

Redacția și Administrația
ARAD
Bulevardul Carol No. 63
Telefon: 11.82

gini — 2 Lei

Duminecă 29 August 1937
Anul III, No. 1

Ziar popular independent
Apare săptămânal

Director:
Ion Jelecuteanu

Inainte



ABONAMENTE: 1 an Lei 160; 6 luni 80 Lei; 3 luni 45 Lei. Pentru instituții și administrații publice Lei 1.000.-

și apuncturi se primesc la Administrația ziarului

Război și Pace

Pentru propășirea universală este, în primul rând, necesară, dar absolut necesară, pacea între popoare.

Cataclismul ale cărui urmări le mai simțim și astăzi, a zdruncinat din temelii, organizația vechei Europe politice, nereușind însă, să consolideze Europa rezultată din ciocnirile războiului.

Căci pacea din 1918 s'a încheiat mai mult datorită epuizării economice a statelor, decât unei dorințe sincere de împăcuire generală.

Invingători și învinși, au fost atunci, deopotrivă, de încercați economicște, cu deosebirea că moralul învingătorilor a fost elementul principal de rezistență.

În aceste împrejurări s'a încheiat pacea din 1918.

De atunci și până astăzi învingători și învinși, deopotrivă, s'au pregătit pentru socoteala de mai târziu, care a persista și persistă încă în gândul fiecăruia.

Orientările politice europene de după război, prezintă deosemeni un mozaic interesant. Monarhii prăbușiți, monarhi-păpuși în mâna unor dictatori pricepuți, democrație avansată până la negarea completă a proprietății individuale, răsism lipsit de logică sau democrații moderate care plutesc între dictatura naționalistă și nesocotința proletară.

... Prea multe sisteme politice, pentru că posibilitatea unei păci trainice, să aibă sorți de izbândă.

Și-acum?

Peste tot înarmări febrile. Dudaie cu ptoarele fabricelor de muniții, forfotesc laboratorile, răsună câmpurile de manevre, bate la poarta păcii, stăruitor, tot mai stăruitor, moartea.

În extremul-orient, ciocnirea chino-japoneză, amestecă deopotrivă interese engleze-franceze—germane, italiene și rusești.

În Spania se luptă de o parte a baricadelor dictaturii naționaliste de cealaltă, cele proletare. Și'n mijloc ca și Hristos între tâlhari, poporul spaniol, care nu vrea decât liniște.

Germanii pândesc granița franceză, ungurii pe cea românească... incolo e pace deplină.

La Paris, pastorul Jezechiei, pledează patetic pentru pace, iar în vecinătate uzinele Creuzot robotesc zi și noapte!

La Geneva Liga Națiunilor vrea pace, pace și iar pace.

Lumea e împărțită în două, și nu se știe până'n momentul critic, cine va învinge.

Un accident cât de mic, cât de banal și stupid, poate aprinde vâlvătaia războiului.

Un altul, îl poate numai amâna. Dar... pentru cât timp oare?

George Vlahu

Reaparem

Ministerul de interne, a aprobat reparația ziarului „Inainte”

Cu acelaș program și cu acelaș entuziasm din trecut, vom merge pe liniile ce ne-am impus: ziar popular, independent și național.

„Inainte” nu va cunoaște ocolișuri, nici absențe dela datorie. Va fi o tribună românească, pusă în slujba celor de mai sus, care va lupta fără preget pentru afirmarea românească, aci pe frunțurile de Vest ale Țării.

Pe graniță...

Problemele cari se impun, aci, pe graniță, sunt multiple și deopotrivă de însemnate din punct de vedere național.

Trăinicia unei țări este în funcție, de coeziunea ce există între cetățenii ei, și în funcție, tot atât de mare, de siguranța granițelor.

Pentru că această siguranță a granițelor, să fie ceva real, ceva palpabil, se cere în primul rând, ca de-alungul tuturor frontierei să nu fie decât funcționari români, meseriași români și agricultori români, căci în cazul de față, singurii și prezintă garanții de sinceritate și lealitate față de stat.

Iată de ce socotim oportună, chiar foarte oportună, măsura luată de guvern, de-a muta de pe graniță pe toți funcționarii minoritari.

Dar numai atâta nu-i de ajuns.

Camera de muncă și cea de industrie, ar trebui să dea meseriașilor și comercianților români, un larg concurs pentru a putea înjgheba pe graniță întreprinderi lucrative românești.

Tot așa Camera Agricolă — dacă la fruntea ei se găsesc oameni cari își înțeleg menirea — ar trebui, cu ori ce jerfe să sprijinească agricultorul român, pentru că acesta să se întărească, iar producția lui agricolă să fie superioară producției agricole a minoritarilor.

Iată deci un întreg plan de lucru, care se rezumă în câteva cuvinte: ridicarea pe orice căi și cu orice preț a elementului românesc de pe graniță.

Cine are urechi de auzit, să audă!

I. Jelecuteanu

Aviația Românească

Linii aeriene -- Trimotorul „România” -- La aeroportul Arad

Aviația, ramură de-o capitală importanță în apărarea unei țări, a intrat și la noi, în ritmul unei dezvoltări, care nu poate decât să ne bucure.

Sub privigherea Augustă a Majestații Sale Regelui Carol al II-lea, sub conducerea pricepută a d-lui Radu Irimescu unul dintre primii aviatori români, și cu sfătuirea tehnică a generalului Beroniade, aviația romană, va merge numai pe drumul unei propășiri folositoare țării.

Împărțită până acum în aviație militară și aviație civilă, i-a lipsit poate unitatea sufletească necesară marilor înfăptuiri.

Dar, din momentul în care aviația civilă a trecut sub controlul direct și efectiv al statului, a luat naștere în rândurile zburătorilor noștri, acea unitate de gând și simțire, care stă la baza faptelor eroice adânc încrestate în istoria omenirii.

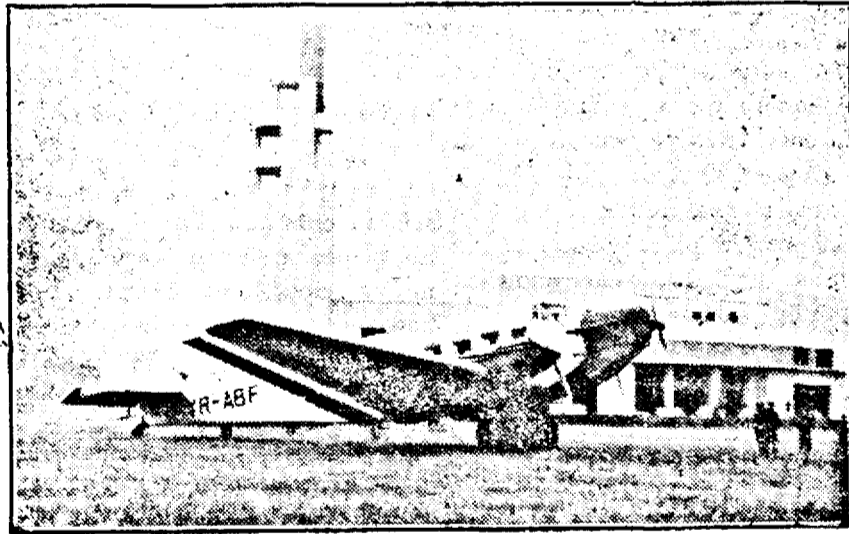
Căci, niciodată, o faptă măreață nu s'a făcut fără suflete cari bat în unison, fără hotărâre și fără entuziasm.

Zburători avem. Dintre cei mai pricepuți și dintre cei mai buni. Atunci chiar, când aviația noastră era doar în faza copilăriei, zburătorii români, pe câmpul de luptă au făcut viteji de-au umit lumea.

De atunci și până acum s'au schimbat multe. Multe de tot. Avem acum o industrie aviatică românească. Avem școli pentru zburători și avem aparate trainice și înzestrate cu tot utilajul recent.

În aceste condițiuni, aviația noastră este sorțită să poarte'n nesârșitul aerului gloria neamului românesc.

Să-i ajute Dumnezeu!



Marele avion trimotor „România”.

Ritmul trepidant al vieții, modernizează chiar și cele mai tradiționale colțuri de țară, prin introducerea creațiunilor de tehnică, puse 'n slujba marelui public.

Orașele mari se bazează mai mult pe mersul viu al comerțului și al industriei.

Acestea, la rândul lor, au nevoie neapărată, de o sumedenie

de împrejurări, cari să contribuie în armonioasă conlucrare, la stimularea diferitelor afaceri.

O condiție esențială, a oricărui gen de tranzacțiuni, este rapiditatea mijloacelor de locomoțiune. Între diferite centre comerciale,

Pentru a înlesni deplasările, s'au înființat legături aeriene între diferite puncte ale țării.

Linii aeriene

Astfel, avioanele societății L. A. R. E. S. (Linii aeriene române exploatate de stat) fac legătura între:

București — Constanța, București — Iași — Chișinău, București — Cernăuți — Varșovia, București — Cluj — Praga, București — Cetatea-Albă și București — Turnu-Severin — Timișoara — Arad.

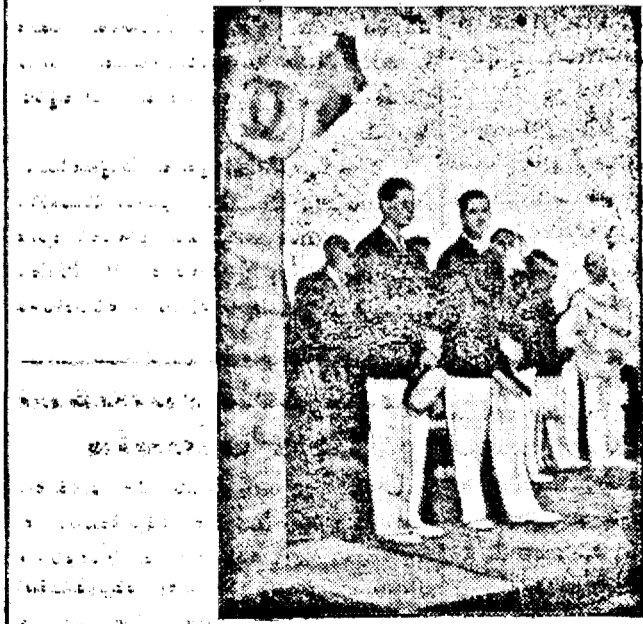
Toate avioanele cari circulă pe liniile de mai sus, sunt dintre

ultimele modele aviatică, prevăzute cu aparate de T. F. F. și Gonio, cari sunt în legătură permanentă cu pământul, făcând astfel, prin comunicările precise și repetate, imposibil orice accident.

Personalul navigant este admirabil pregătit din toate punctele de vedere el inspirând călătorilor deplină încredere.

Manevre regale în luna Septembrie

In luna Septembrie vor fi precum și armele motorizate. mari manevre regale. In acest scop, s'au făcut numeroase concentrări de ofițeri și trupe



M. S. Regele și Marele Voevod Mihail, la serbările Marinei

rezerve. La manevre vor participa atașaii militari străini. Prin temele ce se vor pune, trupele vor utiliza întregul material perfecționat, la care s'a ajuns

1 Octombrie se vor face noi avansări.

Prima serie de concentrări începe la 1 Septembrie, iar a doua la 1 Octombrie.

Trimotorul »România«

Pe linia București - Turnu-Severin—Timișoara—Arad, circulă de câteva săptămâni, avionul trimotor „România” fabricat de Junkers, cu 1050 cai putere, și cu greutatea de 10 tone cu viteza comercială, medie orară, de 200 Km.

Pleacă din Arad în zilele de Marți, Joi și Sâmbătă la orele 7,29 dim. precis și ajunge la București la ora 10 dim.

Avionul este pilotat de către pilotul Evghenovici, unul dintre așii aviației civile, radio-telegrafist este

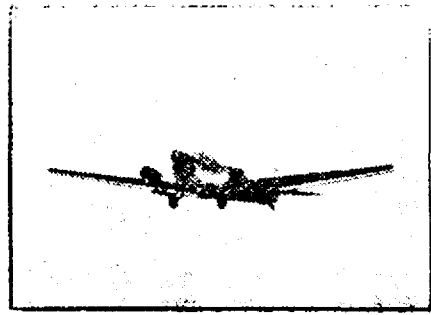
tânărul și priceputul Beza, iar mecanic Popelea.

Costul transportului de la Arad la București este cu ceva mai redus decât costul unui bilet întreg cl. Il accelerat până la București. Funcționarii publici și ofițerii se bucură de 20% reducere, de care se bucură și aceia cari pleacă de la Arad sau București și se reîntorc cu același avion.

Biletele se pot procura la aeroport sau la Wagon-Lits, iar transportul din centru la aeroport și înapoi, intră în costul biletului.

Aeroportul Arad

În apropierea Pădurii Ceala, se construiește în antrepriza an-



Avionul în zbor

trepreneurului Marian din Arad, o impozantă aerogară, care va deservi linia aeriană internațională ce va trece prin Arad. Aerogara, este după modelul celei de la Cernăuți.

Comandant al aeroportului este d. căpitan aviator Bărbulescu din Flotila II aviație Cluj, secundat de către d. Nicu Paraschiv, doi aviatori distinși, cari se îngrijesc de bunul mers al aeroportului Arad, fiind oricând la dispoziția publicului.

În curând, pe toate liniile aeriene se vor introduce avioane Marchetti-Savoia cu o viteză orară de 350 Km.

Pentru punerea la punct a acestora, va pleca în străinătate pilotul Evghenovici care pilotează avionul „România”.

Publicul poate să aibă cea mai

mare încredere în acest nou mijloc de transport, care prin rapiditatea lui, scurtează enorm distanțele.

Este interesant de amintit cazul unui concetățean de-al nostru, care fiind urgent chemat la patul moarte al tatălui său, a închiriat la București un avion special, aterisând în condițiuni impecabile, după două ore la Arad, Avantagiile pe cari le prepi-



Lt. Paraschiv, pilotul Evghenovici și Căp. av. Bărbulescu,

cită călătoria cu avionul, îndeosebi în chestiuni extra urgente nu se pot îndeajuns aprecia, și ne am bucura nespuse de mult, dacă marele public ar privi cu multă încredere cursele aeriene.

Grănicer ungar dezertor

Eri a fost înaintat la comandamentul diviziei din localitate un grănicer ungar, care a trecut granița în mod fraudulos în România, predându-se autorităților. Șeful de post din comuna Altea unde s'a prezentat grănicerul ungar, după ce l'a interoghat și dresat actele cuvénite, l'a înaintat la Oradea.

Grănicerul declară că se numește Balog Ioan, de tel din județul Bihor cetățean ungar. A dezertat din armata ungară pentru motivul că în ultimul timp nu a mai putut suporta mizeria ce întâmpina din partea superiorilor săi, care deși știau că este cetățean ungar, tot îl bănuiau că este român iredentist și nu puteau să aibe încredere în el.

Balog declară că, în armata ungară, domnește cea mai mare mizerie, și oricât ar fi cineva de bun patriot se desguștă din cauza lipsurilor, mai ales în ceea ce privește îmbrăcămintea și hrana. În continuare, a rugat să fie judecat și condamnat de autori-

tățile române, căci mai bine este în închisoarea românească decât în armata de paradă a Ungariei.

După îndeplinirea tuturor formalităților, Balog va fi înaintat la Consiliul de Război din Cluj, făcându-se vinovat pentru trecerea frauduloasă a graniței.

S'a aprins o nouă sondă lângă Copșa-Mică

Pe dealul Somârta de lângă comuna Poștea Mare s'a aprins una din sondele de gaz metan. Gazul ieșe cu extraordinară presiune întinzând spre cer o coloană de foc de peste 20 metri înălțime.

Sgomotele subterane sunt infernale. Cauzele exploziei nu se cunosc. Numeroși specialiști ai Societății naționale de gaz metan din Mediaș s'au dus la fața locului și au procedat la luarea măsurilor dictate de o asemenea nenorocire. Sonda arde cu furie, svârbind gaze, pietre și bolovani.

Valorificarea grâului și morarii

Deodată cu începerea campaniei de grâu, a apărut un decret nou de valorificare. Titulatura însă constituie numai un pretext de motivare, deoarece grâul nu mai are nevoie de valorificare, azi când datorită situației piețelor externe, se valorifică singur.

Principalele arucole ale decretului sunt: Prime, prețul minimal și de acoperi prime și de a susține prețul minimal, taxa de valorificare. Prime nu se mai dau, taxa a ramas exagerată, prețul minimal nici nu s'a stabilit nefiind nevoie de el. Se pune deci, întrebarea: pentru ce această mascaradă tristă? Pentru ce se storc sute de milioane din buzunarul bietului orașean, când el în valul de scumpete de azi, abia își poate procura pâinea zilnică? Ce rost mai are sugrumarea morilor, când taxele incasate nu se mai folosesc pentru scopul care au fost aplicate?

Ne vom ocupa, deocamdată, de valorificarea grâului din punct de vedere al morilor.

Toată lumea știe la câte șicane sunt supuși proprietarii de mori, în legătură cu așa zisa valorificare a grâului, cu clasificare, reclasificare și paraclassificare. Morarul, el singur, dispune mai puțin despre averea lui. Este pus la discreția comisiei de valorificare. O moară țărănească este peste noapte clasificată comercială, fără să fie măcar întrebata proprietarul ei. Găsim mori comerciale cu 2 valțuri, iar mori țărănești cu 10—12 valțuri. Toate aceste se fac în interesul pretinsei valorificări a grâului. Morarul, ori cât de deștept poate fi, nu poate înțelege ce legătură are cu valorificarea grâului faptul că, el este silit să-și închida moara. — Înțelege și altceva: subvenții Ministerului Cooperăției, inspecții și controlori mai bătrani și mai tănari, cu și fără experiențe, însă cu protectori de mare influență politică, procese verbale întemeiate și neîntemeiate, etc. etc.

Apoi, foarte mult se vorbește despre șperțari și șperțuială. În privința aceasta, vina cea mai mare o au morarii. Dacă morarii și-ar da șperț, s'ar mai face șperțuială? Sunt, însă cazuri, când bietul morar este direct impus la morala, trebuind să otere singur. Căci, decretul conține alateia lacune, încât morarul ajunge în situația, că n'are încotro, mai bine bagă mâna în buzunar decât să facă drumuri la București, cu cheltuielile de transport, aranjându-și chestiunea. Și asta deci tot în interesul valorificării grâului.

Ne așteptăm ca, noul decret să aducă ușurări, prevăzându-se urcarea prețului grâului la circa 50.000 Lei Wagonul. — Dar ce s'a întâmplat? Ministerul cooperăției, prin noul decret, are dreptul de a numi și la morile țărănești, agenți de control, plătiți de aceste.

Este aceasta o seriozitate și un control serios? Un organ de control să fie plătit de persoana pe care o controlează? Se poate prin acest mod, susține interesele statului? Or, și aceasta s'a făcut în interesul valorificării grâului?

Acuma, să vedem latura politică a valorificării.

Morarii, sunt de obicei, cetățeni liniștiți. Nici nu vor; nici nu prea au timp, să facă politică. Cu valorificarea grâului și ei au devenit politicieni.

Ce poate spune morarul țărănului, când cere făină albă și cere să răspundă când acesta îl întreabă de ce e pâinea neagră. Vrând, nevrând, se va vorbi de legea valorificării și de pâinea regimului.

Și, știți unde face săteanul politică? — La cărciumă și la moară!

Din cărciumă nu ese mai nici odată treaz, ce a vorbit și ce a auzit acolo uită mai repede. Ce a auzit, însă, la moară nu uită și nu uită aici iajurăturile nevestei, când din făina integrală nu se poate face pâine bună.

Și atunci, cui bagă vină, țărânul?

Guvernului liberal.

Conducătorii partidului liberal nu-și dau seama cât a pierdut partidul din popularitate, prin «valorificarea grâului».

Polia, însă s'a emis, se va vedea cum va fi achitată la alegerile generale.

Ioșif Gabor

v. preș. Sindicatului morarilor mici și mijlocii din Ardeal și Banat

Cuvânt înainte

„Industria morăritului — în imensa lui majoritate, veche și primitivă odată — astăzi, când tehnica modernă a progresat așa de mult, are o însemnătate deosebită, în viața omenirii.

În țara noastră, agricolă prin excelență, această industrie ar trebui să fi principală, de ea legându-se industriile agricole secundare, cum ar fi cea a pastelor tăinoase, pe cari și azi le importăm, după ce în prealabil, exportăm noi făina necesară fabricațiunii lor.

Soarta poporului nostru

— în imensa lui majoritate, fiind strâns legată de pământ, produsele lui și morărit, ar fi normal ca Statul să manifeste față de industria morăritului, un deosebit interes.

În coloanele permanente ale noastre, pentru morărit ne vom strădui să evidențiem lacunele legilor în vigoare și să contribuim pe cât ne stă în putință la remedierea relelor constatate până acum, susținând totodată și interesele morarilor.

Întâlnirea dintre d-nii Tătărescu și Milan Hodza

Sâmbătă dimineață la ora 5.30, d. prim ministru Gh. Tătărescu a sosit la Satu-Mare, la ora 1, d-sa a vizitat orașul și instituțiile din oraș, apoi, însoțit de d. prefect al jud. Satu-Mare a plecat spre Sighet.

La Huta, d-sa a fost întâmpinat de d. Fihl Man, prefectul jud. Sighet, și de parlamentarii din județ, iar la întoarcerea în oraș, l-a întâmpinat d. dr. Iuliu Hodor, primarul orașului, care i-a urat bun sosit în numele populației.

D-l Tătărescu s'a dus direct la grajdurile camerei de agricultură, unde d. Dan, președintele camerei de agricultură și d. Ergeley, inspector veterinar, i-au arătat vitele de prăsilă de rasa Algan.

După aceea, d. prefect a vizitat d-lui prim-ministru situația economică a județului, iar d. Tătărescu a răspuns că va căuta să soluționeze favorabil toate problemele și va trece Sighetul

în categoria I de salarizare. — D-sa s'a întreținut apoi cu d-nii parlamentari, iar la ora 3 a plecat la gară întru întâmpinarea d-lui Milan Hodza, care a sosit din Cehoslovacia, prin punctul de frontieră Dragoș-Vodă.

De aci, dela gara Sighetului Marmăției, cei doi prim-ministri și însoțitorii lor, au plecat spre Barcea-Prilop. Seara d' Milan Hodza s'a înapoiat în Cehoslovacia.

Străjerii români în Polonia

Un însemnat grup de străjeri români, condus de căpitanul lepureanu, a sosit eri la Varșovia după ce timp de trei săptămâni au vizitat Polonia. Grupul a mulțumit autorităților poloneze pentru buna primire de care s'au bucurat și au făcut o manifestație calduroasă în fața legației României, intonând mai multe cântece înălțătoare străjerești.