

ewenaar, sal ons inderdaad rede tot groot tevredenheid hê.

As I have already stated, this project is on a large scale, requiring much marine equipment and considerable man-power and I am glad to learn that your directors are confident that what we are launching here today will develop into a substantial new industry. It is also a source of great satisfaction to me that you, Mr. Collins, and your associates in this venture, have confidence in our country as a field of investment.

We, in South Africa, have faith in our country. We consider ourselves fortunate to be living and working in South Africa in an era of so much challenge and opportunity. We have the will and the wit to work and to win and we are glad, indeed, to see that you are imbued with the same spirit.

I now have great pleasure in launching this project and I wish it entire success.

Dit doen my groot genoeë om nou hierdie onderneming van stapel te stuur en ek wens dit algehele sukses toe.

Departement van Inligting,
Volkskasgebou 1001,
KAAPSTAD.

Department of Information,
1001, Volkskas Building,
CAPE TOWN.

30.4.62

30 APR 1962

STATEMENT BY MINISTER OF BANTU
ADMINISTRATION AND DEVELOPMENT

For Release : After Midnight 19/20.4.62 No.109/1962(K)

The main news report of the "Cape Times" of April 19th, conveys the impression that the Transkei Bantu residing or working in urban areas are opposed to the proposals contained in the recess committee's report on constitutional reform in the Transkei. The report is misleading in that it says that the meeting of the relative sub-committee was boycotted by certain persons who were invited to give evidence and that they refused to give evidence on the grounds that giving evidence implied their acceptance of government policy.

Reports at my disposal disclose that all of the Bantu (about 50 in number and not 64 as stated in the Cape Times report) who attended at Umtata were present at the preliminary meeting where the procedure to be adopted was explained by the chairman. Thirty-eight gave evidence before the sub-committee. None of those who did not give evidence intimated that they refused to do so because they were opposed to the plan or on the alleged grounds of not supporting government policy. The majority of those who gave evidence welcomed the proposals in broad outline and some suggested variations in the details.

The discussions were friendly and cordial and a spirit of co-operation prevailed throughout.

The "Cape Times" report mentions the number of representatives as 129 and states that only 9 elected members will represent Transkei Xhosa residing or working outside the Transkei. This also is not in accordance with the facts.

Paragraphs 24 of the recess committee's report which was released to the Press at the end of March 1962, states clearly that the total membership of the Assembly would be 109 composed of 4 paramount chiefs, 60 chiefs and 45 elected members. The report does not contain any proposal about the number of members which would represent either urban or rural Bantu.

The correct information was in fact published by the "Cape Times" in its issue of March 31st, 1962, and I can only deplore the fact that an organ such as the "Cape Times" should now publish incorrect, confusing and misleading information when the true facts are at its disposal.

Department of Information,
1001, Volkscas Building,
CAPE TOWN.

19.4.62

25 APR 1962



1) Res
2) Ed
3) Lib

PRESS STATEMENT

by Department of Information
(For Immediate Release, April 18, 1962)

In an editorial in the Sunday Times of April 15, 1962, the Editor of that paper repeated the allegation made previously that "the Ministry of Information has started to dictate the news policy of the S.A.B.C."

He also gave a rather startling definition of what, to his mind, the word "co-operation" means and proceeded to say "there is no need to point out that Dr. P.J. Meyer, Mr. Carl (sic.) Fuchs and Mr. Du Plessis are all agreed that the S.A.B.C. should be an instrument of Government propaganda."

The Department regrets that the Sunday Times found itself unable to accept an assurance that the allegations contained in the original news report were unfounded and that it has now proceeded to add a further statement equally unfounded, namely that Messrs. Meyer, Fuchs and Du Plessis are agreed that the S.A.B.C. should be an instrument of Government propaganda.

In view of all the circumstances it has been decided that this matter will be submitted to the Board of Reference to be appointed by the Newspaper Press Union.

Issued by the Department of Information,
Private Bag 152,
PRETORIA.

April 18, 1962.

PERSVERKLARING DEUR SY EDELE DR. N. DIEDERICHS,
MINISTER VAN EKONOMIESE SAKE.

No. 118/1962

Nie vir vrystelling voor middernag 26/27 April.

Geruime tyd reeds het die Regering aandag geskenk aan die wenslikheid om die ontwikkeling van 'n eie skeepsboubedryf in die Republiek aan te moedig. Vanweë die gekompliseerde aard van die saak en die groot kapitaalbelegging wat betrokke sal wees, het ek dit nou gerade geag om 'n Komitee aan te stel onder die voorsitterskap van dr. A.J. Norval, Voorsitter van die Suid-Afrikaanse Skeepvaartraad en voormalig Voorsitter van die Raad van Handel en Nywerheid, om ondersoek in te stel na die moontlikhede om so 'n bedryf in Suid-Afrika te ontwikkel. Mnr. D.H.C. du Plessis, voormalige Hoofbestuurder van die Suid-Afrikaanse Spoorweë en Hawens, Professor J. Goudriaan van die Universiteit van Pretoria en dr. B. Gaigher, lid van die Raad van Handel en Nywerheid, is benoem as lede van die Komitee.

My opdrag aan die Komitee is om deeglik ondersoek in te stel na, en om so gou moontlik aan my verslag te doen oor die volgende aspekte van so 'n bedryf:

- (a) Die ekonomiese moontlikhede en die wenslikheid om 'n skeepsboubedryf in die Republiek te ontwikkel;
- (b) Die moontlikhede van die uitbouing van die bestaande skeepsherstelfasiliteite en die inskakeling van 'n skeepsboubedryf daarby;
- (c) Die beskikbare hulpbronne, insluitende grondstowwe, arbeid en kapitaal, nodig vir so 'n bedryf;
- (d) Die vestigingsplek of -plekke van so 'n bedryf;
- (e) Die omvang van die aanvraag vir skepe in die Republiek van 'n soort wat plaaslik kan vervaardig word en die ekonomiese moontlikheid om gelyksoortige skepe vir die buiteland te bou;
- (f) Die omvang van die kapitaalbehoefte en die beste metodes van finansiering van die bedryf;
- (g) Die wenslikheid al dan nie om staatshulp te verleen en die aard en omvang daarvan; en
- (h) Enige ander aspekte wat met die ontwikkeling van 'n skeepsboubedryf saamhang.

PERSVERKLARING VAN DIE

DEPARTEMENT VAN INLIGTING

(Vir Onmiddellike Vrystelling, 24 April 1962.)

Mnr. C.W. Prinsloo is met ingang 1 April 1962 aangestel as Adjunk-Sekretaris van die Departement Inligting. Dit is die tweede pos van adjunk-sekretaris wat in die nuwe Departement geskep is. Die ander Adjunk-Sekretaris is mnr. P.J.G. Meiring.

Uitgereik deur Departement van Inligting,
Privaatsak 152,
P R E T O R I A.
24/4/62.

TOESPRAAK VAN DR. A.J. NORVAL BY GELEENTHEID VAN DIE
BANKET VAN DIE LANDBOUSKOU VAN FRANKFORT, C.V.S. OP
WOENSDAGAAND, 2 MEI 1962.

(Vir Vrystelling om 9 nm., 2 Mei 1962.)

Ek ag dit 'n besondere eer en voorreg om vanaand as eregasspreker by hierdie banket op te tree. Ek is ook bly om, na byna vyftig jaar, my kennis van Frankfort en sy ingesetenes te hernu.

Vandag was vir my 'n besondere interessante dag. Eers het ek vir lang afstande deur die pragtigste mielielande gereis, soos ek dit enige jare gelede, toe ek die gas van die Amerikaanse Regering was, in die Verenigde State gedoen het. Wat ek vanmore gesien het hoef geensins agteruit te staan by wat ek in die State gesien het nie. Vanmiddag het ek die genot gehad om u skou te besoek en ek wil u en veral diegene wat daaraan op een of ander manier deelgeneem het, van harte gelukwens met die prestasies, wat behaal is en met die hoë peil van die diere en produkte wat daar tentoongestel is - ook wil ek graag spesiaal die dames gelukwens met die prestasies wat deur hulle behaal is. Die skou is weer 'n nuwe mylpaal behaal deur Frankfort - een van die belangrikste distrikte in die hart van die Oranje Vrystaat en ons sê goed so Frankfort.

Wat hier op Frankfort tentoongestel word is 'n weerspieëling van die groot vordering, wat in die landboubedryf dwarsdeur ons land gedurende die laaste vyf-en-twintig bereik is in die algemeen en in die Oranje Vrystaat en in Frankfort in die besonder. Dit is 'n groot prestasie en oortref die stoutste verwagtinge wat daar vyf-en-twintig jaar gelede gekoester was. Dit was toe bereken dat 25 miljoen sakke mielies en tussen 5 en 6 miljoen sakke koring die maksimum sou wees wat die land sou kon produseer. Ek dink dat die skatting van die mielieoes vir hierdie jaar oor die 50 miljoen sakke is. En nog is dit nie die meeste wat Suid-Afrika sal kan produseer nie. Die syfer gaan nog steeds op en sal seker nog heelwat meer opgaan. Dit is, soos u weet, als te danke aan die verbetering van die verbouingsmetodes wat toegepas word - groter meganisasie, verbeterde saad, groter sorg bestee aan die bewerking van lande, bemesting, bewaring van vog deur die landerye skoon te hou van onkruid, bespuiting teen peste ens.

Op elke gebied van die landbou sien ons hierdie vooruitgang - in die veeteelte, bees, skaap en perde; in die verbouing van die verskillende graansoorte, mielies, koring en ander; in die peulgewasse; aartappels; tabak en al die vrugtesoorte, beide sagte- en sitrusvrugte. Ons uitvoer van beide vrugtesoorte het oor die laaste jare geweldig toegeneem. Deur navorsing en verbeterde bemerkingsmetodes, insluitende verkoelde vervoer, was dit moontlik om die markte steeds uit te brei. Daarby kom nog die inmaaknywerheid. Suid-Afrika het daarin geslaag om na die Tweede Wêreld Oorlog beide Australië en die Verenigde State in die Britse mark tot op 'n groot hoogte te verdring. Deur die lae pryse waarteen ons suiker produseer kan ons op 'n baie gunstige grondslag op die Europese markte kompeteer, wat betref ons ingemaakte vrugtesoorte. Daarby kom nog die houvas wat die Regering het op die skeepvaartmaatskappye aangaande die skeepsvragtariewe wat hulle mag hef op die uitvoer van ons produkte en veral op landbou-produkte. Geen ander land ter wêreld het so 'n houvas op skeepvaartmaatskappye nie. Sonder die toestemming van die Regering mag die skeepsvragtariewe op wol, ons vrugtesoorte, wyne en spiritus nie verhoog word nie. Mielies word in die reël vervoer deur wat wildevaart skepe genoem word d.i. skepe wat geen gereëelde vaarte het nie. Oor dergelyke skepe, uit die aard van die saak,

het ons geen beheer nie en daarom ook nie oor die vragtariewe as mielies met dergelike skepe vervoer word.

Ek het so straks gesê in verband met die groot ontwikkeling, wat daar gedurende die afgelope vyf-en-twintig jaar op landbou gebied plaasgevind het, dat nog groot moontlikhede ons voorlê. Ek glo dat vir Suid-Afrika daar 'n groot toekoms vir sy landbou voorlê. Ek sien hierdie toekoms veral in verband met die ontwikkeling van die Gemeenskapsmark in Europa - die Euromark - deur die ekonomiese aaneensluiting van België, Luxemburg, Duitsland, Frankryk, Holland en Italië en nog daarby die Verenigde Koninkryk. Ek is daar oortuig van dat hierdie ontwikkeling tot 'n veel hoër lewenspeil van die volke van daardie lande gaan lei as gevolg van die vergrote koopkrag wat deur daardie ontwikkeling gaan geskep word. Dit sal m.i. in die eerste instansie ons vrugtekwekers, beide sagte en sitrus, inmaakfabrieke, wynprodusente en wolboere baie ten goede kom. Maar ek dink ook dat ons mielieboere gaan voordeel trek, maar dit sal langs ander weë geskied. Ek dink die toekoms van ons mielies lê in die omskepping daarvan in vleis. Met dye styging van die lewenspeil gaan mense in die reël oor van styselvoedselsoorte na proteïenes en veral na vleis. Met die toename van die wêreld se bevolking en veral in Wes Europa en met die styging in die lewenspeil aldaar kan ons redelikerwyse verwag dat daar 'n groot styging in die aanvraag vir vleis gaan wees. As ons kyk na die geweldige vordering wat daar oor die laaste jare gemaak is in ons veestapel - soos ek dit onlangs gesien het op die Rand se skou en op die skou hier - dan moet ons glo dat daar 'n groot toekoms vir Suid-Afrika is in die produksie van vleis. Mnr. die President, ek wil aan die hand doen dat die Suid-Afrikaanse Landbou-Unie versoek word om sorgvuldig op hierdie saak in te gaan. Ek dink dat deuglike navorsing aangaande rasse en markte sal hier baie lonend wees.

Natuurlik, mnr. die President, u sal beter begryp dan ek, dat die spoorslag van die landboubedryf, net soos by die mynbou die handel en die fabrieksnywerheid, lê in die mate waarin produksiekoste kan beheer word veral in soverre as wat dit in die vermoë van die individuele produsent lê om dit te doen. Die landbou is vandag, net soos by die fabrieksnywerheid, 'n suiwer sake- of besigheidsbedryf, waar produksiekoste deur slaggewend is. Dit is allernoodsaaklikste dat alle kostefaktore by die landbou, net soos by die fabriekswese, tot in die fynste besonderheid beheer word. Die dae is verby waar die boer maar kan toesien dat Gods water oor Gods akker loop. Veral moet die boer waak teen sy kapitaalbelegginge en bo-als teen oorkapitalisasie van die boerderybedryf. Hy moet, so ver as moontlik sorgdra net soos die fabrikante, dat sy kapitaalbelegging voortdurend en deurlopend aangewend word. Elke dag wat sy trekker nie werk nie betaal die boer rente op ongebruikte en vasgelegde kapitaal. Dit is, mnr. die President, die krane wat lek, en wat die koste van die boer opstoot. Ek kan dit nie aan u beter voorstel dan die voorbeeld te neem van drie gelyksoortige fabriek wat langs mekaar staan - die een werk een skof per dag, die ander een twee en die derde drie. U sal u moeilik kan voorstel watter verskil daar bestaan in die produksiekoste van die drie fabriek en hoeveel laer die koste onder andersins gelyke omstandighede van die fabriek is, wat drie skofte werk - sy koste is natuurlik veel laer omdat hy soveel aan rente en toesigkoste kan spaar. Dieselfde verskynsel is aanwesig by die landbou. Die boer wat sy trekker deurgaans ekonomies kan gebruik - deur te ploeg of damme te maak of ander soort werk te verrig - se koste is veel laer as die van die boer wie se trekker die grootste gedeelte van die jaat na ploegtyd feitlik ongebruik staan of altans nie ekonomies kan gebruik word nie. So 'n boer betaal rente op onaangewende kapitaal en daarby is ook die waardevermindering van sy trekker, wat vir lang tye ongebruik staan. Dit is 'n probleem wat die klein boer in besonder swaar tref. Ek dink dit sal baie lonend wees, mnr. die

President, as daar op hierdie vraagstuk kan ingegaan word om te sien of daar nie op 'n gemeenskaplike grondslag deur gespesialiseerde ondernemings, veral waar daar in ons land verskillende saaisoene is, vir die klein boer kan geploeg word om sodoende sy kapitaallaste te verminder. Ek is daar oortuig van dat as ons aan die kosteaspek meer aandag bestee ons veel sal doen om die posisie van ons landbou te verbeter en om dit 'n nog groter toekoms te verseker, veral wanneer ons dit sien in sy verhouding tot ons fabriekswese. Dit is allernoodsaaklikste dat ons dit doen. Daar bestaan die allernouste verband tussen ons landbou, as die voorsiener van voedsel en baie grondstowwe, en die fabrieksnwywerhede. Tussen hulle bestaan daar 'n voortdurende wisselwerking. Die een bepaal die sukses en vooruitgang van die ander. Die vooruitgang van die landbou oor die laaste vyf-en-twintig jaar is tot op 'n groot hoogte bepaal deur die koopkrag en markte wat daar deur die nywerhede in ons land geskep is. Aan die ander kant is die ontwikkeling van ons nywerhede tot 'n baie groot mate aangehelp geword deur die disipline wat die boer vir homself opgelê het en die beheer van sy pryse wat hy aanvaar het - ek sou sê goedmoediglik aanvaar het. Die landbouer en die fabrikant is noodsaaklikerwyse venote-in-voortuitgang. Hulle moet derhalwe ook mekaar se laste dra. Op dié grondslag en op dié grondslag alleen, sal ons land ontwikkel soos hy behoort te doen.

Gedurende die laaste vyf-en-twintig jaar, maar veral sinds die beëindiging van die Tweede Wêreld Oorlog was daar 'n fenomerele ontwikkeling van ons fabrieksnwywerhede gewees. Dit het, soos ek alreeds gesê het, ons landbou in baie opsigte 'n groot stoot vorentoe gegee deur die verwerking van baie van ons landbouprodukte in fabriek - ons dink maar aan die inmaakbedryf, die gekondenseerde melkfabriek, lekkergoed fabriek wat room, botter en suiker op grootskaal gebruik, die tekstielfabriek, die botter en kaasfabriek, die wyn- en spiritusstokerye, die omskepping van mielies in stysel en ander produkte, ens. Daarby kom nog die verhoogde koopkrag wat geskep is deur die honderde-duisende van fabriekswerkers en hulle gesinne, wat almal moet eet en na hulle lewensomstandighede verbeter meer eet van alle soorte landbou produkte - die konkste ontwikkeling is die gebruik van wyn deur die Bantu. U kan dink wat dit vir die druiweboer gaan beteken. Met die verhoging van die lewenspeil van die Bantu sal hy ook baie meer vleis eet - ons sien dit alreeds - en ook vrugte.

Die grondslag vir hierdie ontwikkeling van ons fabrieksnwywerhede is in 1925 gelê deur die Hertzogregering, wat hom ten doel gestel het om Suid-Afrika se fabriekswese so vinnig as moontlik te ontwikkel ten einde die vinnig groeiende bevolking te kan absorbeer en om ook 'n groter differensiasie in die land se ekonomie te bewerkstellig. Dat die beleid, wat toe aanvaar is en van toe af met toenemende intensiteit konsekwent deurgevoer is, geslaag het bewys die syfers van ons nywerheidsontwikkeling. Ons hoef vir u slegs 'n paar syfers te noem. Tussen 1925 en 1958 het die aantal fabriek in ons land met 145 persent toegeneem. Die opbrengs van hierdie fabriek het egter met meer as 2000 persent toegeneem. Die kapitaal wat in dié fabriek belê is het met om en by die 1800 persent toegeneem, wat beteken dat ons fabriek veel beter toegerus is. Die opbrengs per fabriek het met om en by die 800 persent toegeneem en die aantal werkers in die fabriek met om en by 500 persent. Die kapitaal per fabriek het toegeneem met by die 700 persent. Ons sien dus 'n groot uitbreiding van ons fabriekswese per eenheid deur groter kapitaalbelegging, meer werkers en 'n vergrote produksie. In baie opsigte vergelyk ons fabriek nou nie alleen gunstig met die fabriek van die ouer geïndustrialiseerde lande van Wes-Europa en die Verenigde State van Amerika nie, maar ons kan ook met verskeie van hulle op hulle eie gebied kompeteer, soms ten spyte van invoerregte, wat teen buitelanders gehê word. Dit is veral die geval met ons yster en staal, sekere produkte van hout, tekstiele, ingemaakte vrugte, wyn wat ons selfs

na Frankryk uitvoer. Dit is alleen moontlik deurdat ons koste en pryse gunstig vergelyk met die van lande waarheen ons uitvoer. Dit was dan ook deurgaans die beleid van die verskeie Regerings sinds 1925 om die kostestruktuur van die fabrieksnywerhede so laag as moontlik te hou deur nie oormatige tariefbeskerming te verleen nie. Dit is gedoen deels in belang, enersyds, van ons land- en mynbou en deels, andersyds, met die oog op die bevordering van ons uitvoer. Dit is beseft dat daar 'n tyd sal kom wanneer goud nie meer die plek sal inneem in ons buitelandse betalingsverkeer wat dit tans doen en dat ons, naas die uitvoer van landbouprodukte, sal moet staatmaak op fabrieksprodukte. Dit is daarom van die allergrootste belang geag dat ons die produksiekoste van ons fabrieksnywerhede so laag as moontlik hou. Maar deur die wisselwerking wat daar bestaan tussen die fabrieksnywerheid en die landbou is dit ook van die allergrootste belang dat die produksiekoste van die landbou so laag as moontlik gehou word ten einde lonende pryse vir die landbou op sy beurt laag te hou. Dit kan alleen geskied deur die fabrikant sowel as die boer steeds meer en meer kostebewus en kwaliteitsbewus te maak. Dit geld nie alleen teen watter koste ons iets voortbring nie, maar ook dat wát ons voortbring die beste is. Dit geld vir die fabrikant sowel as vir die boer.

Daar lê vir Suid-Afrika op ekonomiese gebied 'n groot toekoms voor. Dit is my oorwoë mening. Ons land besit 'n groot verskeidenheid grond- en hulpstowwe, soms nie alleen in onbeperkte hoeveelhede nie, maar ook verkrygbaar teen laer koste dan ergens anders ter wereld. Ons dink maar aan steenkool en ystererts. Daar is ook 'n heële reeks ander minerale. Aan die kant van die landbou het ons wol, katoen, en 'n groot reeks graan en vrugtesoorte. Ons het feitlik onbeperkte arbeidskragte, veral wanneer ons daaraan dink dat die produktiwiteit van hierdie kragte vatbaar is vir 'n groot verhoging. Deur die spaarsin van die volking is ons besig om kapitaal te vorm teen 'n veel sneller tempo dan in meeste lande. Daar is miskien een opsig waarin ons as 'n volk kortskiet en dit is dat ons miskien harder kan werk en onself meer kan inspan, nie soseer liggaamlik nie, maar wel geestelik. Dit is nie soseer hoeveel ons verrig nie, maar boals hoe ons dit verrig - hoeveel beplanning en hoeveel deurdenking gaan ons werk vooraf. Dit geld vir ons almal - die amptenaar op sy kantoor; die boer in sy landbou; die fabrikant; die handelaar en ook die professionele man. Dit moet op ons skole, universiteite en tegniese inrigtings begin. Ons moet geestelik beter toegerus word vir die lewe. Op ons onderwys rus daar 'n groot taak en 'n groot verantwoordelijkheid. Alleen deur geestelik toegerus te wees kan ons als blanke die leierskap behou en onself handhaaf.

Mnr. die President, laat my nou toe om af te sluit deur u en u mede-komiteede van die Frankfortskou nogeens van harte geluk te wens met die prestasies, wat behaal is, en u die allberbeste toe te wens vir die toekoms. Mag die Frankfortskou steeds meehelp om die boeregemeenskap leiding te gee en die landboubedryf tot groter hoogtes help op te bou.

Uitgereik deur:

Departement van Inligting,
Privaatsak 152,
PRETORIA.

2/5/1962.



Departement van/Department of

VERVOER TRANSPORT

**AMPTELIK
OFFICIAL**

For Release / Vir Vrystelling

Nr./No.
124/62 (K)

11 a.m., 11 vm. 3.5.1962

SPEECH BY THE MINISTER OF TRANSPORT, THE
HON. B.J. SCHOEMAN AT THE UNVEILING OF THE
MEMORIAL TO S.A. SEAMEN WHO LOST THEIR LIVES
SERVING IN COMMONWEALTH MERCHANT NAVIES
DURING WORLD WAR II -- MAY 3, 1962.

TOESPRAAK DEUR DIE MINISTER VAN VERVOER, SY
EDELE B.J. SCHOEMAN BY GELEENTHEID VAN DIE
ONTHULLING VAN DIE GEDENKTEKEN TER ERE VAN
S.A. SEELUI WAT IN STATEBONDSPANDELSVLOTE
GEDIEN EN HUL LEWE IN DIE TWEEDE WERELD-
OORLOG VERLOOR HET. - 3 MEI 1962.

We are gathered here to-day on this solemn occasion to pay homage to 253 South African merchant seamen who are known to have lost their lives during the 1939/45 War. The whereabouts of their graves are unknown to us. In the majority of cases the official communication merely stated - "Lost, presumed drowned." The sea on which they served so well, finally received them. It is fitting that we should remember them at this spot, which is in close proximity to the sea and which is situated at Cape Town to which Sir Francis Drake referred so aptly as the fairest Cape of them all.

Merchant ships are primarily instruments of peaceful communication between various countries. Every one of us surely wishes that, in future, merchant ships will need to have no other role. In the past, however, war has on occasions overtaken the world - as it did again during the years from 1939 to 1945 - and immediately the Merchant Navy found itself in the thick of hostilities. The nature of the duties of the Merchant Navy, the manner in which the men of the Merchant Navy discharged those duties and, in consequence, the debt which the free world owes to the Merchant Navy are deservedly well known. I need not elaborate but I can say that it is difficult to speak too highly of the wartime services of the men of the Merchant Navy. Those who lost their lives at sea as a result of enemy action in the course of the war died for their Country as surely as did any member of the Navy, the Army or the Air Force who perished in battle.

The spirit with which these seamen were imbued and their devotion to duty are qualities which are deeply engraved in the lives of our present merchant seamen. Not so long ago the Mifflin Memorial Award of the Pennsylvania Society for the Prevention of Cruelty to Animals was presented posthumously to John Douglas Mac-lure, aged 23, a South African seaman, who drowned whilst trying to rescue a pigeon fouled in the grimy waters of the Philadelphia harbour in the United States of America. Young Mac-lure's ship was unloading iron ore at the pier when he saw the pigeon in difficulties in the water. He dived in, retrieved the pigeon, and was swimming

/back2

back to the ship when he disappeared.

There were times, particularly at the outbreak of hostilities, when merchant ships had to sail without protection, with the result that they ran the gauntlet and were at the mercy of enemy submarines and aircraft. Many lives were lost in these attacks, and the endurance and devotion of duty of these men were proved beyond doubt. Although many perished the ships of the free world were kept sailing on the sea lanes.

I also would like to pay tribute to the men who provided the shore services and kept the ships moving during the war period. The unusually large number of ships calling at South African ports as a result of the outbreak of war, increased by the subsequent closing of the Mediterranean, made it apparent that everybody connected with shipping would have to give one hundred per cent of their time and attention if serious congestion and delays were to be overcome. Accurate and advance information regarding the numbers of ships, ports of call, requirements and expected times of arrival, became vital to the port authorities upon whom devolved the task of dealing with the commercial aspects, and to the South African Naval Force, whose task it was to make provision for the ships' safe conduct.

The change in the war situation in the early part of 1943 when the Mediterranean was opened to Allied shipping, together with the intensification of the war in the Far East while European requirements remained at their peak, caused a marked falling off in the tonnage of shipping calling at South African ports. This was counterbalanced to some extent by the progressive demands for ships to lift cargoes from Cape Town, Durban and Lourenco Marques and the increased demand for the ship repair facilities at South African ports. The continued heavy pressure on the ship repairing and dry-docking facilities of South Africa was always a major problem for the authorities. The strain imposed on ships in wartime, causing an increased need for running repairs, together with major repairs due to enemy action (happily not as heavy or frequent as was first expected) laid a heavy burden on ship repairing firms. While an increasing number of newer vessels, largely American, required fewer repairs, the great number of old ships employed in the coal shuttle-service required more and more attention. In order to avoid immobilized ships occupying berths in commercial ports, certain ships had to be ordered to lay up at Saldanha Bay pending consultations as to their future between the owners and the authorities.

In the early stages of the war, the extended use of Port Elizabeth and East London by ships proceeding to the Middle East, India and elsewhere, and requiring oil, water and provisions was impracticable owing to the absence of bunkering facilities. The Railway authorities took action and within record time provided those facilities. Unfortunately the system of weekly group sailings, considered most practicable by the Navy, prevented the use of these facilities to the hoped-for extent. When possible, vessels requiring fuel only, were ordered to one of these ports for bunkering, while vessels requiring coal were ordered to Durban.

The export of coal from South Africa, the target for which was 400,000 short tons per month, was one of this country's major contributions to the war effort. Considerable diversion of tonnage to meet the constantly changing situation was necessary.

We have on record that during the period between January 1943 and July 1945 the port authorities had occasion to handle the movements of 2,782 ships with a total gross tonnage of 17 million. During the same period 3½ million tons of cargo vital to our needs and economy and to the successful prosecution of the war were discharged at South African ports.

Die feit dat so baie Suid-Afrikaanse handelskeepslui gedien het op skepe wat nie as Suid-Afrikaanse skepe beskou was nie, is beslis aanduidend van die klein handels-vloot wat ons tot ons beskikking gehad het by die uitbreek van die oorlog. In September 1939 het ons skeepsregister getoon dat ons, afgesien van 'n klein vissersvloot, 12 kusvaarders en 5 buitelandsvarende skepe, waarop die Suid-Afrikaanse vlag gewapper het, gehad het. Sedertdien het die posisie aanmerklik verander en vandag het ons op ons register 25 kusvaarders en 28 buitelandsvarende skepe wat deur 1,857 Suid-Afrikaanse seelui beman word, die meeste van wie in hierdie land gekwalifiseer het. Insgelyks het ook ons hawens groot veranderings ondergaan. Hulle het gegroei en is vandag sodanig toegerus dat vrag van enige beskrywing vinnig hanteer kan word. Gedurende 1961 byvoorbeeld, het 13,986 skepe by Suid-Afrikaanse hawens aangedoen, 83,237 passasiers het afgestap, 62,468 passasiers het aan boord gegaan, 9,578, 315 ton vrag is ontskeep en 9,744,482 ton vrag is ingeskeep.

Ontwikkelings vind plaas teen 'n asemrowende snelheid. Ons werp 'n blik in die toekoms in 'n poging om die nooit-eindigende stroom van opeenvolgende gebeurtenisse waar te neem, maar nog terwyl ons dit gadeslaan, is dit reeds iets van die verlede. Ek verwys onder andere na die sweefvaartuig (Hovercraft) en die kern-aangedrewe skip. Eerlikwaar, ons weet nog nie veel van hulle nie, maar dit lyk tog of hulle twee van die belangrikste voertuie van die toekoms gaan wees.

Dit word aanvaar dat ons vervoerstelsels nie staties kan bly nie. As hulle wil voortbestaan en die pligte, wat van hulle vereis word, wil uitvoer, moet hulle uitbrei en met die tye saamgaan. Die mens het nog nie die perke van sy vindingrykheid in soverre dit vervoermiddels betref, bereik nie en sy pogings om beter vervoermiddels te vind moet nie gestrem word nie.

Nieteenstaande ons klein handelsvloot het ons 'n naam in die seevarende wêreld waarop ons met reg trots kan wees.

Dit beteken nie dat ons nou op ons louere kan rus en net kan aanskou hoe skepe by hawens aandoen en weer vertrek nie. Meer as ooit tevore bestaan die noodsaaklikheid dat ons nou die arm uit die mou moet steek. Ons het skepe nodig, dringend nodig, om ons te help met die uitbouing van ons vinnig stygende uitvoerhandel. Ons het manne nodig om hierdie skepe te beman en hier wens ek 'n oproep aan my Afrikaanssprekende vriende te rig.

'n Tydjie gelede is daar 'n beroep op Engelssprekende Suid-Afrikaners gedoen om by die polisiemag aan te sluit. Insgelyks doen ek vandag 'n ernstige beroep op Afrikaanssprekende Suid-Afrikaners om by die Handelsvloot aan te sluit en om saam met hulle Engelssprekende landgenote 'n sterk en ekonomies gesonde Suid-Afrikaanse handelsvloot op te bou.

Daar bestaan 'n betreurenswaardige gebrek aan kennis by die binnelandse deel van ons volk oor seevaartnywerhede en die belangrikheid van hul werksaamhede.

Hierdie gebrek aan kennis - miskien moet 'n mens dit liewers gebrek aan belangstelling noem - is bykans onverklaarbaar as in ag geneem word dat die meeste van ons se voorvaders van volke kom wat by uitstek seemanne was; volke wie se seevaarders nie alleen ontdekkingsreise onderneem het nie, maar wat in werklikheid geweldig bygedra het om die betrokke lande tot magtige en invloedryke moondhede te ontwikkel.

Skeepsbou is al stewig gevestig in Suid-Afrika, maar ongelukkig is hierdie nywerhede beperk tot die bou van vissersbote en ander klein vaartuie. Die uitbreiding hiervan is deur die groei van ons visnywerheid, na die laaste oorlog, gestimuleer. Mens stel aan jouself die vraag of die Suid-Afrikaanse ekonomie nie goed aangepas is om die ingewikkelde benodighede van skeepsbou die hoof te bied nie, want bo en behalwe ons hoogontwikkelde staalbedryf, is ook 'n reeks ander nywerhede daarby ingesluit wat die veelvuldige onderdele wat in skeepsverwe benodig word, kan voorsien. Dit is egter 'n vraag wat tans ondersoek word.

To the relatives of the deceased merchant seamen, who may be present here today, all I can say is that I appreciate only too well that there is little anyone can do to alleviate your grief at losing a beloved son or husband or father. The years have gone by and perhaps their passage may have dulled a little the pain and shock. You have, no doubt, found some comfort in knowing that your son, or husband or father died bravely in the service of his country and no man can do more than that.

In conclusion I would like to ask you to stand in silence as I unveil this memorial as a mark of respect to the seamen who have lost their lives.

Ten slotte wil ek u versoek, om terwyl ek hierdie gedenkteken onthul, op te staan en staande te bly as blyk van eerbetoning aan die seemanne wat hulle lewe verloor het.

Dept. of Information
CAPE TOWN.

3.5.62

Dept. van Inligting
KAAPSTAD.

3.5.62



Departement van/Department of

AMPTELIK
OFFICIAL

EKONOMIESE SAKE
ECONOMIC AFFAIRS

For Release / Vir Vrystelling

Nr./No.....

129/1962(K)

3.30 nm.

3.30 p.m.

2.5.1962.

GEDEELTES VAN TOESPRAAK GELEWER DEUR
ADJUNK-MINISTER VAN EKONOMIESE SAKE,
SY EDELE JAN HAAK, BY DIE JAARLIKSE
BOEREDAG OP 2 MEI 1962 GEREEL DEUR
SPEKENHAM KOÖPERASIE BEPERK EN DIE
WES-KAAPLANDSE VARKPRODUSENTE-VERENI-
GING.

PARTS OF SPEECH TO BE DELIVERED BY THE
DEPUTY MINISTER OF ECONOMIC AFFAIRS,
THE HON. JAN HAAK, AT THE ANNUAL FAR-
MER'S DAY FUNCTION OF SPEKENHAM CO-
OPERATIVE LTD. AND THE WESTERN CAPE
PROVINCE PORK PRODUCERS ASSOCIATION,
ON MAY 2, 1962.

Volgens die program is dit die bedoeling om by hierdie geleent-
heid besondere aandag te wy aan die ontwikkeling van die Westelike
Provinsie.

Dit is n saak van groot belang vir ons wat hier vergader is,
maar ook vir die omgewing wat u op so veelvuldige terreine dien.
Ek stel hierin persoonlik belang, nie net omdat ek self in die
Westelike Provinsie woonagtig is nie, maar omdat ek ampshalwe ten
nouste verbonde is om die gesonde ekonomiese ontwikkeling van alle
dele van ons land te bevorder.

In die verband is die beplanning en optrede van die regering
van die uiterste belang - maar dit is eweseer noodsaaklik dat die
indiwidu sowel as georganiseerde instansies ten nouste in die ver-
band saamwerk en dit aktief met die daad opvolg.

Ek verheug my dus in die keuse van die onderwerpe wat vandag
hier behandel sal word deur van ons leiers op nywerheids- en landbou-
gebied in die Westelike Provinsie. Ek sien met groot belangstelling
uit na die toespraak van mnr. Benade, oor die ontwikkeling van die
Nywerhede in die Westelike Provinsie en mnr. Andre du Toit oor die
ontwikkeling van die Landbou in die Westelike Provinsie.

Ek wil dan ook probeer om nie hulle terreine te betree nie
en sal met groot belangstelling volg wat hul oor hul onderwerpe
te sê het.

Ons gashere, Spekenham en die W.P.-Varktelersvereniging is
albei ten nouste verbonde aan die voedselproduksie en die voedsel-
verwerkende nywerheid in die W.P.

Dit is vir my besonder goeie nuus om te verneem dat na etlike
/jare.....2

jare met ernstige groeipyne geworstel is, Spakenham nou daardie probleme onder die knie het. Hulle is vandag nie alleen goed gevestig in die binnelandse mark nie, maar hulle beplan nou die bemarking van hul surplusproduksie in die buiteland. Ook dit is vir my besonder goeie nuus. Teen die agtergrond van u bedryf en u uitvoervoornemens, wil ek derhalwe van hierdie geleentheid gebruik maak om kortliks u welwillende aandag te vestig op sekere aspekte wat op u van toepassing is, maar ook op die voedselinmaakbedryf in die algemeen. Ek wil probeer aandui:-

- (1) Die belangrikheid van die voedselinmaakbedryf in die algemeen.
- (2) Die noodsaaklikheid om vir ons landbousurplusse uitvoermarkte te verower; en
- (3) Sekere vereistes wat aan uitvoerders gestel word indien hul sukses wil behaal.

VOEDSELBEDRYF IN S.A.

It word dikwels uit die oog verloor dat ons met die totstandkoming van die Unie en ook vir baie jare daarna van invoer afhanklik was vir n groot hoeveelheid voedsel wat plaaslik verbruik is. As gevolg van verbeterde landboumetodes en -organisasie tesame met die ontwikkeling van plaaslike en oorsese markte, is die toestand tans egter heeltemal anders. Verhoogde landbouproduksie het noodwendig gelei tot n groot voedsel-verwerkingsnywerheid.

Tans is die voedselverwerkingsnywerheid reeds weer aansienlik groter en vorm dit seker die belangrikste rigsgnoer in ons volkshuishouding. Nie alleen moet n baie groot gedeelte van ons landbouprodukte op een of ander wyse verwerk of gepreserveer word alvorens dit die verbruiker bereik nie, maar bowendien stel ons verwerkingsnywerheid ons daartoe in staat om in feitlik al ons binnelandse voedselbehoefte te voorsien en boonop groot hoeveelhede van n verskeidenheid voedselsoorte uit te voer.

OMVANG.

Die bedryfstak wat voedingsmiddelle produseer is verreweg die grootste bydraer tot die bruto waarde van opbrengs van die nywerheid (R588,700,000 in 1959/60)+ Uitgesonderd die drank-nywerheid het die aantal fabrieke in die groep van 1,480 in 1956/57 tot 1,550 in 1959/60 toegeneem maar die aantal werkers (alle rasse) het afgeneem vanaf 100,572 (in 1956/57) tot 97,196 (1959/60). Salarisse en lone vir alle rasse het van R52,684,000 in 1956/57 tot R59,994,000 in 1959/60 toegeneem. Die afname in die getal werkers kan dus toege-
/skryf word...3

+ Konstruksie R302,526,000; Chemikalieë en chemiese produkte R246,169,000; Metaalprodukte, uitgesonderd masjinerie en vervoeruitrusting R236,179,000 - hierdie is die bedryfstakke wat volg in grootte na die Voedselbedryf.

geskryf word aan groter meganisasie en verbeterde werkmodes. Hoër lone lei ook tot meer doeltreffende en meer ekonomiese gebruik making van arbeid.

n Groot verskeidenheid van produkte word deur die voedselbedryf gelewer soos ingemaakte groente, vrugte, vleis, vis en gekondenseerde melk, poeiermelk, botter, kaas, brood, roomys, atjar, souse en tafelkerrie, meelblom - en graanmeulens insluitende macaronie; suikerfabrieke, lekkergoed, voersoorte, vette (kook), geursels, jellies, koffie en sigoreimalery, tee, soutwerke ens.

Inmaak van vrugte en groente.

Daar bestaan vier streke wat n groot bydrae lewer tot ons vrugte-irmaakbedryf.

- (a) Wes- en Suidwes-Kaapland waar sagtevrugte oorheers.
- (b) Oos-Kaapland waar pynappels belangrik is.
- (c) Natal met pynappels.
- (d) Witwatersrand met sagtevrugte en daar is ook groente-produksie.

Seker die grootste gedeelte van produksie word deur Langeberg-Koöp. Beperk gelewer.

Vleisverwerking.

Daar was eintlik nie sprake van n vleisverwerkingsbedryf in Suid-Afrika voor Wêreldoorlog II nie. Die eintlike ontwikkeling in die bedryfstak het eers na Wêreldoorlog II plaasgevind.

In 1956/57 was daar 64 fabrieke met n totale bruto waarde van produksie van R18,478,000. Die vleisverwerkingsbedryf het sedertdien gegroei en in 1959/60 het daar reeds 85 fabrieke bestaan met n totale bruto waarde van produksie van R21,425,000.

Polonie en wors is die belangrikste produkte en daarna volg spek en ham en ander minder belangrike produkte.

Fabrieke wat met vleisverwerking te doen het neig om naby die groot verbruiksentrums te vestig soos die Rand - Pretoria, Durban omgewing, Oos-Londen en Kaapstad. Die mark is natuurlik veral in die gebiede gekonsentreerd asook die grootste slagterye.

Daar is natuurlik talle ander bedryfstakke soos die broodbakkerie, suikerfabrieke, visverwerking ens. waarvoor ek nie by hierdie geleentheid iets wil sê nie.

Ons gashere Spekenham is in 1946 gestig en het hul eers op die inmaak en verwerking van varkvleis toegelê. Vandag word 50% varkvleis en 50% beesvleis verwerk en het die omvang van hul bedryf derhalwe baie toegeneem. Aanvanklik na die tweede Wêreldoorlog was daar n groot buitelandse mark vir ingemaakte vleis en Spekenham het heelwat uitgevoer. As gevolg van die veranderde omstandighede was Spekenham later verplig om hom meer toe te tel op die binnelandse mark, en vir die afgelope drie jaar het Spekenham hiermee sukses gehad en is dit vandag n onderneming wat finansiëel stewig op sy eie pote staan. Dit is vir my ook aangenaam om te verneem dat Spekenham van voorneme is om die uitvoermark te betree met hul surplus produkte, en dat die bestuur derhalwe van mening is dat hulle dit met sukses kan doen. Ek wil hulle groot sukses toewens in hierdie verband.

Collection Number: AD1715

SOUTH AFRICAN INSTITUTE OF RACE RELATIONS (SAIRR), 1892-1974

PUBLISHER:

Collection Funder:- Atlantic Philanthropies Foundation

Publisher:- Historical Papers Research Archive

Location:- Johannesburg

©2013

LEGAL NOTICES:

Copyright Notice: All materials on the Historical Papers website are protected by South African copyright law and may not be reproduced, distributed, transmitted, displayed, or otherwise published in any format, without the prior written permission of the copyright owner.

Disclaimer and Terms of Use: Provided that you maintain all copyright and other notices contained therein, you may download material (one machine readable copy and one print copy per page) for your personal and/or educational non-commercial use only.

People using these records relating to the archives of Historical Papers, The Library, University of the Witwatersrand, Johannesburg, are reminded that such records sometimes contain material which is uncorroborated, inaccurate, distorted or untrue. While these digital records are true facsimiles of paper documents and the information contained herein is obtained from sources believed to be accurate and reliable, Historical Papers, University of the Witwatersrand has not independently verified their content. Consequently, the University is not responsible for any errors or omissions and excludes any and all liability for any errors in or omissions from the information on the website or any related information on third party websites accessible from this website.

This document forms part of the archive of the South African Institute of Race Relations (SAIRR), held at the Historical Papers Research Archive at The University of the Witwatersrand, Johannesburg, South Africa.