

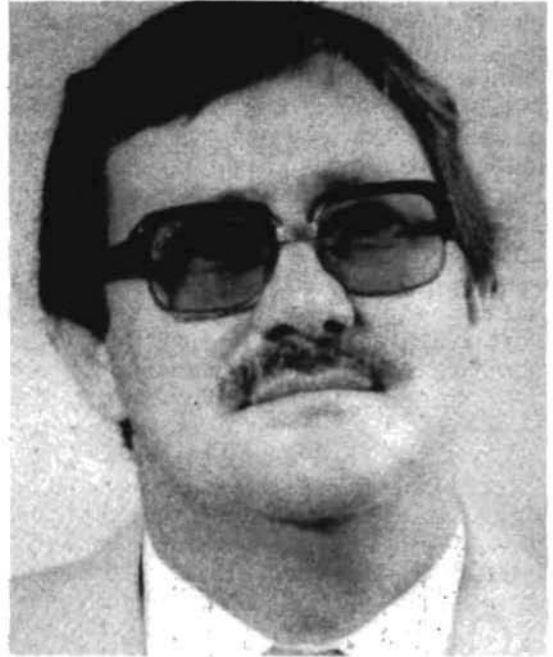
Enkele aspekte van die kommunikasie van verkeersveiligheid aan kinders in Suid-Afrika

H J Groenewald
E Bornman

THE communication of current affairs like road safety in the mass media create some problems in multicultural societies like South Africa. In order to evaluate the campaigns in the mass media and the schools during Road Safety Year 1984, two surveys among Black, Coloured, Indian and White children between the ages of 10 and 17 years were undertaken by the HSRC in cooperation with The National Road Safety Council. The first survey was conducted prior to the commencement of Road Safety Year 1984 and the second during September 1984. The results show that there is vast differences between the children of the various population groups with regard to their knowledge of subjects related to road safety and their sources of formal and informal education in this regard. It appears that the electronic media reaches larger audiences than the print media.

Inleiding

Kommunikasie deur middel van die massamedia oor aktuele sake, soos verkeersveiligheid, skep verskeie probleme in multikulturele samelewings, veral weens die heterogene samestelling van die teikenpublieke. Die inhoud, verbaal sowel as nie-verbaal, formaat, die tipe boodskap ('n advertensie, 'n opvoedkundige program oor die onderwerp, 'n gedramatiseerde weergawe of 'n groepbespreking deur 'n aantal kenners of vooraanstaande persoonlikhede in die sameleving), die tyd van die dag waarop boodskappe beskikbaar is



H J Groenewald

en die duur van die boodskappe, is almal faktore wat in mindere of meerdere mate die sukses van die kommunikasiepoging bepaal.

Die doel met hierdie empiriese ondersoek was om te bepaal of kinders van die belangrikste bevolkingsgroepe in Suid-Afrika bewus was van die boodskappe oor verkeersveiligheid en of daar by hulle 'n groter bewustheid aanwesig was na al die pogings in die massamedia, die skool en ook die huisgesin gedurende Verkeersveiligheidsjaar 1984. Hier word egter grootliks gekonsentreer op die rol

Dr H J Groenewald en Mev E Bornman is albei verbonde aan die Instituut vir Kommunikasie-navorsing van die Raad vir Geesteswetenskaplike Navorsing.

van die massamedia en informele leer, ofskoon die rol van ouers en veral die pogings in die skool baie moes bydra tot groter bewustheid van en kennis oor verkeersveiligheid by kinders. Om hierdie rede is spesifieke kennis-vrae in die twee opnames wat onderneem is, ingesluit.

Kommunikasie en informele leer

Gedurende die laaste twee dekades het die gedagte toenemend begin posvat dat die massamedia 'n belangrike rol kan vervul in informele onderrig. Ofskoon inligtingverskaffing deur die media 'n fundamentele funksie is in veral ontwikkelde samelewings, word die vermaaklikheidsfunksie nog steeds as belangriker gesien (DeFleur & Dennis: 1981). Die massamedia is nie net instrumenteel tot die verandering en die versterking van opinies, houdinge en gedrag nie, maar is ook van die belangrikste sosialisering-agente in die skep en vorming van houdinge, waardes en die persepsie van die werklikheid (Tan: 1981). Mense word nie net deur die massamedia ingelig nie, maar ook gemotiveer om aktief by sekere programme in te skakel en op 'n bepaalde wyse terugvoering te gee om te bepaal hoe effektief inligting oorgedra is (Spindler-Brown:1981).

Die oordra van inligting impliseer nie noodwendig leer nie en daarom is die aanleer van spesifieke vaardigheid onder ongekontroleerde toestande deur die media besonder moeilik. Algemene onderrig, soos die aanleer van die basiese beginsels van verkeersveiligheid, is dus 'n meer realistiese doelstelling as bv. die leer van spesifieke vaardighede. Volgens Jamison en McAnany (1976) is die massamedia baie geskik vir 'n algemene abstrakte vaardigheid soos leer-om-te-leer, wat impliseer dat die individu 'n vermoë ontwikkel om kognitiewe vaardighede na 'n nuwe leersituasie oor te dra.

In Bandura (1977) se sosiale leerteorie word beklemtoon dat mense eerstens leer deur direkte ervaring en tweedens deur die persepsie van "indirekte gebeure." Omdat mense nie die groot verskeidenheid gebeure in die sosiale werklikheid eerstehands kan beleef nie, word staatgemaak op die massamedia wat snitte van die werklikheid aan lesers, luisteraars en kykers bied. Die "indirekte leer" noem Bandura modellering. Sy sentrale premisse is dat mens-

like gedrag, wat verskeie vorme van kommunikasie of leer insluit, die resultaat is van omgewings en kognitiewe faktore. Nie slegs stimuli en handelinge is belangrik nie, maar ook die denkprosesse van die individu. "People do not merely react to message to which they are accidentally exposed, but more so to complex matrixes of messages that are experienced through direct and indirect exposure" (Groenewald et al 1985:35). Sosiale leerteorie gee 'n verduideliking van menslike gedrag in terme van 'n voortdurende en wedersydse interaksie tussen kognitiewe-, gedrags- en omgewings-determinante. Mense en hul sosiale omgewings is dus wedersydse determinante van mekaar.

Hierdie aspekte moet deeglik in ag geneem word met die beplanning van mediaboodskappe vir verskillende teikenpublieke. Een voorbeeld hiervan is dat mense weens kulturele-, sosiale- en fisiese faktore nie op dieselfde wyse leer nie en dat hierdie faktore saam met ander wat later genoem word, die effektiwiteit van boodskappe wat ontvang word, ernstig kan beïnvloed.

Agtergrond vir empiriese ondersoek

Suid-Afrika se hoë ongeluksyfer, met gemiddeld 30 mense wat daaglik sterf en baie ander wat beseer word, is vir jare al 'n bron van kommer vir die provinsiale owerhede en die instansies gemoeid met padveiligheid, soos die Nasionale Verkeersveiligheidsraad. Die hoë koste van padongelukke en die invloed daarvan op produktiwiteit en lewenskwaliteit maak dit gebiedend noodsaaklik dat daadwerklike aandag aan hierdie probleem gegee word.

Om die ongeluksyfer op Suid-Afrikaanse paaie betekenisvol te verminder, is 'n grondige houdings- en gedragsverandering by mense van al die verskillende bevolkingsgroepe en van alle ouderdomme nodig. Sodanige verandering is slegs moontlik met 'n deeglike opvoedings- en onderrigprogram op alle vlakke van die samelewing. Met die oog hierop is die jaar 1984 deur die Regering, in samewerking met die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR), as verkeersveiligheidsjaar verklaar.

In samewerking met die NVVR het die RGN begin met 'n langtermynnavorsingsprogram oor volwassenes en kinders se kennis van en gesindheid teenoor verkeersveiligheid. Die

doel met hierdie navorsing is ener syds die identifisering van probleemgebiede sodat prioriteite vir opvoedkundige programme vasgestel kan word en andersyds die evaluering van die veldtogte van Verkeersveiligheidsjaar 1984. Om hierdie rede is 'n basislynopname (verderaan word hierna verwys as opname 1) reeds voor die aanvang van Verkeersveiligheidsjaar 1984 gedurende Oktober 1983 onderneem en 'n tweede opname aan die einde van September 1984. Die resultate van hierdie opnames, wat onder kinders van 10 tot 17 jaar gedoen is en redelik verteenwoordigend van al die bevolkingsgroepe in die land is, word vervolgens bespreek.

Metode van steekproeftrekking

Die grootte van die ondersoekgroepe in die opname onder kinders kon vooraf slegs geskat word, omdat verteenwoordigende steekproewe slegs vir volwassenes getrek is en onderhoude met kinders gevoer is by die steekproefadresse waar daar wel kinders by die betrokke adres woonagtig was. Indien daar meer as een kind by die spesifieke adres was, is die betrokke steekproefeenheid met behulp van 'n ewekansige tabel getrek. Die aantal respondente van die verskillende bevolkingsgroepe is dus bepaal deur die relatiewe teenwoordigheid van kinders by die adresse wat getrek is.

Vir die volwasse respondente wat by die studie betrek is, is 'n steekproef van 1500 elk vir Swartes en Blankes en 'n 1000 elk vir Kleurlinge en Indiërs getrek. Die opnames onder Blankes is landwyd, dié onder Swartes in die PWV-gebied, by die Kleurlinge in die Wes-Kaap en onder Indiërs in Natal gedoen. Die steekproef is verder saamgestel om proporsioneel korrek tot die bevolkingsgetalle in die ekonomiese streke en landdrostdistrikte volgens die 1980-sensusgegevens te wees.

Op die wyse wat hierbo bespreek is, is daar uiteindelik 1375 kinders in die eerste opname en 1068 in die tweede opname ingesluit. Die persentasie vir elke bevolkingsgroep blyk uit die gegewens in tabel 1.

Die meetinstrument

'n Vraelys is opgestel waarin, afgesien van biografiese besonderhede, gekonsentreer is op die respondente se kennis en opinies oor 'n wye verskeidenheid onderwerpe wat met ver-

Tabel 1

	Swartes	Kleurlinge	Indiërs	Blankes
	%	%	%	%
Opname 1	37,0	21,8	17,4	23,8
Opname 2	43,5	18,3	19,3	19,0

keersveiligheid verband hou. Onderwerpe wat gedek is, vorm onder andere deel van die leerplanne van verkeersveiligheid in primêre en sekondêre skole, terwyl ander bv. voetgangerveiligheid, volgafstande, bestuurderopleiding en drink-en-bestuur, ook deel gevorm het van die veldtogte van Verkeersveiligheidsjaar 1984. Vrae om vas te stel wat die trefkrag van mediaboodskappe oor verkeersveiligheid voor en tydens 1984 was, is ook ingesluit.

Afgesien van algemene kennis- en opinie-vrae wat aan alle respondente van 10 tot 17 jaar gevra is, is daar ook in 'n addisionele afdeling op kinders van 14 tot 17 jaar gekonsentreer ten opsigte van sake wat meer op ouer kinders betrekking het. Hierdie vrae het gehandel oor die aard en die gehalte van verkeersonderrig op skool, bestuurderopleiding, motorfietsveiligheid, volgafstande en drink-en-bestuur.

Verwerking van die gegewens

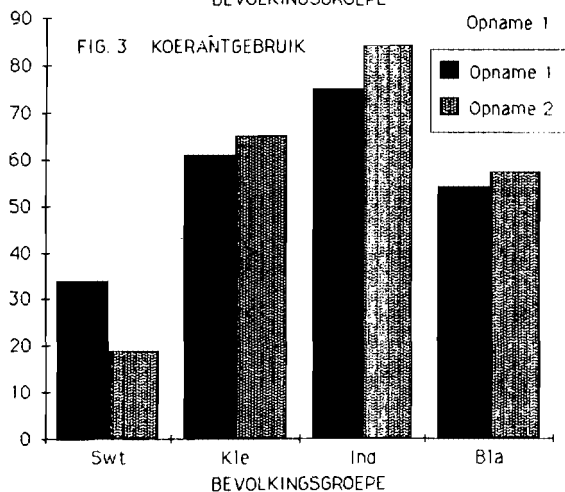
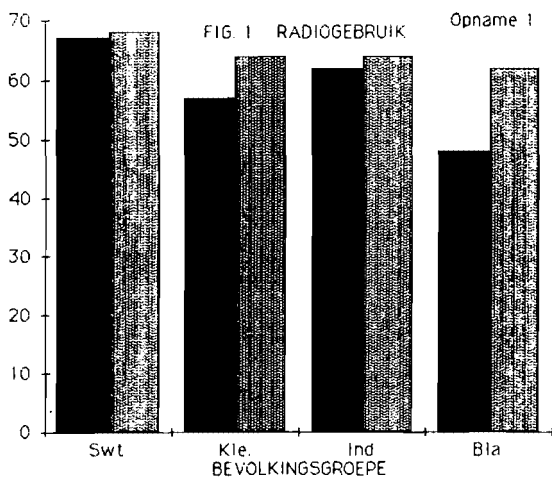
Beskrywende tegnieke

Met behulp van 'n SAS-rekenaarprogram is frekwensietabelle van die response op al die vrae in albei opnames verkry. Afsonderlike frekwensies is vir die verskillende bevolkingsgroepe bereken, omdat die verskillende bevolkingsgroepe (sien tabel 1) nie gelyk in die ondersoekgroepe verteenwoordig is nie en hul response op die meeste vrae ook grootliks verskil.

Verder is van die BMDP-rekenaarpakket gebruik gemaak om die verskille tussen die eerste en die tweede opname verder te ondersoek (Du Toit et al: 1982). Hierdie berekenings is ook afsonderlik vir die verskillende bevolkingsgroepe gedoen, maar veranderlikes soos geslag, onderwyspeil en ouderdom is nie by die berekenings ingesluit nie. Wanneer die P4F-berekenings 'n Chi-kwadraatwaarde met 'n oorskrydingswaarskynlikheid (p) van kleiner as 0,05 gelewer het, is aanvaar dat die verskille tussen die twee opnames groot genoeg is om as betekenisvol beskou te word.

Meervoudige regressie-analise

Ten einde 'n aanduiding te kry van die invloed van faktore soos bevolkingsgroep en verkeersveiligheids-onderrig op respondente in albei ondersoekgroepe se verkeersveiligheidskennis, is die datastelle van die eerste en die tweede opnames eerstens saamgevoeg. Daarna is twee kennistellings uit hierdie gegewens bereken. Die eerste — Algemene Verkeerskennis — is gegrond op vrae wat respondente se kennis van algemene verkeersake en verkeersreëls toets en is bereken vir alle respondente van 10 tot 17 jaar. Die tweede vraag — Spesifieke Bestuurderskennis — is bereken uit die response op vrae in die afdeling wat deur respondente van 14 tot 17 jaar beantwoord is. Hierdie vrae toets respondente se kennis oor aspekte wat spesifiek met die bestuur van motorvoertuie verband hou.

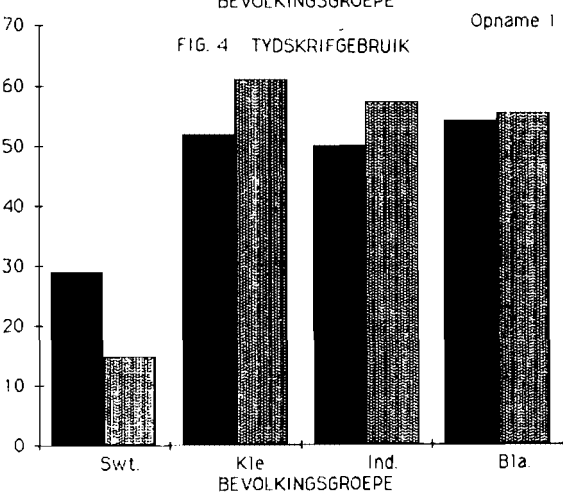
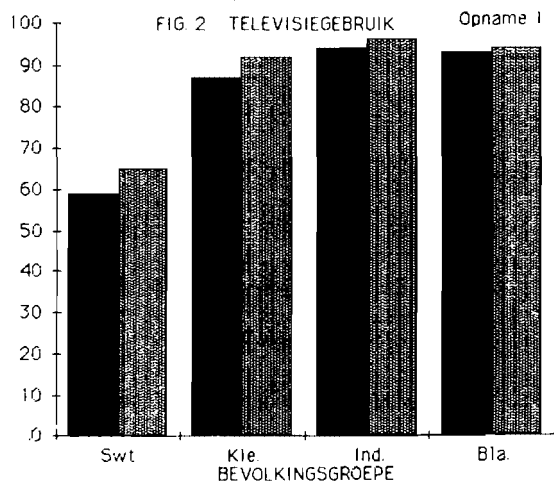


Hierna is 'n meervoudige regressie-analise met behulp van 'n BMDP- rekenaarprogram op hierdie tellings uitgevoer (Amick & Walberg: 1975). Onderwyspeil en verkeersveiligheids-onderrig is onder andere as verklarende veranderlikes gebruik. As 'n oorskrydingswaarskynlikheid van kleiner as 0,05 verkry is, is aanvaar dat 'n spesifieke faktor 'n betekenisvolle invloed op die spesifieke telling gehad het.

Bespreking van die resultate

Blootstelling aan mediaboodskappe oor verkeersveiligheid

Figure 1 tot 4 weerspieël die mate waarin kinders gedurende 1984 aan verkeersveiligheidsboodskappe in die elektroniese en gedrukte media blootgestel is.



Radio en televisie

Die blootstelling van kinders van al die bevolkingsgroepe aan die elektroniese media vertoon 'n baie interessante kommunikasiepatroon. Wat radiogebruik betref is dit die Swart kinders wat die meeste na die radio luister en die Blanke kinders die minste, ofschoon daar in 1984 'n verbetering in die radiogebruik van laasgenoemde groep te bespeur is. Op die oog af wil dit dus voorkom of boodskappe oor padveiligheid 'n beter kans het om Swart kinders as Blanke kinders oor die radio te bereik. Hierdie afleiding kan egter hoogs misleidend wees, omdat verskeie faktore soos luistertye, programvoorkeure, redes vir die mediagebruik (radioprogramme as agtergrond terwyl terselfdertyd aandag aan ander aktiwiteite gegee word), die persepsie van die effektiwiteit van die boodskappe oor verkeersveiligheid, die relatiewe belangrikheid van hierdie boodskap teenoor andere, mediageletterdheid, en so meer nie in ag geneem word nie. Volgens woordvoerders van die NVVR is daar by Swart kinders meer op die radio gekonsentreer en by die ander groepe is 'n verskeidenheid media gebruik. Hierdie feit verklaar moontlik die groter persentasie blootstelling van Swartes aan die radio.

'n Besondere hoë persentasie van die Kleurlinge, Indiërs en die Blanke kinders het in albei opnames aangedui dat hulle verkeersveiligheidsboodskappe, soos advertensies en opvoedkundige programme oor die onderwerp, op televisie gesien het. Die persentasie Swart kinders is egter baie laer, alhoewel daar 'n beduidende toename in JA-antwoorde by hierdie groep in die tweede opname te bespeur is. Een van die moontlike redes hier is dat Swart kinders in die algemeen minder toegang het tot televisie of selfs nie baie gemotiveerd is om aandag aan boodskappe oor verkeersveiligheid te gee nie.

Koerante en tydskrifte

Soos uit figure 3 en 4 blyk is die blootstelling aan die gedrukte media laer as by die elektroniese media. Hieruit moet egter nie afgelei word dat die gedrukte media minder effektief is in die kommunikasie van boodskappe oor padveiligheid nie, maar eerder dat boodskappe deur middel van die elektroniese media 'n groter trefwydte het. By koerante sowel as tyd-

skrifte is dit opvallend dat Swart kinders heelwat minder lees as die ander bevolkingsgroepe en derhalwe ook minder te wete gekom het oor padveiligheid. Kulturele en sosio-ekonomiese faktore kan moontlik by Swart kinders die rede wees waarom hulle minder lees as die ander groepe en die besondere media is moontlik nie so gereedlik beskikbaar vir hierdie groep nie. Kleurlingkinders is veral geïnteresseerd in tydskrifte en hulle blootstelling aan koerante is ook hoër as by die Blankes.

'n Besondere kenmerk is (Fig. 3) dat Indiërs baie blootgestel is aan koerante en dat by hierdie sowel as by die Kleurlinge — en Blanke groepe, daar 'n toename in die leesaktiwiteite was. Die hoë blootstelling van Indiërs aan al die media dui waarskynlik op hulle bewustheid van en entoesiasme vir verkeersveiligheid.

Die formele en nie-formele onderrig van verkeersveiligheid

Aan die respondente is gevra of hulle op skool onderrig in verkeersveiligheid gehad het en by wie hulle die meeste oor die onderwerp geleer het.

Die grootste persentasie Indiërskinders het aangedui dat hulle wel op skool sodanige onderrig gehad het wat 'n aanduiding is van die besondere motivering by hierdie groep. In Blanke-, Indiërs- sowel as Kleurlingskole word dus genoegsaam voorsiening gemaak vir die onderrig van verkeersveiligheid. Heelwat minder Swart kinders het egter aangedui dat hulle onderrig in verkeersveiligheid ontvang het. Swart kinders het dus wat hierdie onderwerp betref, 'n groot agterstand. Enersyds word hulle minder as die ander groepe aan hierdie boodskappe in die massamedia blootgestel en wil dit uit die beskikbare gegewens voorkom dat verkeersveiligheid of nie 'n hoë prioriteit is in die Swart skole nie of dat die onderrig daarvan minder aandag geniet. Hierby kan gevoeg word dat Swartes in die algemeen padveiligheid nie as 'n besonder hoë prioriteit beskou nie (Groenewald *et al.*: 1985).

Op die vraag by wie hulle die meeste omtrent padveiligheid geleer het, is daar opmerklike verskille tussen die verskillende bevolkingsgroepe. Nagenoeg 50% Blankes noem in die eerste opname dat hulle by hul ouers die meeste geleer het, terwyl die skool by die ander

groepe die grootste rol in die onderrig van verkeersveiligheid speel. Ofskoon beduidend minder Blanke kinders in die tweede opname hul ouers noem, waarskynlik weens die verskerpte onderrig in die skole tydens 1984, lyk dit of Blanke ouers groter verantwoordelikheid vir die informele onderrig van verkeersveiligheid neem as die ouers van die ander groepe. Anders gestel beteken dit dat 'n deel van die verkeersveiligheidsveldtog daarop ingestel moet wees om die ouers van die ander bevolkingsgroepe te aktiveer om hul kinders daadwerklik voor te lig.

Kinders se kennis van 'n verskeidenheid onderwerpe wat met verkeersveiligheid verband hou.

'n Meervoudige regressie-analise (Amick & Walberg: 1975) met Algemene Verkeerskennis as afhanklike veranderlike en onder andere bevolkingsgroep en verkeersonderrig as verklarende veranderlikes het die volgende resultate opgelewer.

In bostaande tabel gee die koëffisiënt die

wyl die prestasie van die Kleurlingkinders baie naby aan die gemiddeld is. Swart kinders, daarenteen, vaar beduidend swakker as enige een van die ander groepe en behaal gemiddeld 2,6088 minder as die groepgemiddeld.

'n Ander faktor wat algemene verkeerskennis beduidend beïnvloed, is die feit dat 'n kind verkeersonderrig gehad het aldan nie. Kinders wat wel sodanige onderrig ondergaan het, het gemiddeld 'n telling van 0,4064 meer gehad as die groepgemiddeld. Kinders wat nie verkeersveiligheidsonderrig gehad het nie, het weer gemiddeld 0,4064 minder gehad as die groepgemiddeld.

Die regressie-analise met Spesifieke Bestuurderskennis as afhanklike veranderlike het die volgende resultate opgelewer.

Omtrent dieselfde tendens as by Algemene Verkeerskennis kom hier voor met Blanke kinders wat beter as die van die ander bevolkingsgroepe vaar. Hul kennis en insig in sake wat met voertuigbestuur verband hou, is gemiddeld 2,8195 eenhede beter as die groep-

Tabel 2

Resultate van meervoudige regressie-analise met Algemene Verkeerskennis as verklarende veranderlike

Veranderlike	Koëffisiënt	Oorskrydingswaarskynlikheid
Swart	-2,6088	0,0000*
Kleurlinge	-0,0848k	0,6369
Indiërs	1,0277	0,0000*
Blankes	1,6660	0,0000*
Verkeers-onderrig	0,4064	0,0005*

gemiddelde afwyking vanaf die gemiddeld van die ondersoekgroep, terwyl die oorskrydingswaarskynlikheid aandui of die afwyking betekenisvol is of nie. 'n Oorskrydingswaarskynlikheid van kleiner as 0,05 word as beduidend of betekenisvol beskou en word met 'n asterisk (*) aangedui.

Uit die gegewens is dit duidelik dat die Blanke kinders die beste in die kennistoets gevaar het met 'n gemiddeld van 1,6660 beter as die groepgemiddeld. Ook Indiërkinders se kennis is beduidend beter as die groepgemiddeld, ter-

Tabel 3

Resultate van meervoudige regressie-analise met Spesifieke Bestuurderskennis as afhanklike veranderlike

Veranderlike	Koëffisiënt	Oorskrydingswaarskynlikheid
Swart	-2,2404	0,0000*
Kleurlinge	-1,1755	0,3223
Indiërs	0,7546	0,0001*
Blankes	2,8195	0,0000*
Verkeers-onderrig	0,2884	0,0064

gemiddeld. Die punte van Kleurlingkinders is baie naby aan die groepgemiddeld, terwyl dié van Indiërkinders beduidend swakker as die groepgemiddeld is. Swart kinders vaar weer die swakste en dit is 'n goeie aanduiding dat ernstig besin sal moet word oor die onderrig van verkeersveiligheid by hierdie groep.

Verkeersveiligheidsonderig opskool het dus 'n beduidende invloed op kinders se kennis van sake rakende die bestuur van motors, alhoewel die invloed daarvan kleiner is as by Algemene Verkeerskennis.

Gevolgtrekkings

Die belangrikste bevindinge van die empiriese ondersoek is dat daar in die Indiërgemeenskap besondere belangstelling in verkeersveiligheid is. Hierdie belangstelling en entoesiasme het nie slegs meegebring dat die kinders meer blootgestel is aan verkeersveiligheidsboodskappe in die media nie, maar het ook neerslag gevind in onderrigprogramme op skool sodat Indiërkinders, meer as enige ander groep, sê dat hulle wel onderrig ontvang het. Die belangstelling en die verwagtings by dië kinders het daartoe gelei dat hulle hul meer aan media-boodskappe blootgestel het. Op grond hiervan sou verwag kan word dat hulle beter as die ander groepe in die kennistoetse sou vaar, veral as in gedagte gehou word dat die regressie-analises aan die lig gebring het dat verkeersonderrig 'n besliste positiewe invloed op kinders se verkeersveiligheidskennis het.

Die vraag ontstaan dus waarom Blanke kinders se algemene verkeerskennis, asook hul kennis van aspekte wat met die bestuur van voertuie verband hou, veel beter as die van Indiërs is. Die antwoord is heelwaarskynlik in sosio-kulturele faktore geleë. Uit die gegewens het dit geblyk dat Blanke ouers, anders as by die ander bevolkingsgroepe, selfs 'n groter rol as die skool speel in die verkeersonderrig van hul kinders. Ofskoon dit wil voorkom of die ouerhuis by die ander bevolkingsgroepe 'n groter rol moet speel, is verdere navorsing nodig om te bepaal op watter wyse informele en formele opvoeding mekaar komplementeer en watter van dië sferes groter aandag vir spesifieke kultuurgroepe moet kry. Op die kort termyn is die motivering, inligting en voorligting van ouers 'n belangrike taak vir instansies soos die NVVR.

'n Bykomende verklaring vir die "goeie" prestasie van Blanke kinders is moontlik dat dië kinders, anders as die van ander bevolkingsgroepe, van jongs af fietse besit en dat die meeste van hulle as gevolg daarvan ervaring van voertuigverkeer opdoen. Ouers word dus gedwing om basiese verkeersveiligheidsonderrig aan hul kinders te gee en laasgenoemde doen reeds op jeugdige leeftyd praktiese ondervinding op van verkeersveiligheidsbeginsels.

Vroeër is reeds gewys op die moontlike redes vir die verskille tussen die bevolkings-

groepe wat betref hulle blootstelling aan die massamedia en is die aandag daarop gevestig dat Swartes minder onderrig in die ouerhuis en op skool, volgens hul getuienis, as ander groepe ontvang. Die redes hiervoor moet waarskynlik aan sosio-ekonomiese faktore toegeskryf word. Uit die gegewens is dit duidelik dat hierdie groep beter onderrig op die formele en informele vlakke nodig het en verdere navorsing is dringend noodsaaklik. Veral aspekte soos mediaseleksie, die formaat en die inhoud van boodskappe, asook die faktore wat effektiewe persepsie bepaal, moet onder andere aandag kry.

Besluit

Die multikulturele aard van die Suid-Afrikaanse samelewing bring mee dat die konseptualisering en die persepsies van die verskillende kultuurgroepe oor dieselfde kernboodskap kan verskil. Om die sukses van veldtogte, waaraan groot bedrae geld jaarliks bestee word, te verseker, is indringende navorsing nodig om die maksimale effektiwiteit van die kommunikasiepogings te verseker. In hierdie opsig het kommunikasiekundiges 'n besonder belangrike taak.

Verwysing

- AMICK, D.J., WALBERG, H.J. (1975) *Introductory Multivariate Analysis*, Berkeley, McCutchan Publishing Corporation.
- BANDURA, A. (1977) *Social Learning Theory*, Englewood Cliffs, Prentice-Hall
- DEFLEUR, M.L., ENNIS, E.E. (1981), *Understanding Mass Communication*, Boston, Houghton Mifflin.
- DU TOIT, S.H.C., et. al. (1982) *Statistical Analysis of Qualitative and Quantitative Data*, Pretoria, HSRC Publication.
- GROENEWALD, H.J. et. al. (1985) Social Learning Needs within certain Groups of Blacks in South Africa, *RTV 1985*, 1,35-41.
- JAMISON, D.T. CANANY, E.G. (1978) *Radio for Education and Development*, Beverley Hills, Sage.
- SPINDLER-BROWN, A. (1981) Broadcasting and Literacy: Recent BBC Contributions, *Educational Broadcasting International*, 14,20-24.
- TAN, A.S. (1981) *Mass Communication Theories and Research*, Columbus, Grid Publishing, Inc.