and of the people of the country, the increased needs of the economy, demanded in the industry, construction, infrastructure, good specialists and honest people. Among them was Tiberiu Eremie (1875–1937). After the secondary education in Braşov, he became a „bridge and road engineer” at the Federal Institute of Technology of Zürich in 1898. In 1899, he joined the Ministry of Public Works of the Romanian Old Kingdom working under the coordination of engineer Elie Radu. After 1906, as an entrepreneur in the construction, implementing the reinforced concrete – a novelty of the time, he was a demanding man, good organizer and of particular moral integrity. He executed, in this manner, remarkable buildings as the Coronation Cathedral and the Episcopal Residence in Alba Iulia; in Bucharest: the Arch de Triumph, many administrative palaces and cultural headquarters; elsewhere in the country: road and rail bridges, the Mausoleum of Mărăşeşti, large factories. He participates in the creation, with exclusive Romanian financial capital, of technical and industrial societies, adding to them public, sanitary and cultural services. Several aspects of his achievements are presented, first of all, on the basis of the valuable work of Prof. Virgiliu Z. Teodorescu: „Tiberiu D. Eremie: An utterly humane man, a worthy example to follow” [1].²

¹ Dr. ing., membru al Diviziei de Istoria Ştiinţei a Comitetului Român de Istoria şi Filosofia Ştiinţei şi Tehnicii al Academiei Române.

² A review by Alex. Păcurar for the book: „Tiberiu D. Eremie: An utterly humane man, an example to follow”, http://studiageographia.geografie.ubbcluj.ro/wp-content/uploads/2014/12/16_Recenzii_207_212-2_Teodorescu.pdf

KEYWORDS: reinforced concrete, Rocna bridge over Siret river, Coronation Cathedral of Alba Iulia, Mausoleum of Mărășești, Arch of Triumph in Bucharest.

Tiberiu Eremie s-a născut 8 august 1875 în Purcăreni, la est de Brașov, comunitate sătească ce face astăzi parte din comuna Târlungeni, județul Brașov. A fost primul din cei cinci copii, ai unei familii înstărite, tatăl său, muncitor și bun gospodar, fiind Dumitru Eremie din Baci, Săcele, iar mama sa Suzana, născută Trandaburu, provenind dintr-o familie de negustori și crescători de turme de porci din Purcăreni, așa cum era ocupația tradițională a locului. În 1878, sub presiunea maghiarizării din Transilvania, aflată sub stapânire austro-ungară, familia își lichidează proprietățile și trece, cu doi copii Tiberiu și Eugenia, în Vechiul Regat. Aici, la Măxineni, azi în jud. Brăila, familia se stabilește pentru o perioadă de timp, în care se nasc și frații săi mai mici. Pentru întreținerea copiilor și propășire, familia se ocupă de agricultură. Mama, Suzana, administrează gospodăria de la Măxineni iar tatăl, Dumitru, ia în arendă moșia de la Măicănești. Harnicia și buna organizare gospodărească a celor doi părinți vor fi fost un bun exemplu pentru tânărul Tiberiu care-și termina studiile liceale cu cele mai bune rezultate {ca „prefect al studenților” [1]} la Liceul Ortodox din Brașov.

Părinții cer și obțin cetățenia română în 1893. Starea materială crescută prin anii de muncă îndârjită, le permite acestora să cumpere, la Epureni-Tutova (azi jud. Vaslui), o moșie de 3.500 falci (~5.000 ha) și să-l întrețină pe Tiberiu la studii superioare în străinătate, în Elveția. Acesta va urma din octombrie 1893 și până în martie 1897 cursurile Școlii Politehnice Confederate din Zürich, absolvind-o ca inginer de poduri și șosele.

Odată stabiliți la Epureni, părinții deosebit de întreprinzători își pot permite și acțiuni filantropice. Ei pun bazele unei școli sătești cu săli de clasă pentru patru învățători, două cancelarii, camere pentru personal, ateliere de industrie casnică pentru fete și băieți, oferind terenul și asigurând cele necesare clădirii, o construcție din cărămidă și beton armat – o noutate în țară la acea vreme – clădire pe care-o proiectează și de a cărei edificare se ocupă tânărul inginer Tiberiu Eremie. Acea școală ființează și astăzi. Timp de zece ani, până în 1921, în acel local, mama sa, Suzana, a asigurat pentru câteva zeci de elevi săraci cele necesare studiului, a administrat o cantină unde copiilor li se asigurau masa de pranz și cina. Dintre elevii educați acolo, mulți au urmat a fi, mai tarziu, meseriași la antrepriza de

construcții a lui Tiberiu Eremie. Pentru munca prestată pe moșia familiei, tatăl a instituit plata localnicilor în jetoane valorice, de circulație locală, având marcată pe avers sigla inițialelor DE suprapuse și textul „**Dumitru Eremie *Epureni**” iar pe revers valoarea: 10 Bani, 1 Leu [2]. Erau destinate cumpărării, din prăvăliile locale, a diverselor produse folosite de membrii familiilor acestora și gospodăriilor lor dar nu și a băuturilor alcoolice. A fost o modalitate de fidelizare a lucrătorilor dar și de descurajare a unui viciu care degrada atât calitatea morală cât și prestația profesională a forței de munca sătești. Au fost și acestea bunele exemple ale părinților pe care Tiberiu Eremie și le-a însușit și le-a aplicat, consecvent, întreprinderilor sale industriale.

Revenit în țară, după studii, este angajat ca inginer asistent în Ministerul Lucrarilor Publice (MLP). Cere, în noiembrie 1898, cetățenia română ce i se acordă, în decembrie același an, când este primit în rândurile Societății Politehnice din România, urmând a fi angajat permanent la MLP în Serviciul de Studii și Construcții, coordonat de către inginerul Elie Radu. Acesta din urmă era cel ce va coordona finalizarea, un an mai târziu – în 1899, a porțiunii de traseu Târgu Ocna-Comănești-Ghimeș al liniei feroviare Adjud-Ghimeș, care face legătura dintre Ardeal și Moldova, lucrare ce fusese preluată de la Trustul Stroussberg și terminată de către inginerul Anghel Saligny. Tânărul inginer Tiberiu Eremie, cu zestrea de studii și experiența de practică studentească din Elveția, este începând din 1899, în mediul tehnic și administrativ aflat sub influența realizărilor unor puternice personalități, inginerii Anghel Saligny și Elie Radu, promotori – în România – a lucrărilor de construcții metalice și din beton armat. Face, în cadrul MLP, o instructivă școală în privința organizării licitațiilor pentru investiții, completitudinii și corectitudinii proiectelor, aprovizionării materialelor, în privința asigurării organizărilor de șantier, a facilităților pentru forța de muncă.

Va promova, la rândul său, din anul 1906, când devine antreprenor de construcții, ceea ce învățase din familie, în școală și de la mentorii săi, în stagiul de la MLP. Va fi, în plan profesional, precum distinșii săi înaintași dar și mai tânărul său coleg de la MLP, ing. George (Gogu) Constantinescu, un la fel de consecvent susținător al soluțiilor constructive utilizând betonul armat, atât la proiectele de infrastructură rutieră și feroviară, la construcții hidro-edilitare cât și la construcțiile civile pe care le va executa.

Erau anii când, prin aportul unor ingineri constructori români, se

utilizaseră în premieră elemente prefabricate de beton armat (Anghel Saligny), se rafinau teoriile și metodele de calcul în manualele tehnice ale domeniului [George (Gogu) Constantinescu, Cristea Niculescu, Emil P. Prager]. În acest context, inginerul Tiberiu Eremie, face în anul 1903 o „Comunicare asupra betonului armat” la Congresul Asociației Române pentru Răspândirea și Învățarea Științei. Expune, evidențiind avantajele comparative ale acestuia față de materialele și metodele tradiționale, descriind sistemele de proiectare și principalele lucrări din Europa, normele de calcul admise, încercările de laborator. Fată de podurile din lemn, piatră și caramidă sau metalice construite până atunci, apariția betonului și a betonului armat a favorizat realizarea unor bolți cu raportul sageata/deschidere mai mare și, în final, poduri cu înălțimi de construcție mai mari dar cu consum mai redus de materiale.

„Din analiza lucrărilor proiectate și construite în perioada 1904–1914, în Serviciul de Studii și Construcții din cadrul Direcției Generale de Drumuri și Poduri din Ministerul Lucrărilor Publice, {între care Traian Irimie și mai tinerii talentați ingineri Ștefan Mirea [3], Gogu Constantinescu} s-a propus un număr limitat de soluții (proiecte „tipizate”) pentru poduri cu deschideri de 14 m, 26 m, 30–37,50 m, 50 m până la 60 m. Podurile se realizau cu bolți multiple având fiecare o lățime unică, în general de 5,00 m, pentru o parte carosabilă de 5,00 m, cu trotuare de 0,90 m. Traficul era restricționat pe o singură bandă, cu circulația semnalizată pe un singur sens. Aceste proiecte „tipizate” au favorizat executarea într-un timp foarte redus a unui număr mare de lucrări eficiente, în perioada de început a betonului armat. Poduri în această soluție tehnică au mai fost construite în România, ele fiind rezistente, durabile și relativ mai ușor de întreținut.

Mai târziu, primul pod de șosea cu patru deschideri în lungime totală de 115 m și fundații din chesoane cu aer comprimat, a fost construit peste râul Bistrița, la Hangu. Lucrarea a fost proiectată de ing. Tiberiu Eremie și executată de Antrepriza C. M. Vasilescu.

În anul 1907 s-a înființat, la noi, prima societate pentru construcții din beton armat – Societatea Beton și Fier, constituită de inginerii Tiberiu Eremie, Gogu Constantinescu și Dimitrie Gheorghe Dima.

Societatea Beton și Fier a executat o serie de poduri și construcții importante pe fundații cu chesoane din beton armat, coborâte cu aer comprimat, din care:

– **Podurile de la Adjudul Vechi și Răcătau**, cu câte nouă deschideri

de 37,50 m, podul peste Bârlad, la Tecuci, cu o deschidere de 50 m și **podul peste Siret, la Rogoaza**, cu 6 deschideri de 60 m, ceea ce a reprezentat cel mai mare pod din România realizat pâna în prezent în această soluție. În prezent el este dezafectat, ca urmare a amenajării hidroenergetice de pe Siret, din zona Sascut (fig 1 – elevații și fig. 2 – secțiuni transversale).

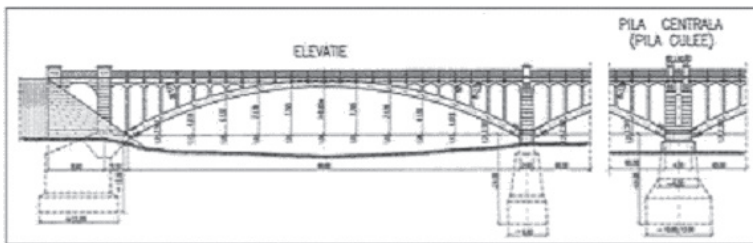


Fig. 1: Pod peste Siret la Rogoaza, DJ 119A, Sascut - Rogoaza - Hurulești. Reconstituire pe baza fotografiilor făcute la podul peste Olt la Izbiceni, neexistând poze cu podul peste Siret la Rogoaza

Infrastructurile podurilor s-au executat cu fundații directe, din che-soane cu aer comprimat la adâncime de cca. 10 m, cu o pilă culee la mijloc, cu dimensiuni de 10,00–12,50 m (Buletinul Societații Politehnice nr. 10, din octombrie 1931, singura mărturie prezentă a existenței podului peste râul Siret la Rogoaza).

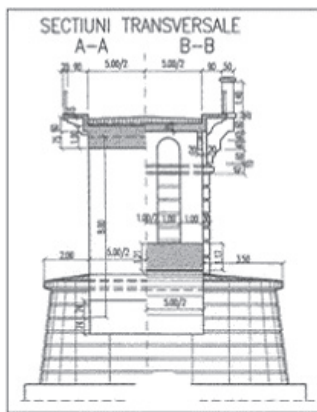
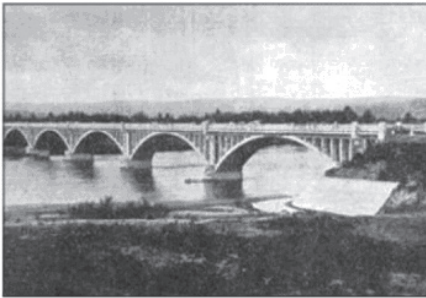


Fig 2 Pod peste râul Siret la Rogoaza. Consolidare. Secțiuni transversale

– Poduri peste râul Siret, la Adjudu Vechi – foto 3 și la Răcăciuni (Răcătau) – foto 4, bolți dublu încastrate cu câte nouă deschideri de 37,50 m și platelajul din beton armat la partea superioară, **podul peste**

Siret, la Rocna {foto 5, vezi [22], [23]}, judetul Neamț, cu patru deschideri de 37,50 m.



*Foto 3 Pod peste Siret, la Adjudu Vechi.
(Album MLP 1904 - 1914)*



*Foto 4 Pod peste Siret, la Răcățâu (Răcăciuni).
(Album MLP 1904 - 1914)*

De menționat preocuparea realizării de construcții cât mai economice pentru podurile de peste Siret. S-au elaborat proiecte cu un grad mare de refolosire, de tipul “proiectelor tip” de mai tarziu; pentru aceste lucrari s-a adoptat soluția cu deschideri de 37,50 m, toate podurile fiind executate de Societatea Beton și Fier, începând cu anul 1907.

Dintre lucrări, a mai rămas în exploatare podul peste Siret, la Adjudu Vechi. Podul peste Siret, la Răcăciuni, s-ar fi putut păstra în exploatare ținând seama de etapa cand a fost executat și de valoarea lui istorică, dar fost dezafectat cu ocazia executării amenajării hidrotehnice de la Răcăciuni. Podul peste Siret, de la Rocna, cu patru deschideri de 37,50 m, a fost distrus în timpul războiului” [4].

Numai în Moldova, Societatea Beton și Fier a mai executat: poduri rutiere peste Siret, la Dolhasca și Brătești, la Pașcani, Roșcani și Talpa; peste Bistrița la Borca, Roznov, Costișa, Secu, Buhalnița; peste Jijia la Sculeni și Popricani; peste râul Moldova la Mălini; podul de cale ferată peste Milcov, la Focșani, tronsoanele de cale ferată Roman-Băcești, Pașcani-Târgu Neamț [1].

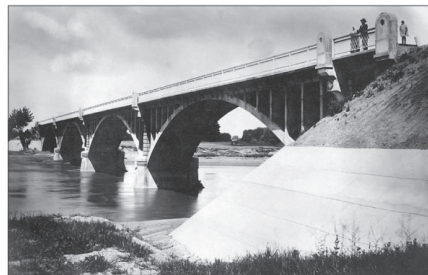
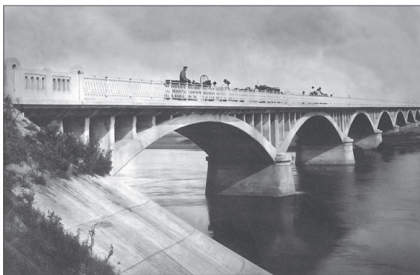


Foto 5 a – b. Rocna (jud. Neamț). Podul de beton armat de 170 m lungime peste râul Siret

Prin corectitudinea manifestată în postura de antreprenor, Tiberiu Eremie și-a câștigat un bun renume, atât printre comandarii lucrărilor cât și printre lucrători. Proiectarea inginerescă și utilizarea materialelor de construcție fiind riguroase, buna organizare a șantierelor sale și termenele scurte de execuție pe care reușea să le realizeze, i-au permis ofertarea unor prețuri convenabile în licitațiile vremii. Calitatea lucrărilor antreprizei sale fiind exemplară, i-au fost încredințate lucrări variate, cele mai multe dintre ele fiind deosebit de importante. Tiberiu Eremie a colaborat astfel, în privința proiectelor de clădiri civile, cu diverși ingineri constructori și arhitecți ai vremii, astfel:

– cu arh. Ion Berindey pentru Palatul Cantacuzino din București, finalizat în 1902 (azi Muzeul Național “George Enescu”); Palatul Sindicatului Ziariștilor (adăpostind astăzi “Teatrul foarte mic”), construcție începută în 1915, întreruptă în 1916, în timpul Primului Război Mondial, reluată în 1919 și terminată în 1921/1922;

– pentru lucrările edilitare ale Piteștiului, Uzina pentru alimentarea cu apă situată în comuna Mărăcineni, și clădirea Uzinei Electrice (1912), existentă și astăzi, cu inginerul piteștean Dimitrie Gheorghe Dima, asociat al său în Societatea Beton și Fier [5, 6];

– cu arh. Dimitrie Hârjeu, în 1912, pentru teatrul Roxy din strada Lipscani, teatru care mai târziu s-a numit Rapsodia, prima lucrare pe cadre de beton armat din București;

– pentru lucrările de captare de la Ulmeni pentru alimentarea cu apă a Bucureștiului, cu inginerul Dionisie Germani [7].

– cu arh. Victor Ștephănescu pentru ansamblul Catedralei Încoronării și reședința episcopală din Alba Iulia [8] (mar. 1921 – sep. 1922);



Foto 6: Catedrala Încoronării – Alba Iulia [8]

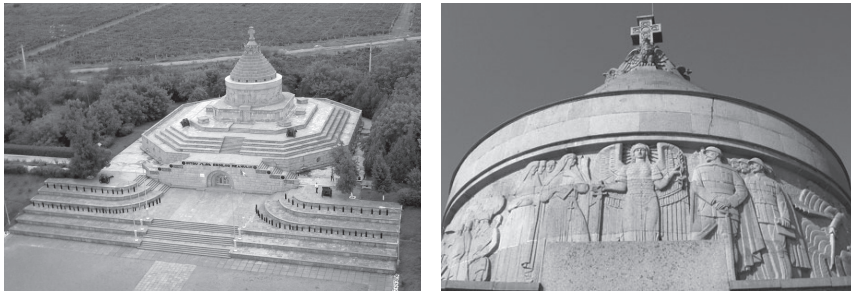


Foto 7: Mausoleul de la Mărășești [9]

– cu arh. Nicolae Ghica-Budești pentru Mausoleul lui Vasile Alecsandri de la Mircești, construit, conform dorinței testamentare a poetului, din inițiativa Academiei Romane, cu sprijinul Ministerului Artelor, între anii 1925–1928.

– cu arh. Ioan D. Traianescu, profesor la Academia de Arhitectură din București, pentru Catedrala Mitropolitană din Timișoara, lucrare începută în 1936;

– cu arh. Petre Antonescu, în București, pentru Palatul Societății de asigurari “Agricola-Fonciera” din fosta piață a Senatului, Arcul de Triumf și Palatul Facultății de Drept.



Foto 8, 9: Arcul de Triumf, Palatul Facultății de Drept – București [10, 11]

– cu arh. Paul Smărăndescu, în București, pentru Palatul Societății de asigurari Adriatica-Trieste (sau al Societății „Clădirea Românească”). Blocurile Agricola-Foncieră și Clădirea Românească au fost construite începând din 1926. Sunt cunoscute și sub denumirea de imobile cu “glo-riete”, după detaliile arhitectonice cu coloane de pe terasele superioare; actualul sediu al Facultății de Farmacie, construit pentru a găzdui Liceul de fete „Regina Maria”. Clădirea a fost executată în trei etape (1924, 1927

și 1934) de antrepriza inginer Tiberiu Eremie. “Este o lucrare de tranziție între stilul național de arhitectură și un stil modern, funcțional, contemporan. Ferestrele ample, împreună cu friza stilizată și consolele și ancadramentele geometrice transformă elementele preluate din neoromânescul propriu arhitectului în elemente de inspirație Secession, aducându-le mai aproape de repertoriul Art Deco contemporan construcției acestui liceu.” [12]; Clădirea Societății Imobiliare cu fațada dinspre Calea Victoriei, incluzând pasajul dintre Calea Victoriei și Strada Academiei, clădire construită în 1913. “Propunerea arhitectului este o fațadă eclectică, cu registrul parterului și al mezaninului puternic vitrat, dedicat spațiilor comerciale. Registrul median, bordat de bovindouri masive, este dominat de uși vitrate de dimensiuni mari către balcoane și balcoane franțuzești. Intrarea în pasaj este subliniată de același tip de bovindou, înalt cât patru niveluri, puternic vitrat și încununat de un acoperiș mansardat. Acoperișul este ornat cu lucarne cu ancadramente baroce” [12].

Din 1898, Tiberiu Eremie devenise membru al Societății Politehnice iar între 1920–1922 este membru în comitetul de conducere. În 1924 era ales președintele secției a III-a pentru ingineri, antreprenori și industriași din domeniul construcțiilor; a fost desemnat președinte al Bancii Sindicatului antreprenorilor. A fost vicepreședinte al AGIR, membru în Comitetul de Direcție și în Comitetul Superior al redacției „Buletinului Societății Politehnice din România”. A fost totodată inițiatorul revistei tehnice „Ciment și Beton”. Implicat și în activitatea culturală, a fost sponsor discret și membru activ al Ligii Culturale și al Revistei *Neamului Românesc* a lui Nicolae Iorga, a fost membru în societatea „Tinerimea Română”. În calitate de președinte al Societății „Transilvania”, a militat pentru ajutorarea studenților și elevilor pentru a deveni buni meseriași. Datorită interesului sau pentru educarea și bunăstarea tineretului studios, prin Întreprinderea sa își aduce contribuția la lucrările din București ale Palatului Societății „Tinerimea Română” și, alături de acesta pe cheiul Dîmboviței, la cea a Societății Studenților în Medicină [12].

„La data de 10/23 martie 1914, Tiberiu Eremie alături de 10 semnatari, dintre care noua erau ingineri (Mihail Lupescu, N. Zanne, V. Ionescu, Teodor Slăniceanu, D. Eremie, Aurel Grigoriu, Hartel, G. Săpunaru, Stroescu), cărora li s-a alăturat marele industriaș Dumitru D. Bragadiru, au semnat actul de înființare al Societății anonime pe acțiuni „Dâmbovița”. Capitalul inițial subscris era de 1.150.000 lei, fondatorii propunându-și

înființarea unei fabrici de ciment la Fieni, cu o producție de cel puțin opt vagoane zilnic (aproximativ 80 de tone). ... La Fieni, în perioada interbelică s-au construit numeroase clădiri, nu numai pentru administrația fabricii, ci și pentru angajații, conducerea și acționarii săi. O mare parte dintre acționarii principali și-au legat cariera și chiar viața de Fabrica de ciment „Dâmbovița”, cât și de localitate. Dumitru D. Bragadiru, mare industriaș și președinte al Consiliului de administrație, și-a construit o casă în apropierea fabricii, la fel procedând și alți acționari, membri ai conducerii și ingineri. Din Consiliul de administrație al S.A. Dâmbovița „Fabrica de ciment Fieni” au făcut parte și alte personalități ale societății românești ca Vasile Goldiș, om politic și publicist, David Emmanuel, matematician, profesor universitar, membru al Academiei Române, sau Radu R. Rosetti, general și istoric, membru al Academiei Române” [14]. Ca fondator și membru în Consiliul de administrație a societăților tehnice din Fieni: „Dâmbovița”, producătoare de ciment și „Electrostar”, producătoare de articole electrice, Tiberiu Eremie a contribuit la emanciparea acestei localități din județul Dâmbovița. A construit un Cămin Cultural al Societății Dâmbovița cu sală de conferințe, festivități și spectacole teatrale, o bibliotecă, o baie populară, un dispensar cu spații pentru consultații, operații, saloane cu paturi și o farmacie. Spațiul includea un magazin cu depozit, o măcelărie, restaurant, frizerie, alte spații pentru administrația clădirii [1].

După 1921, rămas singur asociat la „Beton și Fier” {Gogu Constantinescu plecase din țară în preajma primului război mondial, Gheorghe Dimitrie Dima a trecut în politică – prefect al județului Argeș în anul 1921 în timpul guvernului generalului Alexandru Averescu – murind în 1923 [6]} a înființat și s-a preocupat de dezvoltarea „Întreprinderii generale tehnice Tiberiu Eremie”, concomitent fiind implicat și în consiliile altor societăți comerciale și industriale cum ar fi asocierea sa cu Bragadiru și Grigoriu la Societatea „Betonul” și Fabrica de Cărămidă „Ing. Tiberiu Eremie, D.D. Bragadiru și ing. A. Grigoriu”.

Intre ultimele clădiri executate personal de Traian Eremie la conducere Întreprinderii sale au fost, în anii 1934–1936, în București, Halele Ford și Facultatea de Drept, ambele în colaborare cu arhitectul Petre Antonescu.

După moartea sa, în 1937, antrepriza va continua să lucreze [15], păstrând buna tradiție, până în 1948. Se realizează, între altele, reconstrucția Podului Eroilor peste Bega, în Timișoara (cel mai vechi pod de fier al orașului, construit în 1870–1871). În anul 1938 podul vechi a fost demolat

și înlocuit cu actualul pod, construit din beton armat. A fost proiectat de inginerul Ioan Polen și construit de Întreprinderile Generale Tehnice Inginer Tiberiu Eremie S.A. – București. [16]. În 1940, este construită aripa dinspre Ateneu a Palatului Regal (numită „Splendid” după numele complexului hotelier vecin – distrus în razboi), după proiecte realizate de arhitecții Cicero Gorciu, Statie Ciortan și Nicolae Nenciulescu. La execuție, Întreprinderea lui Tiberiu Eremie a participat alături de firmele inginerilor Emil Prager, Ioanovici și Ignat. Tot în București, este ridicat “...imobilul APACA {botezat după fosta denumire comună a atelierelor Administrației Publice Autonome a Confecțiilor Armatei – APACA, ateliere aflate în acel loc [17]}. A fost desenat de un colectiv de arhitecți din care au făcut parte M. Alifanti, H. Stern, A. Damian, G. Pavlu, I. Șerban, I. Ghica-Budești, V. Krohmalnic. Proiectul de rezistență/beton a fost realizat și coordonat de către echipele conduse de inginerii Emil Prager, antrepriza Tiberiu Eremia, Emil Calmanovici. Prima aripă a clădirii APACA și cantina/sala de festivități au fost realizate într-un timp record de 97 de zile, de către muncitori calificați și brigadierii UTM-iști, lucrând în trei schimburi, fiind inaugurată cu trei zile înainte de sărbătoarea de la 1 mai 1948” [18]. Ca o ironie a sorții, după nici o luna, intra în vigoare “Legea nr. 119 din 11 iunie 1948 pentru naționalizarea întreprinderilor industriale, bancare, de asigurări, miniere și de transporturi” – între acestea, la Anexa VII, alături de alte 9 figurează și ‘Întreprinderile generale tehnice, Ing. T. Eremia București’ [19]. Într-o singură zi, tot ce însemna industrie în România a fost naționalizat, fără ca proprietarii să primească vreo despăgubire. Totuși, Întreprinderile Generale Tehnice Inginer Tiberiu Eremie lăsaseră țării o frumoasă zestre de construcții trainice, cadre tehnice deosebit de bine pregătite ce-i vor continua munca, locuințe și amenajări social-culturale.

Asemănătoare amenajărilor sociale din Fieni, Tiberiu Eremie finanțează și construiește și în București locuințe pentru salariații săi. “Zona cuprinsă între cursul Dâmboviței, Grădina Botanică, Palatul Cotroceni, șoseaua Panduri și strada Izvor, dispunea de vaste terenuri neconstruite. În 1922 a fost autorizată acolo parcelarea Principesa Elena, din inițiativa grupului de coproprietari din zona Cotroceni ... care conținea 174 de parcele și ocupa o zonă compactă delimitată de str. Doctor Petre Herescu, str. Doctor Carol Davila, str. Doctor Joseph Lister, str. Doctor Grigore Romniceanu, la care se adăugau, spre sud-vest, parcelele de pe strada Profesor Doctor Ion Athanasiu. În cadrul acestui ansamblu de parcelări a fost autorizată,

în același an, lotizarea Întreprinderilor Generale Tehnice „Tiberiu Eremie” (strada Doctor Mihail Marinescu), care conținea 30 de parcele destinate construirii de locuințe pentru angajații societății (Vezi dosarul 117/1922, Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Ministerul Lucrărilor Publice, Consiliul Tehnic Superior)” [20].

Intre mulți alți colaboratori ai săi, se remarcase și mai tanarul inginer Aurel B. Beleş (1891–1976), devenit ulterior profesor și academician. „Între anii 1920–1948, ca angajat la Întreprinderea Tiberiu Eremia și apoi la Societatea Națională de Construcții, acesta a întocmit proiecte și a condus execuția unor construcții importante printre care: hotelurile Royal Palace și Paris; căminul Societății studenților în medicină; clădirea Tinerimea Româna, cuprinzând și o sală de spectacole; complexul de cladiri Agricola Pondera; silozul și construcțiile industriale anexe ale fabricii de bere Bragadiru; garajele și remizele I.T.B. Panduri, Splaiul Unirii, Dudești și Bucureștii Noi; cinematograful Marna; hotelul Splendid; planșeul de pe Dâmbovița; teatrul C.I. Nottara; garajele Ciclop și Cobălcescu; Palatul Băncii Naționale – toate din București; uzina de reparare a locomotivelor aparținând fostei Societăți Franco-Române din Brăila; viaductul de intrare în defileu de 280 m lungime pe linia ferată Bumbești-Livezeni; fundațiile podului de cale ferată peste Jiu la Filiași; fabrica de ciment Fieni; rafinaria de petrol Brazi; halele de alimente din Giurgiu; clădirea Tezaurului Băncii Naționale de pe șoseaua Sinaia-Moreni; dublarea liniei ferate Teiuș-Apahida; reconstrucții și consolidari de clădiri dupa seismul din anul 1940” [21].

Profesorul Dionisie Germani, decan la Catedra de hidraulică și mașini hidraulice din Școala Politehnică din București, ce se cunoscuse cu Tiberiu Eremie cu prilejul proiectării și execuției alimentării cu apă a orașului Pitești și a lucrărilor de captare de la Ulmeni, pentru București, îl caracteriza astfel, după moarte, pe apreciatul antreprenor: “... cu toată înfățișarea sa calmă, era un om de o energie rară, iar modestia care îl caracteriza, contrasta cu meritele, cari făceau din el una din cele mai reprezentative figuri ale tehnicei românești. El n’a avut numai o activitate prodigioasă, care lasă în urma ei monumente de artă inginerescă, presărate pe tot întinsul țării; numele lui va rămâne legat de progrese temeinice, realizate la noi în țară pe tărâmul tehnic, primele poduri de beton armat, primele noastre întreprinderi de fundațiuni cu aer comprimat, cari până la el se executau numai de marii antreprenori străini. El a făcut parte din pleiada tinerilor ingineri români, cari în primele rânduri s’au avântat cu curaj și încredere în domeniul, puțin

explorat și plin de riscuri, al întreprinderilor de lucrări publice, trăgând o brazdă adâncă în ogorul înțelenit al industriei naționale” [7].

Referințe bibliografice:

- [1] Virgiliu Z. Teodorescu, Tiberiu D. Eremie: un om de omenie, un demn exemplu de urmat”, Ed. AGIR, București, 2013, vezi ref. în limba engleza: Alex. Păcurar, „Tiberiu D. Eremie: An utterly humane man, an example to follow”, http://studiageographia.geografie.ubbcluj.ro/wp-content/uploads/2014/12/16_Recenzii_207_212-2_Teodorescu.pdf
 - [2] Marian Bolum, Jetoanele – semne monetare de ieri și de azi, Revista cultural-științifică Lohanul, nr. 16, martie 2011, Huși, jud. Vaslui; „În anii 1908–1912 moșia Epureni era în proprietatea soților Dimitrie și Suzana Eremie (sau Eremia). După anul 1918 a urmat împrumutarea, pământul agricol fiind expropriat.
- În perioada interbelică Suzana Eremia stăpînea o pădure în Epureni. Probabil că aceste jetoane au fost folosite înainte de primul război mondial.” http://romaniancoins.org/romaniantokens/ro_epureni.html;
- [3] N. Noica, „Personalități românești în construcții – Stefan Mirea (1882–1932)”, Revista Construcțiilor, apr. 2016;
 - [4] Gheorghe Rudi Buzuloiu, „Podurile: bolti și arce (IX)”, Revista construcțiilor, oct. 2015;
 - [5] P. Popa, P. Dicu, S. Voinescu, „Pitești – tradiții și contemporaneitate”, Biblioteca județeană „Dinicu Golescu” Argeș, Pitești, 2008;
 - [6] P. Popa, P. Dicu, S. Voinescu, *Istoria municipiului Pitești*, Ed. Academiei, 1988;
 - [7] Dionisie Germani, „Tiberiu Eremie”, Revista Țara Bârsei nr. 4–6, p. 340, iul.-dec. 1938, Brașov, republicat din Buletinul Societății Politecnice din România, No. 1, Ianuarie, 1938, http://documente.bcuccluj.ro/web/bibdigit/periodice/tarabarsei/1938/BCUCLUJ_FP_280068_1938_010_004_006.pdf, („Prof. Dionisie Germani devine decan la Catedra de hidraulică și mașini hidraulice din anul 1920, odata cu transformarea Școlii Naționale de Poduri și Șosele – București în Școală Politehnică. A desfășurat și o însemnată activitate de proiectare în domeniul alimentării cu apă a orașelor: Tulcea, Turnu-Măgurele, Pitești, București – Arcuda și a contribuit la lucrările de captare de la Ulmeni pentru București etc. A elaborat proiectul general de canalizare a Capitalei. De asemenea, a proiectat și canalizarea orașelor: Brăila, Ploiești, Curtea de Argeș, Satu-Mare.”, Personalități românești în construcții – autor Hristache Popescu, Revista Construcțiilor – Nr. 141, pg. 62, oct. 2017, https://issuu.com/revistaconstrucțiilor/docs/rc_nr_141_octombrie_2017);

- [8] Alexandru Briciu, Catedrala Încoronării, sub ocrotirea Sfintei Treimi, Ziarul „Lumina”, 27 mai 2018;
- [9] Mausoleul de la Mărășești, <https://www.crestinortodox.ro/biserici-manastiri/mausoleul-la-marasessti-67917.html>;
- [10] Arcul de triumf din București, http://bucuresti.tourneo.ro/arcul-de-triumf_3455.html;
- [11] Palatul Facultății de Drept – București, <http://romaniaturism.com/2014/05/24/palatul-facultatii-de-drept/>;
- [12] <https://docslide.net/documents/150-obiective-bucurestene-cultour.html>;
- [13] Virgiliu Z. Teodorescu, *Un mare creator de arhitectura monumentala: inginerul Tiberiu Eremie*, Univers Ingineresc nr.: 3/2013, 1–15 februarie 2013
- [14] Bogdan Murgescu, Andrei Florin Sora, *100 de ani de ciment la Fieni*, ed. Bogdan Arnăutu, București: Noi Media Print, 2014, ISBN 978–606–572–039–8;
- [15] Întreprinderile generale tehnice Inginer Tiberiu Eremie, Societate anonimă București, 1938, 10 Acțiuni nominative în valoare totală de 1000 lei. Vezi în text: “...în urma deciziei Adunării generale extraordinare din 24 Noiembrie 1938... au fost modificate și statutele societății ... Doi administratori”; <http://epaminonda-epaminonda.blogspot.com/2015/04/ro-m-on-76.html>;
- [16] Denisa Matei, „*Râul Bega și frumoasele sale poduri*”, blog: Ploaia de cuvinte, 1 mai 2012, foto Zorislav Stojanivici, http://ploaiadecuvinte.blogspot.com/2012_05_01_archive.html;
- [17] Monitorul Oficial al României, Partea 1, 6 mai 1941, nr. 105, pg. 2408: “Pe toate efectele (militare) confecționate de A. P. A. [Administrația Publică Autonomă] a Atelierului Central de Confecții al Armatei, se vor aplica timbrele: A. P. A. C. A., admis, talia, mărimea, numărul de serie, anul de confecție.”;
- [18] <https://www.rumaniamilitary.ro/inca-o-istorie-aproape-nestiuta-2>;
- [19] Monitorul Oficial al României Nr. 143 și 135 din 14 și 24 Iunie 1948, <https://statuldacia.files.wordpress.com/2016/02/lege-119-din-1948-nationalizare-in-vigoare.pdf>;
- [20] Ana Maria Zahariade et al., „*De la Înfundătură la Intrare – Locuri ale Bucureștilui cotidian*”, Ed. Universitară „Ion Mincu”, București, 2016;
- [21] Hristache Popescu, *Personalități românești în construcții*, 2008, Ed. H.P., 892 p., ISBN: 978–973–990–9–6;
- [22] Foto din: Volker Wollmann, *Patrimoniu preindustrial și industrial în România*, vezi http://digital-library.ulbsibiu.ro/dspace/bitstream/123456789/1138/1/Poduri_Patrimoniu_Wollmann_207-211.pdf;
- [23] Sabin Florea, Constantin Ionescu, Cornel Chirvai, *Podul – Creație, Trăire și Cunoaștere*, Ed. Media, ISBN: 978–973–88302–4–0.