HOOFSTUK SES

VERBINDINGSWEë EN KOMMUNIKASIEWESE

6.1 INLEIDING

Die ekonomiese ontwikkeling en groei van 'n gebied is in 'n groot mate van die gesteldheid van sy kommunikasienetwerk afhanklik. Hierdie netwerk sluit in verbindingsweë soos die spoorweë, paaie en vervoerdienste, terwyl kommunikasiewese weer op die pos- en perswese betrekking het. Die term kommunikasienetwerk word in die hoofstuk op albei aspekte van toepassing gemaak.

Sonder 'n lewenskragtige kommunikasienetwerk Iran geen gemeenskap effektief funksioneer en daadwerklike groei toon nie. Die kommunikasienetwerk beïnvloed ook die sosiale karakter van 'n omgewing, wat op sy beurt ook indirek ekonomiese ontwikkeling stimuleer.[1] Daarbenewens lei dit noodwendig tot nouer skakeling tussen dorpe en werk dit stimulerend in op 'n breë spektrum van die gemeenskap se aktiwiteite.[2]

Die invloed en uitwerking van bogenoemde faktore is reeds duidelik sigbaar in die ontwikkelinge wat uitgeloop het op die stigting van Carletonville in 1948.[3] Die huidige munisipale gebied Carletonville het voor 1948 deel van die wyk Gatsrand in die distrik Potchefstroom gevorm. Gatsrand se sentrale ligging tussen Potchefstroom en sentra aan die Rand het grootliks daartoe bygedra dat 'n behoorlike kommunikasienetwerk sedert 1850, naamlik posdienste en paaie, en met verloop van jare hierna 'n spoorweg in die gebied gevestig is. Die ontwikkeling van Gatsrand se kommunikasienetwerk was dus hiermee op dieselfde patroon geskoei as wat vir die eertydse Zuid-Afrikaansche Republiek (ZAR) gegeld het.

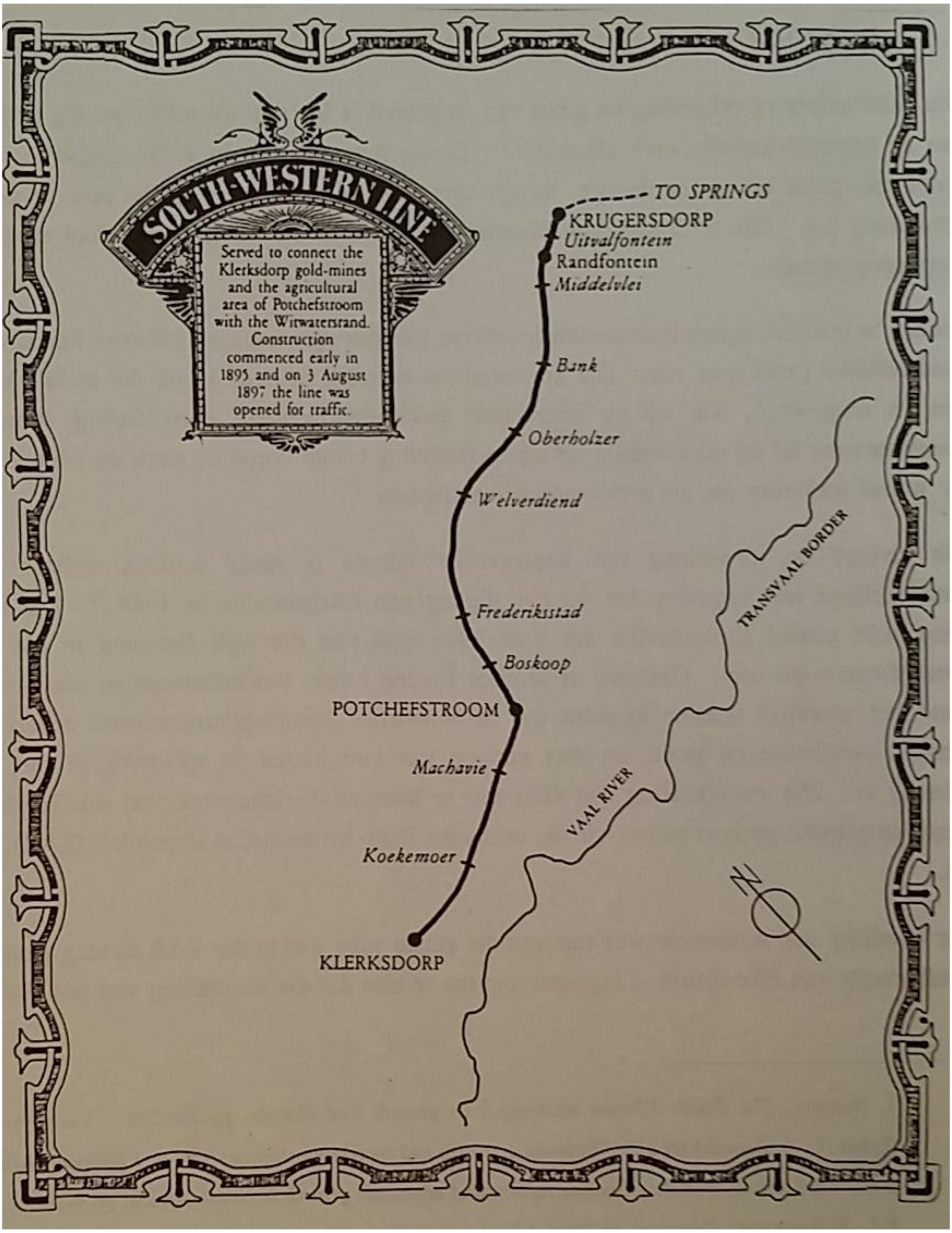
---

[1] J. Nattrass, ***The South African economy : its growth and change***, pp.226-227. Vergelyk ook F. Fisher, L. Schlemmer *(et al.),* "Economic growth and its relationship to social and political change", L. Schlemmer and E. Webster, ***Change reform and economic growth in South Africa***, pp.9-19.

[2] P.J. Welgemoed, "Vervoer in Suid-Afrika op pad waarheen?" ***Randse Afrikaanse Universiteit, publikasiereeks***, A48, 1975, p.1.

[3] E.S. van Eeden, Die geskiedenis van die Gatsrand vanaf die vestiging van die Trekkergemeenskap omstreeks 1839 tot die proklameting van Carletonville in 1948, p.177.

Kaart 7: Die Suidwestelyn: trajek tussen Krugersdorp en Klerksdorp, 1897.



Bron: R.C. de Jong en G.M. van der Waal (et al.), *NZASM 100, 1887-1899…, p,.198.*

Die instelling van posdienste was een van die eerste sake wat in die ZAR aandag geniet het. Veldkornette van elke distrik is ingespan om toe to sien dat die versending van pos in sy wyk glad verloop.[4] Privaatkontraktante en posbodes was met die vervoer van pos belas. Twee padroetes wat deur die Gatsrand gegaan het, is onder meer vir die vervoer van pos gebruik. Etlike posagentskappe het op plase oral in die wyk Gatsrand bestaan. Hiervan was vyf teen 1948 in die huidige Carletonville-gebied werksaam en gevestig op die plase Wonderfontein (3.7.1873), Driefontein no. 591 IQ (19.7.1893), Welverdiend (1.2.1897), Oog van Wonderfontein (1.3.1897) en Blyvooruitzicht (20.8.1945). Afgesien van die posagentskap op Driefontein het al die ander die gerief van 'n telefoondiens gehad.[5]

Die poskoetsroete tussen Potchefstroom en Pretoria wat ook deur die ZAR-burgers as pad benut is, was as die Boereroete bekend. In 1887 is 'n padroete meer suid hiervan tussen Potchefstroom en Johannesburg aangelê. Wykspaaie was in hierdie stadium volop. Omdat dit grondpaaie was, is hulle as gevolg van die voortdurende blootstelling aan verkeer en oorvloedige redes gou uitgery en moes die paaie gereeld herstel word.[6] Die instandhouding van paaie is met die koms van die motor, gevolg deur die toenemende gebruik van vervoerdienste, op 'n georganiseerde grondslag geplaas. Goudmynvestiging in 1937 in die Gatsrand het die verbetering en aanlê van paaie gunstig gestimuleer.[7]

Die vestiging van 'n spoorweg in die Gatsrand is eers met die aanvang van die Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg Maatschappy (NZASM) se werksaamhede in 1887 bevorder. Gedurende die dekade negentig van die negentiende eeu het die NZASM met die bou van die Suidwesterlyn, wat uiteindelik die Kaap met die Rand sou verbind, begin. Die spoorwegtrajek van die Suidwesterlyn vir die gedeelte tussen Krugersdorp en Klerksdorp het drie spoorwegstasies vir die Gatsrand in die vooruitsig gestel, naamlik op

---

[4] P. J. H.S. Grobler, Poswese in die Zuid-Afrikaansche Republiek tot 1899, pp. 9, 220.

[5] E.S. van Eeden, *Die geskiedenis van die Gatsrand* ..., pp.163-168.

[6] E.S. van Eeden, Die geskiedenis van die Gatsrand…, pp.168-171.

[7] G.L. van Heerde, Die invloed van modern vervoer op die ontwikkeling van dorpe in Wes-Transvaal, pp115-116.

die plase Welverdiend, Wonderfontein en Oog van Wonderfontein.[8] Die vernaamste redes vir hierdie roetekeuse was om die Witwatersrand per spoor met die ryk Klerksdorpse goudvelde en die hoog aangeskrewe landboudistrik Potchefstroom to verenig.[9] Die trajek is in 1897 voltooi.[10]

In die jare hierna het die ontwikkeling van die drie spoorwegstasies in die Gatsrand stilgestaan. Treindiensroosters byvoorbeeld is nie juis vir die gerief van die plaaslike bevolking aangepas nie. So het dit dikwels gebeur dat treine op middernagtelike ure 'n Gatsrandse spoorwegstasie bereik. Passasiers wat vanaf die Oberholzer-halte wou vertrek, moes gewoonlik vir die aankomende trein 'n aanduiding van hulle aanwesigheid op die halte gee. Hiervoor is 'n vuur digby die spoorlyn gemaak as teken vir die masjinis om te stop. Hierdie metode is nog gereeld gedurende die dertig-veertigerjare van die twintigste eeu gebruik.[11] Nuwe lewenskrag is mettertyd, na die koms van die goudmynbedryf, aan die ontwikkeling van die spoorwegstasies in die gebied verleen.

Van kommunikasiedienste soos 'n vliegveld en 'n plaaslike koerant was daar in die Gatsrand aanvanklik weinig sprake van. 'n Vliegveld is wel in 1923 oos van die plaas Welverdiend uitgelê en soms vir militêre wapenskoue gebruik Teen die veertigerjare egter was dit skaars benut en in 'n swak toestand.[12] Hierbenewens was buurdorpe se koerante soos die Potchefstroom Herald and Western Gazette en De Westelike Stem in hierdie stadium feitlik die enigste nuusblaaie wat bewoners geken het, en waarin 'n verdwaalde beriggie oor die gebied soms verskyn het.[13] Kort na die eerste goudmyne in die gebied gevestig is, het

---

[8] Anon., In memoriam N.Z.A.S.M., pp.16,173; E.S. van Eeden, Die geskiedenis van die Gatsrand pp.173-174 en R.C. de Jong and G.M. van der Waal (et al.), NZASM 100, 1887-1899, the buildings steam engines and structures of the Netherlands South African Railway Company, pp.35,201.

[9] Kyk gegewens op kaart 7, p.245b.

[10] C.F. van R. Zietsman, "Die bou van die Suidwesterlyn, 1895-1897, en die NZASM-stasiegeboue op Krugersdorp en Klerksdorp", ***Contree**,* 12, Julie 1982, p.7.

[11] Carletonville Herald, 28.4.1967, p.6.

[12] Sentrale Argiefbewaarplek (SAB), Direkteur van Burgerlike Lugvaart (DBL), Band 34, leer 824/161, Aerodromes Welverdiend: report, 21.2.1923 asook 11.8.1941.

[13] E.S. van Eeden, ***Die geskiedenis van die Gatsrand…,*** pp.177,207. Die indruk wat ten opsigte van die
beskikbaarheid van koerante *gegee is,* is gegrond op die skrywer se ervaring van die inligtingsbron in die M.A.-studie.

Oberholzer-halte voor 1948.

Bron: G. Hommes.

vrywilligers binne die jong myngemeenskappe nasionale tydskrifte en koerante in Johannesburg gaan haal en plaaslik verkoop.[14]

Ten spyte van die primitiewe gesteldheid van die kommunikasienetwerk was die plaaslike gemeenskap, as gevolg van 'n ewe swak ontwikkelde handelsektor, noodgedwonge op die kommunikasiedienste (veral die paaie en die een spoorwegroete) aangewese om produkte van elders of te bekom.[15]

In hierdie hoofstuk word gekyk in welke mate die bevolkingstoename sowel as die uitbreiding van die plaaslike sakesektor, as gevolg van goudmynvestiging, as stimulant vir die verbetering en verdere ontwikkeling van die kommunikasienetwerk gedien het, en hoe die weer op sy beurt plaaslike ekonomiese bedrywighede se afhanklikheid van kommunikasiedienste verlig het.

6.2 VERBINDINGSWEë

6.2.1 Spoorweë

Die ontdekking van minerale, veral goud, in Transvaal word beskou as die rede waarom die spoorwegnetwerk so intensief in die binneland ontwikkel is.[16] Dit geld ook vir die reeds vermelde Suidwesterlyn wat in die laat negentiende eeu aangelê is.[17] Dié spoorlyn is al sedert die beginjare van die goudmynbedryf, en is tans nog, die enigste spoorroete deur die huidige munisipale gebied Carletonville wat die reeds vermelde twee stasies Welverdiend en Bank[18] asook die Oberholzer-halte[19] op Wonderfontein insluit.[20]

---

[14] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, A. van der Westhuizen, 25.8.1987 en W. Hagan Watson, "Down memory lane: Blyvoor's first twenty years", p.15.

[15] E.S. van Eeden, **Die geskiedenis van die Gatsrand…,** p.43 en Carletonville Herald, 28.4.1967, p.6.

[16] Unie van Suid-Afrika, Ministerie van Vervoer, ***'n Eeu van vervoer, 1860-1960**,* p.8 en J.C. Heunis (L.V. en minister van Vervoer), "The role of railways towards reaching the national transport and economic objectives", (seminar of the National Development and Management Foundation of South Africa, Johannesburg, 2.10.1980), pp.1-2.

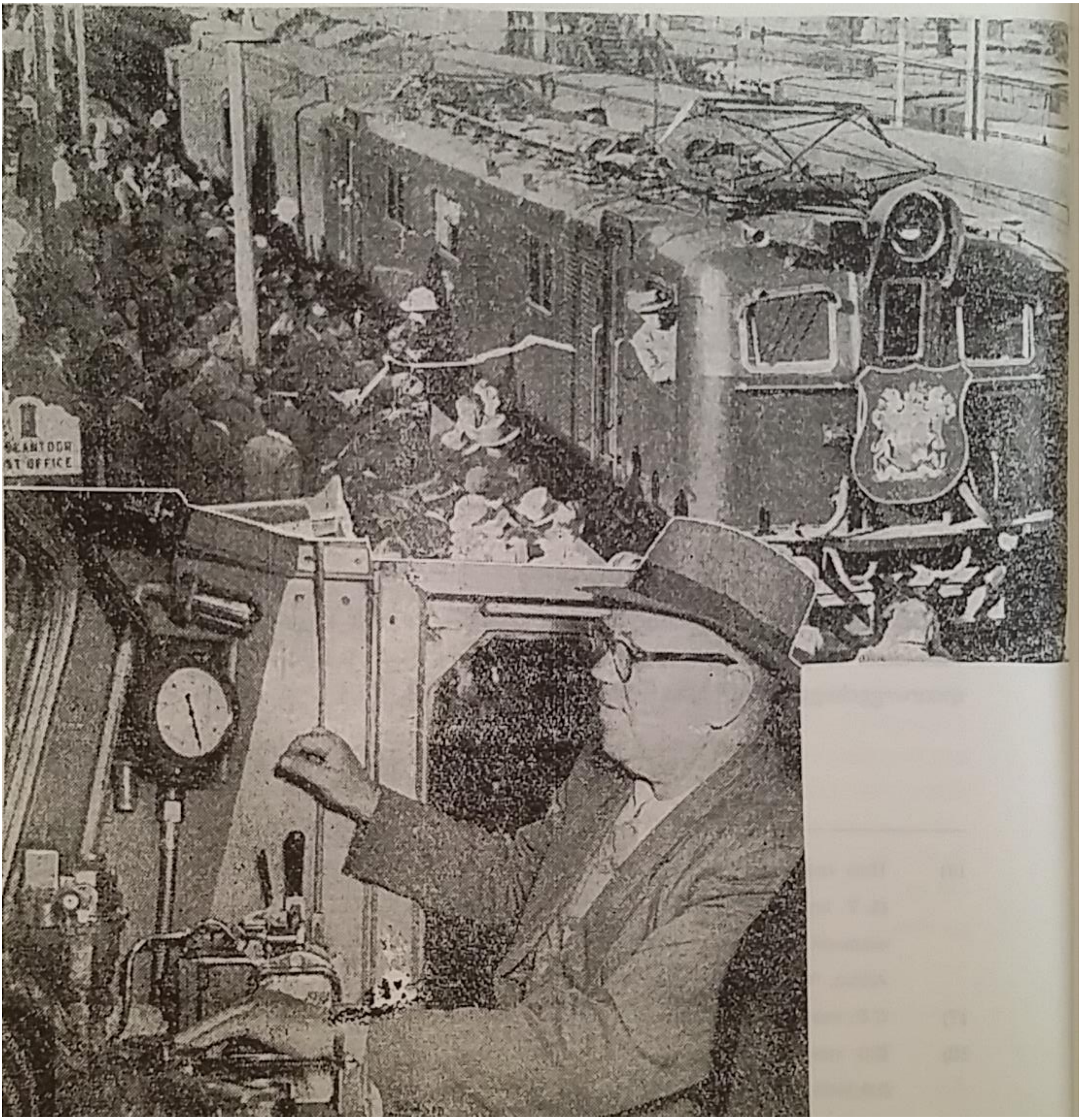
[17] C.F. van R. Zietsman, "Die bou van die Suidwestelyn ...", ***Contree,*** 12, Julie 1982, p.7.

[18] E.S. van Eeden, Die geskiedenis van die Gatsrand ..., pp. 174-175 en Herald vir die Goue Weste, 3.9.1965, p.5.

[19] 'n Spoorweghalte is 'n plek waar geen spoorwegpersoneel werksaam is nie en die trein 'n kort tydjie stilhou om passasiers op of of to laai. Kyk Carletonville (PU vir CHO), Verw. 2: brief, Kurator Suid-Afrikaanse Vervoerdienste-Museum/E.S. van Eeden, 18.4.1989 (Die brief is in 'n verslagvorm) en F.F. Odendal, P.C. Schoonees (e.a.), ***Verklarende Handwoordeboek van die Afrikaanse Taal (HAT),*** p.349.

[20] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 2: brief, Kurator Suid-Afrikaanse Vervoerdienste-Museum/E.S. van Eeden, 18.4.1989 en ***Herald vir die Goue Weste**,* 3.9.1965, p.5.

Die opening van die geëlektrifiseerde spoorlyn te Welverdiend, 1951.



Bron: Uit Rand Daily Mail, 4.8.1951.

Ten spyte van goudmynvestiging was die voorkoms van die spoorwegstasies in die Carletonville-gebied in die dekade veertig en vroeg-vyftig nog maar taamlik mistroostig, en aktiwiteite hier beperk. Hierdie toestand sou egter nie lank so voortduur nie. Volgens een waarnemer se pennevrug was die stasies in hierdie stadium egter niks anders nie as klein spoorweggehuggies, versmaad deur sneltreine, wat stadig besig is om 'n nuwe en drukker lewe tegemoet te gaan.[21] Dit kon ook haas nie anders nie, want die omgewing rondom die goudmyne was besig om teen 'n vinnige tempo te verander.

Die elektrifisering van die spoorlyn was een van die eerste tekens van die verdere ontwikkeling van die spoorwegdiens in die gebied sedert Carletonville in 1948 geproklameer is. In Augustus 1951 het P.O. Sauer, as minister van Vervoer, die Welverdiend-gedeelte van die geëlektrifiseerde spoorlyn te Welverdiend-stasie geopen.[22] Later is versoek dat die aansig van die stasies in hierdie gebied onder meer ook by dié nuwe verwikkeling moes aanpas. G.P. Brits, volksraadslid vir die gebied in die vyftigerjare, het gevolglik in 1953 die minister van Vervoer gevra om ligte by die geëlektrifiseerde spoorlyn langs die Oberholzer-halte en langs die Welverdiend-stasie toe te staan.[23] Die bestuur van Wes-Driefontein-myn het toe alreeds ingestem om die Suid-Afrikaanse Spoorweë en Hawens (SAS-H) tydelik van krag, afkomstig vanaf hierdie myn se substasie in Platinumstraat, Carletonville, te voorsien[24] tot tyd en wyl die kraglyn in die omgewing voltooi is. Voorts is twee haltes, naamlik Maizelands (tussen Oberholzer-[25] en Bank-stasie) in 1951,[26] asook Uitspan (tussen

---

[21] Anon., "Seventeen hundred new houses for mines: mines of West Wits Line and Klerksdorp have created four new towns - Carletonville, Westonaria, Stilfontein and Orkney", ***Mining Survey,*** 3(2), March 1951, p.25.

[22] Carletonville (Munisipaliteit), CM, lêer T7/13(2), Town and regional planning West Wits Local Area Committee: West Wits region town planning scheme, December 1952, p.5; ***Rand Daily Mail,*** 4.8.1951, p.1 en ***Die Transvaler,*** 25.1.1956, p. 1. Welverdiend-stasie is reeds in 1949 beskou as die Verre Wesrand se grootste opstellingsterrein. Kyk TAB, MCV, Band 1, lêerT1/30, Welverdiend Township: berig, ***Krugersdorp Times and Westrander,*** 30.12.1949, p.3.

[23] Unie van Suid-Afrika, ***Debatte van die Volksraad,*** 19.2.1953, kolomme, 1605-1606 en Carletonville (Munisipaliteit), LAC, lêer L1/29/17, Railway facilities: brief, Secretary Peri Urban Areas Health Board/System Manager, SA Railways, 11.2.1953.

[24] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, lêer T1/223/3, Supply of electricity to SA Railways by West Driefontein Mining Company Limited: brief, Mining Rights and Estates Department/Peri Urban Areas Health Board, 22.9.1948 asook brief, Joint Manager Rand Mines/New Consolidated Gold Fields Limited, 2.9.1948.

[25] Oberholzer-halte het reeds in die vroeë vyftigerjare stasiestatus as gevolg van die uitbreiding van die goudmynbedryf en sakesektor verkry. Kyk Carletonville (PU vir CHO), Verw. 2: brief, Kurator Suid-Afrikaanse Vervoerdienste-Museum/E.S. van Eeden, 18.4.1989 en ***Herald vir die Goue Weste,*** 3.9.1965, p.5.

Welverdiend- en Oberholzer-stasie) teen 1959[27] geopen om dit veral vir swart mense moontlik te maak om hulle werksplekke te bereik.[28]

Waar Welverdiend voorheen geblyk het die bedrywigste stasie in die omgewing te wees,[29] het Oberholzer, omdat dit nader was aan die opkomende mynboubedryf en sakesektor, geleidelik sedert die vyftigerjare as die bedrywigste stasie in die omgewing gedy.[30] Onder meer is 'n nuwe goederewerf vir die Oberholzer-stasie in 1957 in die vooruitsig gestel.[31] Die uitbreiding van die stasie het glo etlike duisende rande beloop, en die ontwikkeling daarvan is selfs ten tyde van die sinkgatkrisis in die sestigerjare voortgesit.[32] Die plaaslike Kamer van Koophandel het vroeg in die dekade sestig vertoë via die Stadsraad aan die SAS-H gerig vir 'n naamsverandering van die stasie na Carletonville-stasie, aangesien die munisipale gebied as Carletonville bekend gestaan het.[33] Hiervan het niks gekom nie, waarskynlik vanweë die naam Oberholzer se historiese heenwysing na die alombekende Oberholzer-familie wat vroeër op die plaas Wonderfontein, waarop die stasie geleë is, gewoon het.

Die spoorwegroete deur die Carletonville-gebied het die uitmergelende grondverskuiwings van die dekades sestig en sewentig nie ontkom nie. Nie alleen moes die roete in heroorweging geneem word nie, maar geweldige onkoste is ook aangegaan om die spoorlyn te herstel.[34] Die eerste tekens van grondbeweging langs die treinspoor is teen ongeveer Julie 1962 tussen Bank- en Oberholzer-stasie opgemerk. In die daaropvolgende maande het

---

[26] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, Minutes, Local Area Committee: minute, 16.11.1951.

[27] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, Minutes, Local Area Committee: minute, 20.3.1959.

[28] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 2: brief, Kurator Suid-Afrikaanse Vervoerdienste-Museum/E.S. van Eeden, 18.4.1989 en Chamber of Mines, ***West Wits Line project: planning for the future**,* p.61.

[29] E.S. van Eeden, Die geskiedenis van die Gatsrand…, pp.175-176.

[30] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 2: brief, Kurator van Suid-Afrikaanse Vervoerdienste-Museum/E.S. van Eeden, 18.4.1989.

[31] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, Minutes, Local Area Committee: minute, 10.12.1957 en Transvaalse Argiefbewaarplek (TAB), Departement van Naturellesake (NTS), Band 6611, lêer 742/313T(5), Carletonville uitbreiding no. 6: brief, Mining Rights and Estates Department/Secretary Townships Board, 19.2.1957.

[32] Die Potchefstroom Nuus/News, 7.3.1961, p.3 en Herald vir die Goue Weste, 26.8.1966, p. 1.

[33] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 1: minutes, Carletonville-Oberholzer Chamber of Commerce: minutes, 20.4.1961 asook 22.8.1961 en 22.9.1961.

[34] Chamber of Mines, West Wits Line project: planning for the future, p.71.

Bank-stasie, 1963.

Bron; Dr. J.F. Wolmarans.

toestande so versleg dat wetenskaplikes, soos geoloë, wat in opdrag van die SAS-H en die goudmynmaatskappye die probleem van grondversakking reeds sedert 1960 ondersoek het, se hulp ingeroep is.[35]

Dit was veral grondversakkings in die Bank-omgewing wat daartoe gelei het dat daar by die spoorwegowerheid in 1963 aanbeveel is om die bestaande spoorlyn te verlê.[36] In hierdie stadium is die snelheid van passasierstreine wat deur die gebied beweeg het, tot 5 myl (8km) per uur, en goederetreine tot 20 myl (32km) per uur, in die omgewing van Bank-stasie beperk. Dit het vertragings meegebring, wat die voorstel vir spoorverlegging gunstiger laat opweeg het.[37] Spekulasie in berigte dat die Johannesburg-Kaap-treinroete oor Fochville as alternatief oorweeg word,[38] is nie deur die Carletonville-bewoners en die dorp se Stadsraad verwelkom nie. Die ongerief wat dit vir die reisiger, boer en handelaar sou meebring, is as rede vir die ontevredenheid voorgehou. Krugersdorp en Randfontein sou ook geraak word indien die spoorlyn deur Fochville oor Vereeniging sou loop.[39]

Senior amptenare van die SAS-H het die onderskeie Stadsrade ingelig dat die lê van 'n spoorlyn oor Fochville, as verbinding tussen Potchefstroom en Vanderbijlpark, lank tevore reeds beplan is. Dit het op ekonomiese en gerieflikheidsoorwegings berus, aangesien 'n groot verkeersvolume, veral ertsverkeer, in daardie stadium 'n omweg vanaf die Wes-Transvaal oor Oberholzer na Vanderbijlpark en Vereeniging moes volg.[40]

Die spoorwegowerheid het beide probleme, naamlik die van grondversakking en die ontevredenheid oor die voorgestelde verandering van die spoorroete, probeer oorbrug deur

---

[35] J.F. Wolmarans, Ontwatering van die dolomietgebied aan die Verre Wes-Rand: gebeure in perspektief, p.157.

[36] South African Transport Services, ***The least unsafe route, I,*** (compiled by J.F. Wolmarans), pp.34-38 *en* J.F. Wolmarans, ***Ontwatering van die dolomietgebied aan die Verre Wes-Rand ...,*** p.161.

[37] ***Die Vaderland,*** 9.4.1963, p.2 en ***The Sunday Threes,*** 10.1.1963, p.1.

[38] ***Die Transvaler,*** 10.5.1963, p.3; ***Die Vaderland,*** 9.4.1963, p.2; ***The Star,*** 20.1.1963, p.2 asook28.5.1963, p.2 en ***Carletonville Herald,*** 31.5.1963, p.1.

[39] Tussenbewaarplek (TBP), Carletonville Munisipaliteit (MCV), lêer 88/1, Spoorwegfasiliteite: brief, Waarnemende Stadsklerk Carletonville/SAS en H, 28.5.1963.

[40] TBP, MCV, lêer 88/1, Spoorwegfasiliteite: brief, Stadsklerk Carletonville/Volkraadslid C. Greyling, 4.11.1966.

slegs die treinrooster van die Bloutrein, die Trans-Karoo en die 22h00-trein van Johannesburg na Kaapstad, te verander sodat die vanaf 6 Desember 1466 oor Fochville sou loop. 'n Paar kort verleggings is op die Oberholzer-Bank-spoorlyn aangebring om die veiligheid van die treine wat wel deur die gebied gaan, te verseker.[41]

'n Aantal sinkgate naby Maizelands-halte het daartoe gelei dat dit vanaf 1966 net as bedryfshalte gebruik is. Kort hierna het die halte sowel as die Uitspan-halte in onbruik geraak nadat die Regering die permitstelsel met betrekking tot plek van verblyf vir swartes verslap het.[42] Die jarelange klagtes van die blanke bewoners van Bank oor die grootskaalse plakkery en vernielsug van mielielande naby veral Maizelands-halte was 'n bydraende rede wat tot die sluiting van hierdie haltes aanleiding gegee het.[43]

Na 1968 het die toekoms van die spoorlyn in die Bank-omgewing 'n verdere knou gekry toe nog grootskaalse grondversakkings plaasgevind het. Die skuld hiervoor is voor die deur van die Wes-Driefontein-myn geld wat, na sy ondergrondse waterprobleme van 1968, die Bank-Kompartement[44] ontwater het om soortgelyke krisisse in die toekoms uit te skakel.[45] Dit het op sy beurt oppervlakte-insinking en sinkgatvorming verhaas.[46] Benewens die feit dat dit die bestaan van die Bank-woongebied, soos reeds in hoofstuk een bespreek, beëindig het, was die toekoms van Bank-stasie ook nou in die gedrang.[47]

---

[41] TBP, MCV, leer 88/1, Spoorwegfasiliteite: brief, Hoofbestuurder Suid-Afrikaanse Spoorwee/C. Greyling, 28.12.1966.

[42] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 2: brief, Kurator Suid-Afrikaanse Vervoerdienste-Museum/E.S. van Eeden, 18.4.1989 asook Verw. 3: onderhoud, T.P. Venter (Stasiemeester, Oberholzer), 8.2.1989.

[43] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, Minutes, Local Area Committee: minute, 16.11.1951 en Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, T.P. Venter, 8.2.1989. Maizelands het in 1987 in onbruik geraak.

[44] Kyk ***Hoofstuk Vier**,* pp.135-136,138 vir 'n breedvoeriger bespreking van hierdie onderwerp.

[45] 'n Kompartement, in geologiese terme, is 'n afdeling onder die grondoppervlak wat uit *'n* bepaalde rotsformasie bestaan. Kyk J.F. Wolmarans, ***Ontwatering van die dolomietgebied aan die Verre Wes-Rand ...,*** pp.97,99,103.

[46] J.F. Wolmarans, Ontwatering van die dolomietgebied aan die Verre Wes-Rand ..., p.71.

[47] ***Die Transvaler**,* 23.11.1968, p.1 asook 11.2.1970, p.1 en ***Herald vir die Goue Weste**,* 6.3.1970, p. 1.

Op 1 Mei 1970 is die treinverkeer wat deur Bank-stasie loop, opgeskort, en die spoorwegadministrasie is dringend versoek om aandag aan 'n alternatiewe roete te skenk.[48] Hierdie voorgestelde spoorverlegging sou noodwendig ook die gebruikswaarde van die stasies Welverdiend en Oberholzer beïnvloed.[49] Ondertussen was die koste van die moontlike verlegging, en wie daarvoor verantwoordelik moes wees, 'n twispunt. Mynowerhede, na wie die vinger gewys is, het gemeen dat die grondformasie eers 'n kans gegun moes word om te stabiliseer alvorens 'n nuwe spoorroete oorweeg word. As rede is aangevoer dat die terrein waaroor die bestaande spoor loop, vinnig besig is om te ontwater en sou normaliseer nog voor 'n verleggingsroete, wat agt miljoen rand kon beloop,[50] voltooi is.[51]

Nadat besluit is om die bestaande spoorlyn voorlopig te behou,[52] is verskeie voorsorgmaatreëls getref om sinkgatvorming te verhoed en die voorkoms van sinkgate te monitor. So byvoorbeeld is stormwaterdreinering opgeknap, sinkgate met die rommel van gesloopte geboue opgevul[53] en patrollies aangestel om die spoorlyn tussen Oberholzer en Bank 24 uur van die dag te bewaak asook aankomende treine te waarsku indien 'n sinkgat onder die spoorlyn sou voorkom.[54] Verder was treine steeds verplig om teen 'n slakkepas deur die gebied te beweeg.[55]

Bank-stasie het vanweë die grondverskuiwings 'n gedaanteverwisseling ondergaan. Dit geld onder meer vir die voetgangerbrug wat in onbruik geraak het, aangesien geen passasierstreine meer daar verbygegaan het nie. 'n Gedeelte van die platform en die stasiegebou het ook ingesak. Slegs enkele spoorwegpersoneel het nog by Bank-stasie

---

[48] J.F. Wolmarans, Ontwatering van die dolomietgebied aan die Verre Wes-Rand ..., pp.180-181.

[49] ***The Star***, 1.5.1970, p.1.

[50] ***Die Transvaler***, 10.5.1968, p.1.

[51] Suid-Afrikaanse Vervoerdienste, ***The least unsafe route, I,*** (compiled by J.F. Wolmarans), p.57 en J.F. Wolmarans, ***Ontwatering van die dolomietgebied aan die Verre Wes-Rand ...,*** p.182.

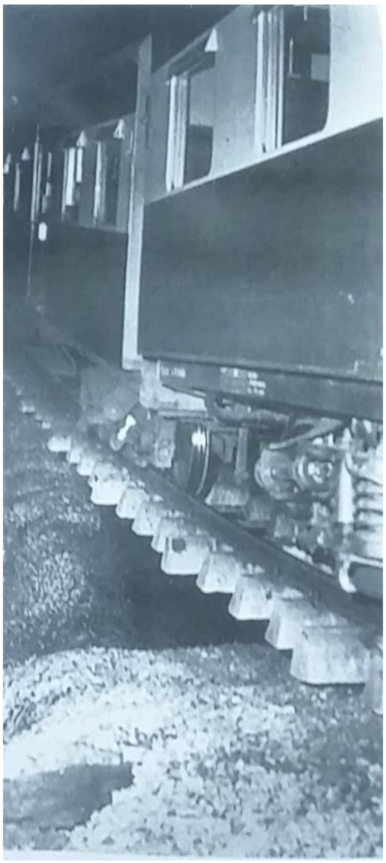
[52] ***Die Vaderland***, 3.9.1970, p.1.

[53] J.F. Wolmarans, Ontwatering van die dolomietgebied aan die Verre Wes-Rand ..., pp.183-184.

[54] ***Die Vaderland***, 23.11.1969, p.1 en Suid-Afrikaanse Vervoerdienste, ***The least unsafe route, I,*** (compiled by J.F. Wolmarans), p.70.

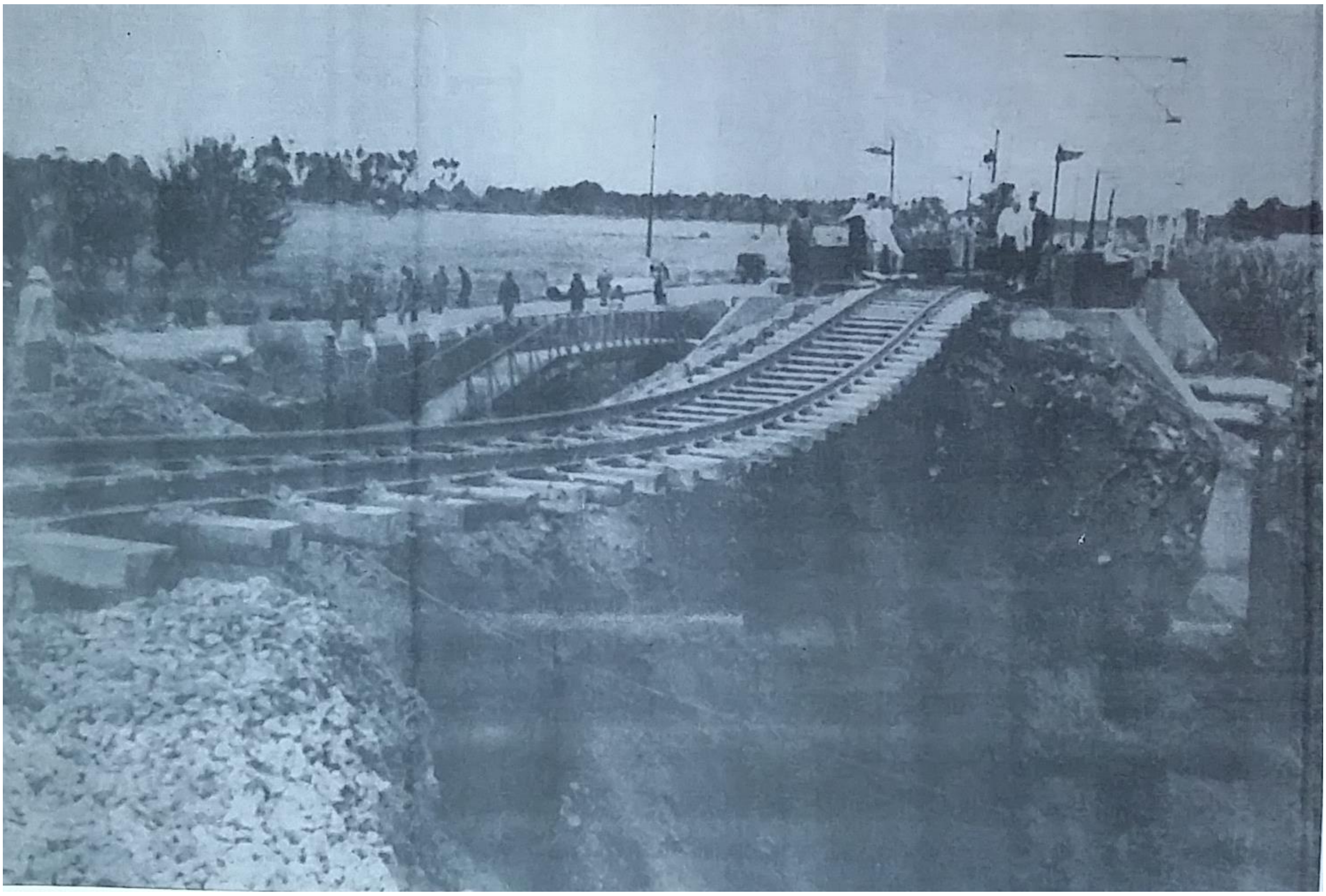
[55] Suid-Afrikaanse Vervoerdienste, ***The least unsafe route, I,*** (compiled by J.F. Wolmarans), p.54.

Die sinkgat waarop 'n voorstedelike trein naby Maizelands-halte op 9 April 1975 tot stilstand gekom het.



Bron: Dr. J.F. Wolmarans.

‘n Sinkgat naby die Venterspost-goudmyn, 4 April 1963.



Bron: Dr. J.F. Wolmarans.

diens gedoen.[56] By wyse van spoorversterkings en opvulling is die spoorlyn in so 'n toestand gehou dat gedurende 1970 sowat 1 029 goederetreine per maand nog daar geloop het.[57] Hoewel die passasierstreindiens wat Bank-stasie bedien het, verval het, het die diens wat die groot hoeveelheid goederetreine gelewer het, veroorsaak dat die ekonomiese gang van die omgewing nie so erg getref is nie. Dit geld ook vir die jare wat hierna gevolg het.

Tussen 1970 en 1972 het die ergste oppervlaktesinkings in die Carletonville-gebied in die omgewing van Bank voorgekom.[58] Vervolgens het die spoorwegadministrasie besluit om die treindiens daar tydelik op te skort, aangesien burgerlike veiligheid nie meer gewaarborg kon word nie. As gevolg van druk deur die plaaslike landbousektor, wat van voorneme was om 'n silo naby Oberholzer-stasie op te rig en van die spoorroete deur Bank gebruik wou maak, is die spoorlyn vir goederetreine wel in 1973 heropen.[59] Persone wat voorheen daagliks vanaf Carletonville na die Rand gereis het om daar te gaan werk, was egter steeds in hierdie stadium verontrief. J.C. Greyling, toe volksraadslid vir Carletonville, se versoek aan die minister van Vervoer om so spoedig moontlik aandag aan die aanlê van 'n ompadspoorlyn te skenk sodat die Carletonville-bewoners kon weet waar hulle in die verband staan,[60] was vrugteloos.

Dit was eers teen die middel-sewentigerjare, nadat versakkings in die omgewing van die spoorlyn gestabiliseer het, dat voorstedelike passasierstreine vanaf 1 April 1975 weer op die oorspronklike roete verby Oberholzer-stasie ingestel is.[61] Vanweë die ontruiming

---

[56] ***Die Beeld**,* 8.11.1970, p.1 en ***Die Vaderland**,* 3.9.1970, p.1.

[57] Suid-Afrikaanse Vervoerdienste, ***The least unsafe mute, I,*** (compiled by J.F. Wolmarans), pp.70-75.

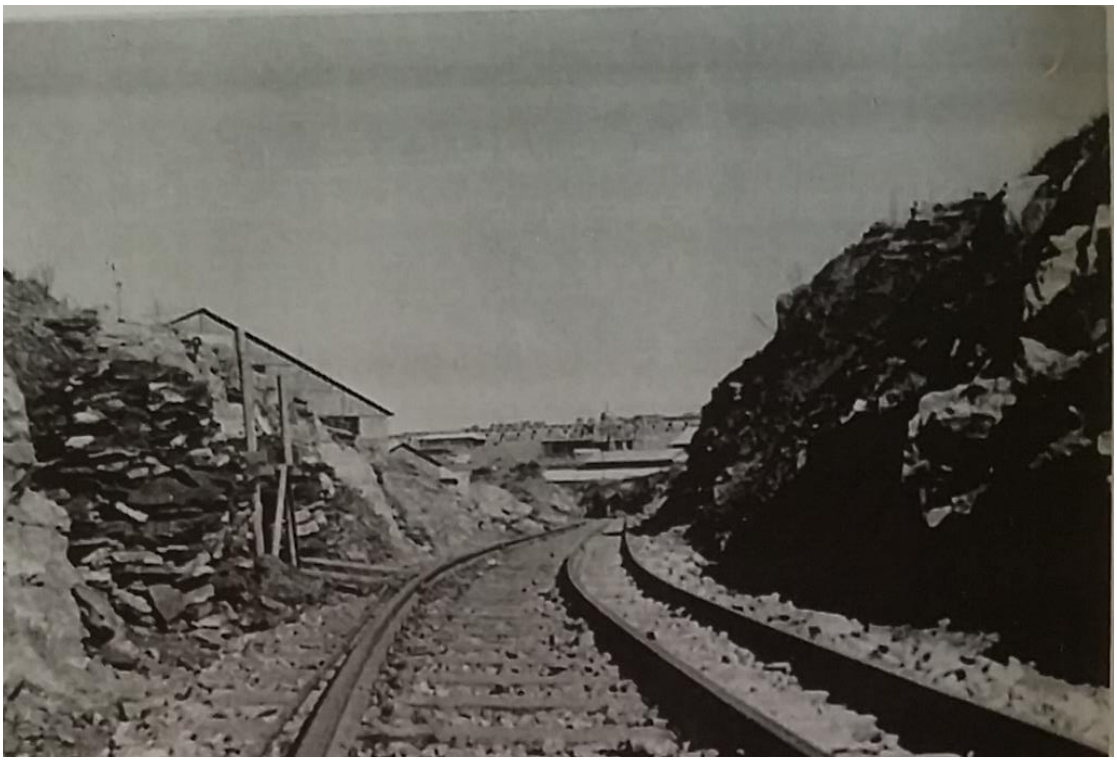
[58] J.F. Wolmarans, Ontwatering van die dolomietgebied aan die Verre Wes-Rand ..., p.74.

[59] TBP, MCV, lêer 88/1, Spoorwegfasiliteite: notule, Bestuurskomitee, 8.5.1973, art. 7.2.

[60] Republiek van Suid-Afrika, ***Debatte van die Volksraad**,* 18.3.1971, kolom, 3055 asook 16.3.1972, kolom, 3477.

[61] TBP, MCV, lêer 88/1, Spoorwegfasiliteite: brief, SAS/C. Greyling, 30.3.1973 asook brief, Stadsklerk Carletonville/C. Greyling, 28.2.1974; SAS/Stadsklerk Carletonville 12.3.1975 en TBP, MCV, lêer 93/6/5(3), Raad, jaarverslae: jaarverslag van die burgemeester, 19.4.75.

Syspore na die no. Een- en Twee-skag van die Wes-Driefontein-myn, 1966.



Bron: Wes-Driefontein-goudmyn.

van Bankdorp, is die stasie in die eertydse woongebied nie meer as passasiershalte gebruik nie.[62]

Alhoewel 'n skrikaanjaende sinkgat, nege dae na die aankondiging, net oos buite die Carletonvillese munisipale gebied onder die treinspoor gevorm het en 'n voorstedelike trein daaroor tot stilstand gekom het, is die spoorroete steeds hierna gebruik.[63] Vier van die hooflynpassasiersdienste se treinroosters is selfs via dié roete geskeduleer.[64] Dus het die oorspronklike roete en die polemiek daarteen die toets van die grondverskuiwingsera deurstaan. Daar is reeds in 1973 beweer dat R30 miljoen deur die hergebruik van die oorspronklike spoorlyn bespaar is.[65] Voorts sou die streng maatreëls wat sedert 1963 ten opsigte hiervan ingestel is,[66] ook glo geleidelik opgehef word.[67] Die vertroue in die spoorlyn is ongetwyfeld hierdeur bevestig, en sakebedrywighede in Carletonville sou uiteraard daarby baat.[68]

Om by die tempo van Carletonville se ontwikkeling aan to pas is verskeie verbeteringe vir Oberholzer-stasie in die vooruitsig gestel. Onder meer is begin met die beplanning van 'n spoorbrug oor Adastraat, wat in 1981 voltooi is.[69] Sommige van die bestaande sylyne tussen die goudmyne en die spoorwegstasies in die gebied was toe alreeds opgeknap.[70] Gedurende April 1984 het die SAS-H ook 'n spesiale sneldiens vir goedere per trein tussen

---

[62] Die Transvaler, 10.4.1975, p.1 en Carletonville Weekly Record, 21.2.1975, p.1.
[63] Suid-Afrikaanse Vervoerdienste, ***The least unsafe mute, I,*** **(**compiled by J.F. Wolmarans), pp.78-79. Daar is bevind dat die sinkgat nie deur onderaardse grondbeweging veroorsaak is nie man deur die erosie van drie boorgate wat reeds in 1963 geboor is. Kyk ***Die Vaderland****,* 10.4.1975, p.2 en ***Carletonville Herald,*** 11.4.1975, p.1. Die Venterspost-goudmyngebied was reeds in 1963 deur 'n soortgelyke insident getref. Kyk foto op p.253b.

[64] Suid-Afrikaanse Vervoerdienste, ***The least unsafe route, I,*** (compiled by J.F. Wolmarans), pp.81-82.
[65] TBP, MCV, lêer 88/1, Spoorwegfasiliteite: notule, Bestuurskomitee, 8.5.1973, art. 7.1 asook brief, SAS/Stadsklerk Carletonville, 17.3.1975.

[66] Die Vaderland, 9.4.1963, p.2 en J.F. Wolmarans, Ontwatering van die dolomietgebied aan die Verre Wes-Rand ..., p.161.

[67] TAB, MCV, Band 5, lêer 2/2(3), Amptelike onthale en funksies: brief, Waamemende Stadsklerk/Ministerie van Vervoer, 13.2.1975.

[68] Carletonville Weekly Record, 12.3.1976, p. 1.

[69] TBP, MCV, lêer 93/6/5(3), Raad, jaarverslae: jaarverslag van die burgemeester, 1980/81.
[70] TAB, MCV, Band 52, lêer 73/5(6), Publisiteit: burgemeestersverslag, 13.3.1970.

Johannesburg en Oberholzer ingestel, en goedere kon vanaf Johannesburg binne 'n dag die stasie vir aflewering bereik.[71]

Hiernaas het Welverdiend-stasie reeds teen die laat-sestigerjare baie ontwikkel. Die toe bestaande rangeerterrein is viervoudig uitgebrei, en daar is ook voorsiening vir vyf private sylyne gemaak, sodat die stasie doelmatiger as bedryfstasie benut kon word.[72] Boonop is die spoortrajek tussen Welverdiend en Lichtenburg in die laat sewentigerjare geëlektrifiseer, wat die gebruikspotensiaal van Welverdiend-stasie verder verhoog het.[73] Wat Bank-stasie betref, het die ontruiming van die Bank-woongebied enige verdere uitbreiding van die stasie verhinder. Gevolglik is die stasie teen 1988 nog net as 'n deurgang vir treine benut. Geen passasiersdienste oor die trajek is weer ingestel of personeel by die stasie aangestel nie.[74]

Gedurende 1988 het Welverdiend-stasie, vanweë sy ruim spoorfasiliteite, hoofsaaklik as bedryfstasie gefunksioneer. Treinroosters is so geskeduleer dat treine vanaf Welverdiend se rangeerwerf ook goedere na Coligny, Lichtenburg, Klerksdorp en Ventersdorp kon vervoer.[75] Hierteenoor is die Oberholzer-stasie die bedrywigste met betrekking tot publieke gebruik. Die myne is the grootste gebruiker van hierdie stasie. Dit geld onder meer die versending en ontvangs van myntoerusting[76] sowel as die vervoer van swart mynwerkers vanaf en na die Nasionale State. Die landbousektor maak ook ruimskoots van Oberholzer-stasie gebruik. Sowat 20 802 goederetreine het gedurende 1988 van die stasie gebruik gemaak, aansienlik meer as die 20 044 van 1986.

---

[71] Carletonville Herald, 6.4.1984, p.3.

[72] **Carletonville Herald**, 2.12.1983, p. 1.

[73] Republiek van Suid-Afrika, ***Debatte van die Volksraad,*** 17.3.1988, kolom, 3775.

[74] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 2: brief, Kurator Suid-Afrikaanse Vervoerdienste-Museum/E.S. van Eeden, 18.4.1989 asook Verw. 3: onderhoud, T.P. Venter, 8.2.1989.

[75] ***Carletonville Herald,*** bylae, 24.1.1969 en Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, T.P. Venter, 8.2.1989.

[76] Die spoorvrag wat jaarliks dew die myne plaaslik betaal is, het in 1966 reeds sowat R200 000 beloop. Kyk TAB, MCV, Band 5, leer 2/2(3), Amptelike onthale en funksies: onthaal van finansiele instellings, 17.8.1966 en ***Carletonville Weekly Record,*** 2.5.1975, p.14.

Vanweë die reeds vermelde verslapping van die permitstelsel en die toetrede van meer privaatondememers tot passasiersvervoer, het the gebruik van treine deur the plaaslike gemeenskap 'n afname van passasiers, van 205 733 in 1986 na 142 188 in 1988, getoon.[77]

Ten spyte van hierdie afname, blyk dit dat beide Welverdiend- en Oberholzer-stasie steeds 'n belangrike funksie binne die plaaslike kommunikasienetwerk vervul, veral wat die handelsaktiwiteite van die sakesektor betref. Die eertydse Bank-stasie dien tans net as terrein vir die beheer van treinverkeer (sogenaamd bekend as Gesentraliseerde Verkeerbeheer) wat vanaf Welverdiend tot verby Bank bedryf word.[78]

Hoewel die munisipale gebied van Carletonville teen 1988 slegs oor die een 92 jaar oue spoortrajek beskik het, bly dit een van Suid-Afrika se vernaamste spoorroetes. Ekonomies gesien Ian dit vir Carletonville in die toekoms nog baie werd wees.

6.2.2 Paaie

Voor die voltooiing van behoorlike provinsiale paaie in Suid-Afrika was daar byna geen mededinging tussen pad- en spoornetwerke nie.[79] Namate paaie egter verbeter is, het die 'n gewilder kommunikasieverbinding tussen dorpe geword.[80] Die neiging is ook in die voormalige Gatsrand waargeneem. Die opkomende plaaslike goudmynbedryf sedert 1937, gepaard met petisies vanuit die boeregemeenskap en 'n toename in die gebruik van motors,[81] het mettertyd die noodsaaklikheid vir die uitbreiding van paaie in die Carletonville-omgewing verhaas. Paaie is veral in die rigting van die myne gebou om vervoerprobleme uit

---

[77] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 2: brief, Kurator Suid-Afrikaanse Vervoerdienste-Museum/E.S. van Eeden, 18.4.1989 asook Verw. 3: onderhoud, T.P. Venter, 8.2.1989 en ***Seipone**,* 19.12.1981, p.1.

[78] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, T.P. Venter, 8.2.1989.

[79] D.G. Franzsen en H.J.J. Reynders (reds.), ***Die ekonomiese lewe van Suid-Afrika**,* p.204.
[80] Unie van Suid-Afrika, Ministerie van Vervoer, ***'n Ent van vervoer, 1860-1960,*** p.142.
[81] Geen statistiek wat pertinent die getal geregistreerde motorvoertuie in die Carletonville-gebied voor 1955 aandui, kon opgespoor word nie. Dit is hoofsaaklik omdat die gebied tot in hierdie stadium nog nie 'n selfstandige motorlisensiekantoor gehad het nie en die Fochvillese motorlisensiekantoor vir die doel benut is. 'n Motorregistrasie-outoriteit vir Carletonville is wel teen 1958 in die vooruitsig gestel. Kyk Carletonville (Munisipaliteit), LAC, Minutes, Local Area Committee: minute, 24.9.1957.

Die sogenaamde”Rooi-See”-roete (P89/1) naby Bank, 1948.

Bronne: Departement van Paaie Potchefstroom. Mev. G. Hommes.

te skakel. Die meeste paaie in die gebied het teen 1948 nog grond- of gruisoppervlaktes gehad.[82]

Om die beweeglikheid in die vervoer van mense en goedere te bevorder, as noodsaaklike elemente in veral die ekonomiese ontwikkeling van 'n gebied, is 'n teerpadprogram vir Wes-Transvaal in die vyftigerjare begin. Die vernaamste padroetes vir die Carletonville-gebied was steeds die Potchefstroom-Pretoria- en die Potchefstroom-Johannesburg-roete[83] sowel as die verbindings vanaf laasgenoemde roete met Rustenburg en Parys.[84]

Die ses provinsiale- (P) en die ses distrikspaaie (D) wat in die Carletonville-omgewing voorkom, is reeds tussen die dekades veertig en sestig geproklameer. Hierdie paaie en hul padnommers wat hier ter sprake is, is soos volg:

TABEL 12: GEPROKLAMEERDE PAAIE IN DIE CARLETONVILLE-GEBIED SEDERT 1940

Pad-nommer	Roete	Jaar van proklamasie
P89-1	Potchefstroom via Oog van Wonderfontein na Randfontein en Johannesburg ["Rooi see"-roete]	1940
P61-1	Carletonville via Wes-Driefontein en verder suid wat aansluit met die Potchefstroom-Johannesburgpad (P3-6)	1945 [85]
P111-1	Aansluiting met P89/1 verby Doornfontein-myn en Carletonville	1947 [86]

[82] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, J.H. Putter (Hoof, Departement van Paaie Potchefstroom), 28.2.1989; E.S. van Eeden, ***Die geskiedenis van die Gatsrand..,*** pp.172-173 en W. Hagan Watson, "Down memory lane ...", p.48.

[83] G.L. van Heerde, ***Die invloed van moderne vervoer op die ontwikkeling van dorpe in Wes-Transvaal,*** pp.61,124, 131; Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer 92 DP07-072-23/22, Distrikspaaie, pad 92: petisie, 21.3.1949 en Carletonville (PU vir CHO), Verw. 1: minutes, Far West Rand Chamber of Commerce: minutes, 1949-1951.

[84] ***Die Transvaler,*** 15.1.1954, p.9.

[85] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer P111-I DP07-072-23/21, Provinsiale pad P111-1: kaart N4 verw. R5641/65/1.

[86] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer P111-1 DP07-072-23/21(3), Provinsiale pad P111-1: brief, Direkteur van Paaie/Streekingenieur Potchefstroom, 19.5.1986. Kyk ook Transvaalse Provinsiale Administrasie, administrateursproklamasie no. 277, 1948.

	na P3-6 en Westonaria-omgewing	
P118-1	Vanaf Wes-Driefontein-myn via Oog van Wonderfontein en sluit by P89-1 aan	1948 [87]
P61-2	Aansluiting vanaf Oberholzer met P89/1 na Randfontein en met P111/1 na Welverdiend	1954 [88]
P61-3	'n Gedeelte van eertydse pad no. 1755 oor die plaas Wonderfontein na Wildfontein (Randfontein-distrik)	1962 [89]
D92	Vanaf Elandsrand-myn noord na Welverdiend en verder oos na Oog van Wonderfontein (die pad vorm 'n gedeelte van die ou Boerepad)	19e eeu [90]
D665	Vanaf Blaauwbank noord na Wonderfontein en suid-vanaf Driefontein en Leeuwpoort	1944 [91]
D1465	'n Aansluiting tussen die D92- en P89-1-padreeks in die Rooipoort-omgewing	1947 [92]
D1468	Buffelsdoorn via pad 92 na Blyvooruitzicht	1948 [93]
D1755	'n Aansluiting vanaf P61-3 (Oog van Wonderfontein se omgewing) verder noordweswaarts	1953 [94]
D331	Vanaf Welverdiend verder in 'n noordwestelike rigting na Rysmierbult	1957 [95]

[87] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer P118-1 DP07-072-23/21, Provinsiale pad R118-1: brief,
Waamemende Provinsiale Sekretaris/Driefontein Brick and Potteries Co. Ltd., 8.11.1949.

[88] Departement van Paaie (Potchefstroom), leer P61-2 DP07-072-23/21, Provinsiale pad P61-2: brief, Hoofingenieur TPA/Distriksingenieur Potchefstroom, 30.4.1954. Kyk ook Transvaalse Provinsiale Administrasie, administrateursproklamasie no. 185, 1954.

[89] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer P61-3 DP07-072-23/21, Provinsiale pad P61-3: administrateursproklamasie no. 660, 1962.

[90] E.S. van Eeden, Die geskiedenis van die Gatsrand…, p.173.

[91] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer 665 DP07-072-23/22(1), Distrikspaaie, pad 665: brief, Potchefstroom Stadsraad/Provinsiale Padingenieur, 5.2.1944.

[92] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer 1465 DP071/23/22, Distrikspaaie, pad 1465: brief, Provinsiale Padingenieur/Padinspekteur, 3.2.1947.

[93] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer 1648 DP071/23/22, Distrikspaaie, pad 1648: brief, Provinsiale Padingenieur/Padinspekteur, 6.1.1948.

[94] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer 1755 DP072-23/22(1), Distrikspaaie, pad 1755: brief, Distriksmyningenieur, Suidwestelike Transvaal/Sekretaris Oberholzer Besproeiingsraad, 20.4.1953 asook brief, Waamemende Provinsiale Sekretaris/RONH, 31.6.1953 en brief, Padinspekteur Potchefstroom/Distrilcingenieur, 10.9.1953.

[95] Departement van Paaie (Potchefstroom), leer 331 DP07-072-23/22(1), Distrikspaaie, pad 331: brief, Padingenieur Wes-Transvaal/Provinsiale Padingenieur, 4.2.1948 en Transvaalse Provinsiale Administrasie, administrateursproklamasie no. 176, 1957.

Dit wil dus volgens die proklamasiedatums van die bovermelde paaie voorkom asof goudmynvestiging inderdaad van meet of aan die uitbreiding van paaie in die omgewing van Carletonville gestimuleer het. Uiteraard het die toedrag van sake teen 1959 tot voordeel van die sowat 5 507 padgebruikers in die gebied gestrek. Dit geld ook vir die plaaslike sakelui wat in hierdie stadium gesamentlik 494 geregistreerde handelsvoertuie[96] in die omgewing van Carletonville bedryf het. Wat die gesteldheid van sommige paaie betref, het alles egter nie so goed daaruit gesien nie.

Die Departement van Paaie te Potchefstroom is reeds in 1948 met grondverskuiwings op of naby paaie in die Carletonville-omgewing gekonfronteer, deurdat 'n gedeelte van die P89/1-roete om die rede in die Bank-omgewing verlê moes word.[97] Dit het bykomstige uitgawes van padowerhede vereis. Die onkoste was hoofsaaklik weens die neem van grondmonsters van die gebied en ten opsigte van navorsing wat onderneem moes word met die oog op die verkryging van die beste gruisbasis vir paaie, veral die P89/1-mete in die Carletonville-gebied.[98] Duikslote moes ook aangebring word om skade wat deur watervloede op die padoppervlak veroorsaak is te verhinder.[99] Aangesien die padverbruiker se veiligheid ook nie op die P111/1-roete gewaarborg kon word nie, is die aanbring van padwaarskuwingsborde en 'n laer snelheidsgrens vir motors wat van die pad gebruik maak, oorweeg.[100] Die

---

[96] Unie van Suid-Afrika, Buro vir Sensus en Statistiek, verslag no. 232, ***Statistiek van motorvoertuie vir die jaar 1959***, (Unie en SWA), 1959, p.41.

[97] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer P111-1 DP07-072-23/21, Provinsiale pad P111-1: opinion no. 3, 7.1.1957 asook lêer P89-1 DP07-072-23/21(1), Provinsiale pad P89-I: administrateursproklamasie no. 273, 1.12.1948. Sinkgate het ook in 1953 langs die P89/1 naby die Doornfontein-myn voorgekom. Intensiewe boorprogram is van stapel gestuur om die aanwesigheid van sinkgate vas te stel alvorens die pad weer oopgestel word. Kyk W. Hagan Watson, "Down memory lane ...", p.56.

[98] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer P89-1 DP07-072-23/32(1), Provinsiale pad P89-1: brief, R. van der Merwe/Weginspekteur Potchefstroom, 2.5.1949.

[99] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer P89-1 DP071-23/21 seksie 1, Provinsiale pad P89-1: Mining Rights and Estates Department/The District Roads Engineer, 28.6.1955 asook brief, District Engineer South Western Transvaal/Chief Engineer Pretoria, 8.7.1955.

[100] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer P111-1 DP07-072-23/21, Provinsiale pad P111-1: opinion no. 3, 7.1.1957, pp.1-4 asook 29.10.1955 vir 'n soortgelyke verslag.

bedrywige P111/1-roete moes in 1957, as gevolg van die grondversakkings, met sowat vier kilometer verlê word. Die koste van hierdie verlegging is op R30 000 geraam.[101]

Ondertussen het die Padraad van Potchefstroom voor die dekade sestig ook versoeke van die Carletonville-omgewing se boere en van die Waaksaamheidskomitees van omliggende dorpe ontvang waarin daar om die verbetering van distrikspaaie gevra is.[102] Dit is meestal, vanweë 'n gebrek aan geld, afgekeur.[103] Die belangrikheid en gebruik van distrikspaaie vir ekonomiese bedrywighede in die gebied is van die sestigerjare of hoofsaaklik by wyse van verkeerstellings vasgestel, en daarvolgens is besluit of 'n pad geteer en/of verbeter moes word .[104]

Ontwikkeling in Carletonville het mettertyd vereis dat verdere verbeterings aan veral provinsiale paaie aangebring moes word, sodat die 'n swaarder verkeersvloei kon dra.[105] Die Stadsraad van Carletonville het sedert 1959 na die instandhouding van paaie in sy munisipale gebied omgesien. Plaaslike goudmynowerhede het ook hiertoe 'n bydrae gelewer.[106] Goudmynmaatskappye het byvoorbeeld ten tyde van die eerste grootskaalse

---

[101] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer P111-1 DP07-072-23/21, Provinsiale pad P111-1: memorandum, insinking van padoppervlakte, 3.6.1957.

[102] As voorbeeld, kyk Departement van Paaie (Potchefstroom), leer 92 DP07-072-23/22, Distrikspaaie, pad 92: petisie, 21.3.1949 asook lêer 331 DP07-072-23/22, Distrikspaaie, pad 331: brief, Waaksaamheidskomitee Welverdiend/Padraad Potchefstroom, 3.10.1957.

[103] As voorbeeld kyk Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer 665 DP072/23/22, Distrikspaaie, pad
665: brief, Provinsiale Padingenieur/Distrikspadingenieur, 3.12.1949 asook leer 331 DP07-072-23/22, Distrikspaaie, pad 331: brief, Distriksingenieur Suidwes-Transvaal/Distriksingenieur Potchefstroom, 25.10.1957.

[104] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer 1254 DP-072-23/22, Distrikspaaie, pad 1254: opsomming van verkeerstellings, 19 - 20.7.1960 en Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, J.H. Putter, 28.2.1989.

[105] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer P89-I DP07-072-23/21(2), Provinsiale pad P89-1: brief,
Gold Fields of SA Ltd/Provincial Roads Department, 20.5.1960 asook leer P61-1 DP07-072-23/21, Provinsiale pad P61-1: memorandum met betrekking tot verdubbeling van P61-1-roete vanaf P111-1-roete tot by nasionale pad TI3-12 (Kraalkop), 16.9.1969.

[106] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer P111-1 DP07-072-23/21, Provinsiale pad P111-1: brief, Transvaalse Provinsiale Administrasie/Stadsklerk Carletonville, 12.3.1964 asook brief, Stadsklerk Carletonville/Die Direkteur van Paaie, 30.12.1963; TAB, MCV, Band 4, lêer 2/2, Arnptelike onthale en funksies van die burgemeester: verslag van die burgemeester, 4.11.1960, p.6.

grondversakkings in die jare sestig alle paaie in die Bank-Kompartement oor ‘n afstand van 88 kilometer genivelleer (herseël).[107] Op sy beurt het die Stadsraad dieselfde met sommige paaie binne die dorpsgebied gedoen.[108]

Ten spyte van die moeite wat die Departement Paaie van Potchefstroom gedoen het om die verskynsel van sinkgate te bemeester, is die voortbestaan van sommige provinsiale paaie wat deur die Carletonville-gebied gaan, gedurende die sestigerjare tog bevraagteken. As uitvloeisel hiervan is gedeeltes van paaie P89/1 en P111/1, sowel as enkele distrikspaaie, in 1963 tydelik vir verkeer gesluit.[109] Daarby is sinkgatwaarskuwingstekens, wat etlike jare tevore net oorweeg is, wel langs sommige van die roetes aangebring. Dit het nie net vir die Transvaalse Provinsiale Paaie-afdeling wat alternatiewe roetes moes beplan, hoofbrekens besorg nie,[110] maar dit was ook 'n kruis vir the sakesektor van Carletonville wat die ekonomiese ontwikkeling van die Carletonville-gebied moes uitbou. Dit blyk duidelik uit die plaaslike Kamer van Koophandel se versoek aan die Carletonvillese Stadsraad dat die Stadsraad moet verhinder dat the dorp in isolasie verval en dat klandisie na die sakesektor van Fochville verskuif.[111] In hierdie stadium het sowat 2 679 privaat- en ligte handelsvoertuie sowel as 234 swaar handelsvoertuie daagliks van Carletonville se paaie gebruik gemaak.[112] Gegrond hierop sou die sluiting van die vermelde paaie inderdaad 'n negatiewe uitwerking op die dorp se sakesektor kon hê, en in hierdie stadium het die sakegemeenskap van

---

[107] J.F. Wolmarans, ***Ontwatering van die dolomietgebied aan die Verre Wes-Rand…,*** p.170. Mynowerhede was ook gemoeid met die kosntruksie van ander paaie nadat sinkgate sommige roetes na die myne belemmer het. Kyk TBP, MCV, leer 70/1/8, Provinsiale en genommerde paaie (2): brief, Blyvooruitzicht Gold Mining Co. Ltd./Town Clerk Carletonville, 4.10.1963.

[108] TBP, MCV, leer 70/1/7(2), Proklamering van paaie: verslae, 1961, 1963. Die hoofstraat deur Carletonville (naamlik Annan) was teen Maart 1961 byna voltooi. Kyk ***The Potchefstroom News,*** 10.3.1961, p.3.

[109] TBP, MCV, lêer 70/1/8(1), Provinsiale en genommerde paaie: memorandum oor die veiligheid van paaie in die Carletonville-omgewing, 2.5.1963 asook Notules: notule Bestuurskomitee, 12.9.1962, p.12 en 26.9.1963, pp.1-2; ***Die Vaderland,*** 30.12.1963, p.1 en ***Carletonville Herald,*** 5.3.1965, p. 1.

[110] TBP, MCV, lêer 70/1/8(1), Provinsiale en genommerde pate: brief, Waarnemende Stadsklerk Carletonville/Streeksbeampte Provinsiale Paaie-afdeling, 5.4.1963 en ***Carletonville Herald,*** 29.9.1963, p. 1.

[111] TBP, MCV, lêer 70/1/8(1), Provinsiale en genommerde paaie: brief, Carletonville-Oberholzer Chamber of Commerce/Town Clerk, 24.9.1963 asook leer 70/1/8(3), Provinsiale en genommerde pate: brief, Departement of Mines/Town Clerk Carletonville, 19.4.1966.

[112] TAB, MCV, Band 37, lêer 73/1/40(1), Formasies, pate en versakkings: opsonuningstaat met betrekking tot herkoms en bestemming van voertuie, 7.12.1963.

Die opening van die P61-1 dubbelweg deur burgermeester C. Rautenbach, 17 Desember 1968.

Bron: Antonica's Foto's

Die ingebruikneming van die eerste verkeersligte in Carletonville (by die P61-1 kruising), 3 Maart 1969.

Bron: Antonica's Foto's.

Carletonville waarskynlik toe eers werklik besef watter onontbeerlike rol verbindingsweë binne die kader van hul ekonomiese bedrywighede speel.

Die Stadsraad was nie tevrede met bogenoemde besluitneming van die Transvaalse Provinsiale Paaie-afdeling in verband met sommige van die gebied se vernaamste provinsiale paaie nie. In 1964 het die Raad deur onderhandelinge probeer om paaie P111/1 en P89/1 heropen te kry.[113] Padowerhede en ander instansies wat by die voorkoming van sinkgate betrokke was, wou egter eers, na nog 'n reënseisoen, seker maak dat die grond in die gebied gestabiliseer het.[114] Ondertussen het die Stadsraad begin om dorpstrate wat as gevolg van versakkende grond gesluit is of, volgens die sogenaamde groengordelkaart,[115] 'n potensiële gevaar ingehou het, met die oog op moontlike heropening te beveilig.[116]

Dit wil voorkom asof die padowerhede teen 1968 en hierna meer gerus was oor die stand van die grond in die Carletonville-gebied. Dit blyk uit die opening van die lank beplande dubbelweg op pad P61-1 vanaf Carletonville na Fochville op 17 Desember 1968, wat ook by die gemeenskap vertroue gewek het.[117] Gedurende die jaar is 8 200 motorvoertuie te Carletonville geregistreer, byna dubbeld soveel as die van die 1959-motorsensus. Hiervan het die handelsvoertuie 1 079 getel, wat ook tweemaal meer as die gedurende 1959 was.[118]

---

[113] TBP, MCV, lêer 70/1/8(2), Provinsiale en genommerde paaie: brief, Sekretaris van Mynwese/Stadsklerk Carletonville, 31.8.1964 en Carletonville (Munisipaliteit), CM, Raadsnotules: notule, 29.10.1964.

[114] TAB, MCV, Band 37, lêer 73/140(1), Formasies, paaie en versakkings: brief, Departement of Mines/Town Clerk Carletonville, 19.4.1966.

[115] In Junie 1967 het 'n dorpskaart vir belanghebbendes en die publiek van Carletonville, opgestel deur die
Staatstegniese Komitee, rakende sinkgate en watter gedeeltes van Carletonville as onveilig beskou is, verskyn. Die bevindinge het spoedig as die groengordel bekend gestaan. Kyk ***The Star***, 15.6.1967, p.6.

[116] TAB, MCV, Band 37, lêer 73/1/40(1), Formasies, paaie en versakkings: brief, Far West Rand Dolomitic Water Association/Town Clerk Carletonville, 4.7.1967 asook brief, Sekretaris Geologiese Opname/Stadsklerk Carletonville, 26.10.1966 en 29.12.1966.

[117] ***Carletonville Herald***, 20.12.1968, p.3. Carletonville het op 3 Maart 1969 die dorp se eerste verkeersligte by die kruising van die P61-1-pad met die P111-1-pad amptelik in gebruik geneem. Kyk ***Herald vir die Goue Weste***, 7.3.1969, p.1 asook 24.10.1969, p. 1.

[118] Republiek van Suid-Afrika, Departement van Statistiek, verslag no. 12-03-02, ***Statistieke van motorvoertuie soos op 30 Junie 1968***, 1968, pp.20,31 en Unie van Suid-Afrika, Buro van Sensus en Statistiek, verslag no. 232, ***Statistieke van motorvoertuie vir die jaar 1959*** (Unie en SWA), p.41.

In 1969 en kort hierna is gedeeltes van paaie wat gedurende 1964-65 gesluit is, weer vir verkeer oopgestel.[119] Streng toesig is egter langs pad P89/1 gehou, aangesien die veiligheid van hierdie roete nog twyfel gewek het.[120] Dat die twyfel geensins ongegrond was nie, blyk uit die verwikkelinge van 1971, naamlik toe daar besluit is om die gedeelte van pad P89/11 in die Bank-omgewing teen 'n koste van 8500 000 permanent te verlê. Die bevriesing van Bankdorp se ontwikkeling vanweë die grondverskuiwings hier, sowel as die etlike krake wat op die pad voorgekom het, was die vernaamste redes vir die verlegging.[121] Terselfdertyd is toegewings met betrekking tot paaie wat nog gesluit was, gemaak.

'n Gedeelte van distrikspad 665 (bekend as die Rodora-pad) tussen die P111/1- en die P3/6-nasionale roete is in 1971 heropen, en die boukoste is op R300 000 geraam.[122] Gedurende die jaar het die bou van nog paaie na die Rand aandag gekry.[123] Ondertussen het die Stadsraad Carletonville se dorpstrate teen 'n koste van R127 000 verbeter.[124]

Naas die aktiwiteite rakende die ontwikkeling en verbetering van paaie het die Verre Wesrandse Dolomitiese Waterraad intussen onderneem om uitgawes wat die Stadsraad van Carletonville in die verlede met betrekking tot die patrollering van die P111/1 en P89/1-roetes gehad het, te dek. Die patrollering van paaie in die Carletonville-omgewing het vanaf 1972 die Waterraad se verantwoordelikheid geword,[125] terwyl myngroepe op hulle beurt

---

[119] ***Herald vir die Goue Weste,*** 31.1.1969, p.1 asook 23.6.1972, p.1.

[120] TBP, MCV, lêer 70/1/8(4), Provinsiale en genommerde paaie: notule van die vergadering van die Stadsraad, 24.4.1969 asook Oktober 1969.

[121] ***Rand Daily Mail,*** 31.7.1971, p.3. Die gedeelte van pad P89/1 in Bank was by pioniers as die ***Rooi See*** bekend vanwee die gereelde oorstroming daarvan na 'n reenbui. Kyk Carletonville (PU vir CHO), Verw. 2: herinneringe, G. Hommes, Desember 1988.

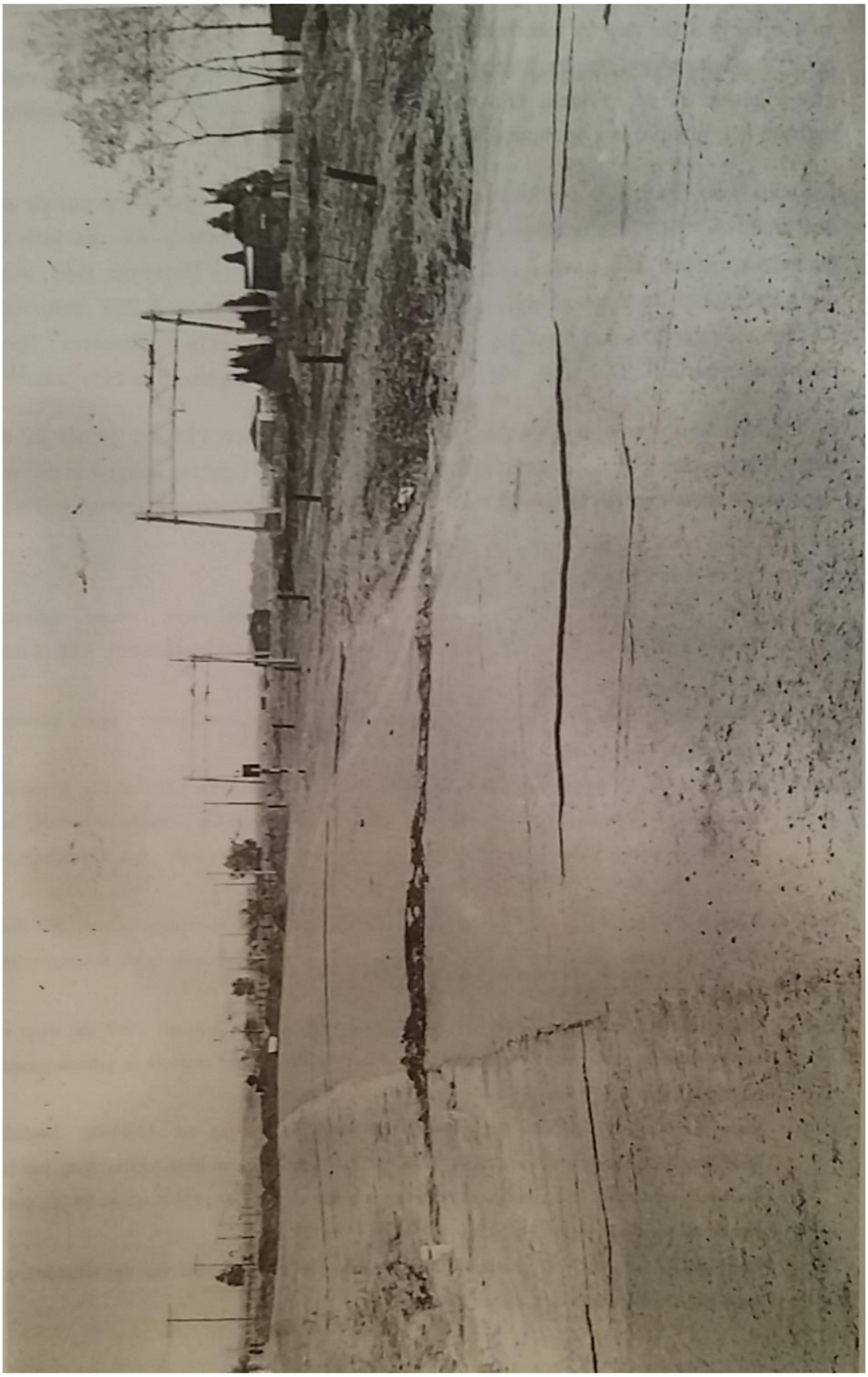
[122] ***Rand Daily Mail,*** 31.7.1971, p.3.

[123] Departement van Paaie (Potchefstroom), leer 665 DP07-072-23/22(1), Distrikspaaie, padno. 665: brief, Streeksbeampte PotchefstroomiTtansvaalse Pate Departement, 30.7.1971; ***Die Transvaler,*** 29.7.1971, p.3; ***Herald vir die Goue Weste,*** 6.3.1970, p.1 asook 27.3.1979, p.1.

[124] Herald vir die Goue Weste, 16.4.1971, p. 1.

[125] TAB, MCV, Band 37, lêer 33/1/4(c)(2), Formasies, paaie en versakkings: brief, Chamber of Mines/Town Clerk Carletonville, 2.12.1971 en TBP, MCV, lêer 33/1/4(c), Formasies, paaie en versakkings: brief, Chamber of Mines/Town Clerk Carletonville, 23.12.1971.

Krake op die P89/1- pad, suid van Bank-stasie, teen 1969.



Bron: Dr. J.F. Wolmarans.

steeds finansieel tot die konstruksie en verbetering van distrikspaaie in die gebied bygedra het.[126]

Die Departement van Paaie te Potchefstroom het in 1975 aan die myngroepe se vertoe dat distrikspaaie digby die myne geteer word, aandag geskenk.[127] Die Departement moes ook besluit of die Carletonvillese Stadsraad en die SAS-H se versoek om die heroopstelling van 'n gedeelte van die P89/1-pad deur die verlate dorpie Bank gunstig oorweeg gaan word,[128] aangesien dit nog hoofsaaklik dié onontbeerlike roete was wat nie teen 1976 oopgestel was nie (kyk kaart 8 op p.357). 'n Steeds onstabiele grondoppervlak is deur die Departement van Paaie in die geweste opgemerk, en dit het beide die Stadsraad en die SAS-H se vertoog gevolglik that misluk.[129]

Die swaar reëns van Januarie 1978 in die Carletonville-gebied het die onstabiele grondtoestande vererger. Die P89/1-pad het as gevolg hiervan weer krake ontwikkel wat herstel moes word. Gedurende hierdie periode het die TPA daagliks die pad geïnspekteer om sinkgate betyds te identifiseer.[130]

Teen die vroeë tagtigerjare, met grondverskuiwings grotendeels iets van die verlede, is verdere verbeterings aan sommige hoofroetes onderneem. Daaronder tel die verbreding van gedeeltes van die paaie P89/1 en P61/3, sowel as die herbouing en versterking van die P118/1-pad.[131] Roete P111/1 het na 1987 'n soortgelyke verandering ondergaan.[132] Die

---

[126] Departement van Pate (Potchefstroom), lêer 665 DP07-072-23/22(1), Distrikspaaie, pad no. 665: brief, Direkteur van Paaie/Stadsklerk Carletonville, 11.9.1972.

[127] Departement van Pate (Potchefstroom), lêer 92 DP07-072-23/22/92, Distrikspaaie, padno. 92: brief, Bestuurder Deelkraal G.M. Co. Ltd./Provinsiale Pate Dept., 6.5.1975 asook brief, Manager Deelkraal Mine/Senior Road Inspector Potchefstroom, 12.7.1975.

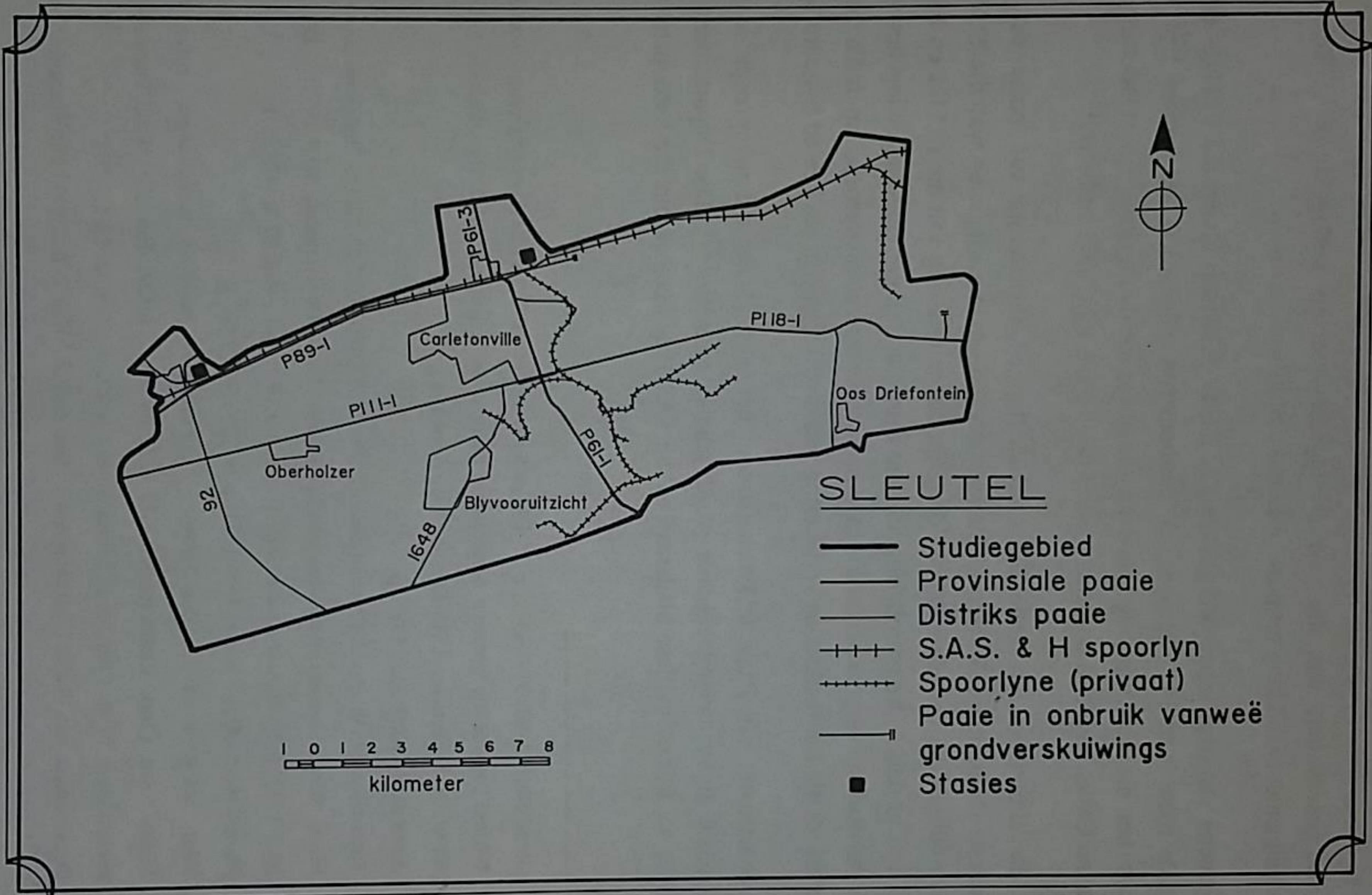
[128] ***Carletonville Weekly Record**,* 28.3.1975, p.1 asook 28.11.1975, p.5 en 5.12.1975, p. 1.

[129] Carletonville Weekly Record, 27.2.1976, p. 1.

[130] ***Carletonville Weekly Record**,* 6.1.1978, p.1 asook 27.1.1989, p. 1.

[131] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer P89/1 DP07-072-23/21/P89-1(2), Provinsiale paaie, pad P89/I: brief, Administrateur TPA/Paaie Administrasie, 18.3.1980 asook 'n soortgelyke brief op 10.4.1982.

[132] Departement van Paaie (Potchefstroom), leer P111-1 DP07-072-23/21/P111-1(3), Provinsiale paaie, pad P111/1: brief, Streeksingenieur Suidwestelike Streek/Die Uitvoerende Direkteur van Paaie, 26.8.1987 en ***Carletonville Herald**,* 15.1.1988, p.1.



KAART 8 KOMMUNIKASIEVERBINDINGS IN DIE CARLETONVILLE MUNISIPALE GEBIED TEEN 1976

BRON: Chamber of Mines, West Wits Line Planning Project.

uiteindelike doel met al die verbeterings was onder meer om die gedeeltes van paaie 118/1 en P89/1 wat in die sestiger-sewentigerjare gesluit is, mettertyd te heropen,[133] en veral die P111/1-roete beter toe te rus vir die swaar verkeerslas wat dit moes dra.

Vergeleke met die ander provinsiale paaie plaaslik, word die P111/1-pad as die hoofaar van mynbedrywighede in die gebied beskou.[134] Die oostelike gedeelte van die roete tussen Westonaria[135] en die myne van Carletonville het teen 1985 reeds 'n verkeerslas van ongeveer 100 000 voertuie per week gedra.[136] In hierdie stadium was dit as die ***pad van die dood*** bekend vanweë 'n hoe ongeluksyfer wat jaarliks op die pad voorgekom het.[137] Benewens die hoë ongeluksyfer op een van sy paaie, het die Carletonville-gebied in 1985 ook die hoogste getal nuwe motorregistrasies per jaar in Streek no. 75, naamlik 123, gehad waarvan die meeste registrasies deur swart mense versoek is.[138]

In 1985 is bekend gemaak dat R5,5 miljoen bestee gaan word om die P89/1-roete van sowat 28 km oor Bank na Randfontein, na 'n sluiting van 15 jaar, te herbou.[139] Dit sou die las van die P61/3-pad na Randfontein, wat in hierdie stadium 35 000 voertuie weekliks moes dra,[140] heel waarskynlik aansienlik verlig. Namate die provinsiale paaie dus in hulle eertydse funksie herstel, asook ontwikkel is, het die plaaslike sakesektor sowel as die gemeenskap hieruit voordeel getrek.

---

[133] Departement van Paaie (Potchefstroom), lêer P61/3 DP07-072-23/21/P61-3, Provinsiale paaie, pad P61/3: brief, Direkteur van Paaie/L.E. Pope, 9.7.1982.

[134] Carletonville Herald, 17.2.1984, p.3.

[135] Westonaria is 'n dorpsgebied buite die oostelike grens van Carletonville.

[136] Departement van Paaie (Potchefstroom), Kurt M86/2 van Transvaal: Verkeersvolumes, 1985.

[137] Carletonville Herald, 17.2.1984, p.1.

[138] Universiteit van Suid-Afrika, "Motor vehicle statistics as indicators of regional economic growth and welfare", ***Buro vir Marknavorsing,*** Navorsingsverslag, 150, 1988, pp. 84,95,139,195.

[139] Carletonville Herald, 31.5.1985, p.1.

[140] Departement van Paaie (Potchefstroom), Kaart M86/2 van Transvaal: verkeersvolumes, 1985.

Alhoewel van die dorps- en distrikspaaie in die Carletonvillese munisipale gebied teen 1988 nog nie gemoderniseer en geteer was nie,[141] het die provinsiale roetes — as onontbeerlike skakels in die aktiwiteite van die plaaslike sakesektor en die goudmynbedryf — goed daaruit gesien.[142]

Die feit dat paduitbreiding vir die gebied steeds aan die gang is, dui daarop dat die belangrikheid van dié tipe verbingingsnetwerk in Carletonville steeds toeneem. Waar dit in die verlede, as gevolg van onvermydelike terugslae soos oppervlakteinsinkings, tot die stremming van die plaaslike ekonomie bygedra het, was die teendeel teen die einde van die dekade tagtig waar. Afgesien daarvan dat dit 'n belangrike komponent van die aktiwiteite van alle sektore plaaslik uitmaak, werk dit daartoe mee dat bewoners van ander gemeenskappe 'n nouer skakeling met onder meer Carletonville se sakesektor het. Hierdie toedrag van sake is aan die goudmynbedryf te danke wat die verbetering en die ontwikkeling van paaie, sowel as die vestiging van padvervoerdienste, met die loop van jare gestimuleer het.

6.2.3 Padvervoerdienste[143]

Padvervoerdienste was teen die aanvang van die goudmynbedrywighede in die Carletonvillegebied nog grootliks 'n nuutjie. Dit was dan ook die reeds vermelde aktiwiteite van die goudmynbedryf wat die behoefte aan vervoerdienste gewek het. As voorloper onder die plaaslike goudmyne was Blyvooruitzicht die eerste om die leiding in die verskaffing van 'n vervoerdiens te neem. 'n "motorbusdiens" is in die dekade veertig tussen Blyvooruitzicht en Randfontein, sowel as tussen Potchefstroom en Blyvooruitzicht, ingestel. 'n Soortgelyke

---

[141] Carletonville Herald, 3.6.1988, p.1.

[142] Dit is slegs ‘n gedeelte van die P111/1-roete wat by die P3-6 aansluit wat in 1987 tydelik gesluit is toe ‘n sinkgat vroegtydig geïdentifiseer is. Die pad is egter in 1989 heropen. Kyk Departement van Paaie (Potchefstroom), leer P111/1 DP07-23/21/P111-1(3), Provinsiale paaie, pad P111/1: brief, Streekingenieur Suidwestelike Streek/Stadsklerk Carletonville, 15.12.1987 en ***Carletonville Herald,*** 3.1.1989,p.2.

[143] In die konteks van die studie word padvervoerdienste omskryf as slegs die dienste wat hoofsaaklik gelewer is met die oog daarop om mense te vervoer. Vervoerdienste gemoeid met die vervoer van goedere van en na, onder meer, die drie stasies in die gebied, word nie bespreek nie. Ten opsigte van laasgenoemde is enkele pioniers binne die kader van Carletonville se geskiedenis; Wollies Station Transport (Oberholzer), West Wits Transport (Oberholzer) en Peck Brothers Cartage (Welverdiend). Kyk Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, G. Kennedy, 6.12.1988 en ***Transvaal Telefoongids****,* 1951-52, p.166.

onderneming het in hierdie stadium ook tussen die Wes-Driefontein-goudmyn en Potchefstroom bestaan.[144]

Greyhound Bus Lines, wat in 1943 gestig is, het ook sedertdien met die vervoer van blanke en swart mynwerkers in die gebied gehelp. Die busdiens is in die tagtigerjare deur Western Bus Lines (in 1971 gestig en 'n filiaal van Greyhound Bus Lines) voortgesit.[145]

6.2.3.1 Busdiens

Gedurende die vroeë vyftigerjare het die Plaaslike Gebiedskomitee, in samewerking met die Gold Fields-Groep, daadwerklik aandag aan die beskikbaarheid van busvervoerdienste[146]sowel as aan vervoerdiensfasiliteite in Carletonville vir sy werknemers geskenk.[147] Dit het in 1955 onder meer uitgeloop op die oprigting van 12 mobiele busskuilings vir blankes in die dorp, wat tegelykertyd as haltes vir busse gedien het.[148]

Die Gesondheidsraad het in 1956 besluit dat 'n busterminus ook opgerig moes word.[149] Die opening van die swart dorp Khutsong het die oprigting van vervoerdiensfasiliteite en die instelling van busdienste hier genoodsaak.[150] Greyhound Bus Lines het sy vervoerdienste,

---

[144] E.S. van Eeden, ***Die geskiedenis van die Gatsrand…,*** p.172 en Carletonville (PU vir CHO), Verw. 1:
minutes, Far West Rand Chamber of Commerce: minute, 20.11.1950.

[145] ***Carletonville Herald****,* bylae met betrekking tot Western Bus Lines, Julie 1989, p.3 en Carletonville (Munisipaliteit), LAC, *leer* 100/0/61, Khutsong lokasie, publieke vervoer: verslag, Gesondheidsraad vir Buitestedelike Gebiede aangaande die instelling van vervoerdienste vir die inwoners van Khutsong, 21.11.1958.

[146] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, Minutes, Local Area Committee: minute, 20.7.1951.
[147] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, lêer T1/46/14, Carletonville townships bus service: brief, Mining Rights and Estates Department New Consolidated Gold Fields/Peri Urban Areas Health Board, 2.9.1952.

[148] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, lêer T1/46/14, Carletonville township bus service: minutes of the Local Area Committee: minute, 28.4.1955.

[149] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, lêer L1/29/25, West Wits LAC: brief, Hoofmgenieur Gesondheidsraad/Sekretaris, Gesondheidsraad, 29.10.1956.

[150] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, lêer 100/0/61, Khutsong-lokasie, publieke vervoer: verslag, Gesondheidsraad vir Buitestedelike Gebiede aangaande die instelling van vervoerdienste vir die inwoners van Khutsong, 21.11.1958 en TBP, Carletonville Munisipaliteit, leer 12/1/2(2), Busroetes: brief, Stadsklerk/Padvervoerraad, 4.8.1966.

wat tot nog toe hoofsaaklik tot nut van die goudmyne was, na Khutsong uitgebrei. Die Gesondheidsraad was begerig om mettertyd, namate die Khutsong-bewoners se getalle toeneem, 'n busdiens hier te verskaf,[151] en teen 1959 het die Raad begin om vervoerdiensfasiliteite in Khutsong te vestig.[152]

In 'n opname van 1963 het die Carletonvillese Stadsraad vasgestel dat die busdiens in die gebied hoofsaaklik tussen Carletonville en die myne in die omgewing geloop het. Die werknemers van die Blyvooruitzicht-myn was in hierdie stadium die grootste gebruikers van busse as vervoermiddel.[153] Op grond van die 8 200 geregistreerde motors wat teen 1968 in die gebied voorgekom het, blyk dit dat heelwat blanke mynwerkers en dorpsbewoners sedertdien meer van eie vervoer as van openbare vervoer begin gebruik maak het.[154] Die busdienste wat aan blankes gelewer is, is hierdeur geraak, gevolglik moes Greyhound Bus Lines sy roetes binne die dorp en na Johannesburg in 1968, vanweë 'n gebrek aan genoegsame belangstelling onder blankes, opskort. Al die maatskappy se busse is kort hierna ingespan om die myne op 'n 24-uur-basis te bedien.[155]

Die opskorting van die passasierstreindiens in die Bank-gebied gedurende 1970, as gevolg van die onstabiele grondtoestand al hier, het die aanvraag na 'n passasiersbusdiens gestimuleer. 'n Busdiens is vanaf Mei 1970 tussen Welverdiend en Westonaria deur Greyhound, in samewerking met die SAS-H, ingestel. Persone wat normaalweg met die trein sou reis en 'n spoorwegkonsessie gehad het, het die passasiersbusdiensroete gebruik.[156] Enkele treinryers was egter nie hiermee tevrede nie, aangesien dit hulle met die bus langer

---

[151] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, Minutes, Local Area Committee: minute, 21.11.1958. Dit wil voorkom asof die Gesondheidsraad se ideaal nie hierna gerealiseer het nie.

[152] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, lêer 100/0/61, Khutsong lokasie publieke vervoer: brief, Bestuurder Naturelle Administrasie/Gesondheidsraad vir Buitestedelike Gebiede, 14.1.1959.

[153] TAB, MCV, Band 37, lêer 73/1/40(1), Formasies, paaie en versakkings: opsommingstaat, 7.12.1963.

[154] Republiek van Suid-Afrika, Departement van Statistiek, verslag no. 12-03-02, ***Statistkke van motorvoertuie soos op 30 Junie 1968***, 1968, p.20.

[155] Carletonville (Munisipaliteit), CM, Raadsnotules: notule, 19.11.1968, pp.1-2.

[156] ***Herald vir die Goue Weste***, 1.5.1970, p. 1. 'n Soortgelyke diens is na Johannesburg ingestel. Kyk ***Herald vir die Goue Weste***, 8.4.1971, p. 1.

geneem het om by hul bestemming te kom.[157] Waarskynlik het baie gedurende hierdie periode hulle toevlug tot privaatvervoer geneem.

'n Ander mededingende faktor waarmee die busdienste in hierdie stadium ook deeglik rekening moes hou, was die snel opkomende huurmotorbedryf.[158] Dit blyk dat die aanvraag na busvervoerdienste in die jare sewentig wel nog hoog was, aangesien daar teen 1979 'n behoefte aan die verdere uitbreiding van fasiliteite vir die doel ontstaan het. Gedurende die jaar is die ou busterminus met 'n nuwe, wat teen 'n koste van ongeveer R75 000 opgerig is, vervang.[159] Sowat 22 busse het in hierdie stadium die Carletonville-omgewing se swart mense bedien, en 12 busse is vir langer afstande gebruik.[160] Greyhound Bus Lines het teen 1983 sowat 71 busse in die gebied gehad wat meestal vir die vervoer van swart mense gebruik is.[161]

Western Bus Lines het kort na 1983 die busvervoerbedryf in Carletonville by Greyhound oorgeneem. Hierdie oorname het saamgeval met 'n tydperk waarin die swart huurmotorbedryf se populariteit steeds toegeneem het. Hierdie opkomende bedryf het die busdiens ter plaatse ietwat geknou, en teen 1988 het Western Bus Lines nog net sowat 40 busse vir die vervoer van swart mense na die myne en na Carletonville gebruik.[162] Ondertussen het die omskepping van die Protea-inryteater as 'n addisionele busdepot die Stadsraad van Carletonville se aandag geniet.[163]

---

[157] TBP, MCV, lêer 88/1, Spoorwegfasiliteite: brief, Stadsklerk Carletonville/SAS, 28.2.1974. Soos by spoorvervoer vermeld, het hierdie probleem en vele ander reties weer tot die herinstelling van die passasierstreindiens gelei.

[158] Huurmotors as vervoerdiens word in 6.2.3.2 van die hoofstuk bespreek.

[159] ***Seipone***, 1.6.1979, p.5 asook 15.6.1979, p.2.

[160] TBP, MCV, lêer 12/1(5), Busdiens: brief, Greyhound Bus Lines/Town Clerk Carletonville, 10.11.1981; ***Seipone***, 15.6.1979, p.2 asook 13.6.1980, p.5.

[161] Carletonville (Munisipaliteit), CM, lêer 7/8/1, Geme,enskapsdienste, openbare vervoer: brief, Greyhound Bus Lines/Town Clerk Carletonville, 4.8.1983.

[162] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, Bestuurder (Western Bus Lines Carletonville), 22.3.1990.

[163] Potchefstroom Herald, 18.3.1988, p.5.

Dit blyk dus tog dat die diens wat Western Bus Lines tot 1988 nog plaaslik gelewer het, steeds onontbeerlik was, aangesien heelwat swart mynwerkers en Khutsong-bewoners wel hierdie vervoerdiens benut het.

6.2.3.2 Huurmotordienste

Huurmotordienste vir blankes in Carletonville het teen 1955 vooruitstrewend voorgekom. Huurmotoreienaars het toe sowat 200 mense per maand vervoer. Die gebrek aan 'n volwaardige busdiens vir blankes het moontlik daartoe bygedra dat huurmotordienste op die dorp in hierdie stadium populêr was. Die verskaffers hiervan was privaatpersone, onder wie E.J. Botha, H.H. Rabie, N.J. Myburgh en D.B. Blignaut pioniers is.[164]

'n Paar swart entrepreneurs het ook in die periode dienste aan swart mense gelewer. Die aanvraag daarvoor was teen 1955-56 egter nog klein. As gevolg hiervan was die Gesondheidsraad slegs bereid om vyf swart mense se aansoeke om tot die huurmotorbedryf toe te tree te oorweeg, aangesien dit as genoegsaam vir die gebied beskou is.[165] Goedkeuring is in 1956 ook aan T.D. Rafuthu, J. Tenyane, J. Madisa en S. Mutloane verleen om 'n huurmotordiens aan die swartes van die gebied se plakkerkampe te lewer.[166] Nadat die swart woonbuurt Khutsong in 1958 in gebruik geneem is, het die swart huurmotorbedryf mettertyd veral vir Khutsong-bewoners gefunksioneer.[167]

Gedurende die dekade sestig maar veral van die sewentigerjare af, het die huurmotorbedryf vir swart mense in die Carletonville-gebied groot opgang gemaak. Alle paaie na die plaaslike

[164] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, lêer L1/29/33, West Wits Local Area Committee motor vehicle registration: verslag, huurmotordienste gelewer te Carletonville, 20.7.1955 asook lêer N114/149, West Wits Streek motorvervoersertifikaat huurmotors: brief, Bestuurder Naturellesake/Registrasiebeampte, 20.11.1956.

[165] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, lêer L1/29/33, West Wits LAC motor vehicle registration: aansoeke aan Gesondheidsraad, September 1955 asook leer M114/11/149, West Wits Streek motorvervoersertifikaat huurmotors: brief, Manager Native Affairs/Witwatersrand Local Area Committee, 2.10.1956 en 1.8.1957.

[166] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, leer N114/11/149, West Wits Streek motorvervoersertifikaat huurmotors: brief, Secretary Treasurer Peri Urban Areas/Non European Affairs Department, 26.10.1956 asook Minutes, Local Area Committee: minute, 12.11.1957.

[167] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, lêer L1/29/33, West Wits Local Area motor vehicle registration: minutes, 19.1.1958 - 19.1.1959.

goudmyne is daagliks deur 'n hoe vloei van pendelaars gekenmerk wat per huurmotor vanaf Khutsong gereis het.[168] Die landswye swart onluste in 1976 het egter vir 'n paar onstuimige maande in Khutsong gesorg. Buiten die beskadiging van busse, is huurmotors as gevolg van boikotaksies verbied om swart mense na Carletonville te vervoer. Dit het die plaaslike sakesektor tydelik ontwrig.[169]

Die ongekende toename in die gebruik van huurmotors as padvervoer het ook eiesoortige probleme geskep. Nie alle huurmotors was gelisensieer nie. In 1979 is die getal geregistreerde huurmotors maar op 64 geraam. Die Khutsong-Taxivereniging, geaffilieer by The South African Black Taxi Association (SABTA), het toe reeds bestaan met die doel om huurmotoreienaars onderling beter te laat saamwerk ter wille van 'n gemeenskap waar 'n behoefte aan hierdie tipe vervoerdiens steeds toegeneem het.[170] Uit hierdie vereniging het die Carletonville United Taxi Association gedurende die jare tagtig ontstaan.[171]

Roekeloosheid onder swart huurmotorbestuurders wat padveiligheid belemmer het, het in 1983 daartoe gelei dat die Verkeers- en lisensie-afdeling van Carletonville nie meer lisensies aan die eienaars van kombi's vir die gebruik daarvan as huurmotors wou uitreik nie.[172] Daarby is die gebruik van 36 onwettige kombitaxi's, wat aan blankes behoort het, deur die polisie ondersoek. Oortreders is aangekeer, en dit het op sy beurt etlike hofsake tot gevolg gehad.[173]

Beheer met betrekking tot die uitreiking van lisensies aan swart huurmotors en die oorlading daarvan was in 1988 vir die Verkeersafdeling van die dorp steeds 'n probleem.[174] Dit geld

---

[168] Republiek van Suid-Afrika, Departement van Statistiek, verslag no. 12-03-02, *Statistieke* ***van motorvoertuie soos op 30 Junie 1968,*** 1968, p.20; Chamber of Mines, ***West Wits Line project: planning for the future****,* pp.60-62 en TBP, MCV, lêer 71/1/2(c), Bantoearbeid Skakelkomitee (BAS): notule, BAS, 17.3.1978.

[169] Carletonville Weekly Record, 6.8.1976, p.1 asook 20.8.1976, p.1 en Chamber of Mines, West Wits Line project: planning for the future, p.61.

[170] ***Seipone****,* 23.2.1979, p.1 asook 4.6.1981, p.2.

[171] ***Seipone****,* 4.8.1988, p.1.

[172] ***Seipone****,* 2.4.1983, p.4 asook 2.7.1983, p.1 en 24.12.1983, p.1.

[173] ***Seipone,*** 9.4.1983, p.1.

[174] Carletonville Herald, 5.2.1988, p.2.

ook vir die eienaars van kombi's wat swart pendelaars onwettig bedien het.[175] Ongeveer 52% swartmense in Khutsong, die mynhostelle se swartes uitgesluit, het in hierdie stadium van huurmotorvervoer gebruik gemaak. Na raming het sowat 600 huurmotors toe in die gebied geopereer.[176] Juis die behoefte aan 'n uitgebreider vervoerdiens na die myne het daartoe gelei dat die swart huurmotorbedryf, soos ook elders in Suid-Afrika en ten spyte van die probleme daaraan verbonde, ook sy markaandeel in Carletonville verstewig het.

In teenstelling met die gewildheid van huurmotors vir swart mense, was daar nooit werklik sprake van 'n opkomende blanke huurmotorbedryf in die Carletonville-omgewing nie. Die toenemende gebruik van private vervoer kan as die grootste rede hiervoor beskou word. Teen die einde van 1988 was daar al 48 415 gelisensieerde voertuie[177] in Carletonville, teenoor die 4 361 wat reeds in 1959 geregistreer was. Blanke huurmotordienste is dus noodwendig hierdeur geraak, en dit het die handjievol van hulle die een na die ander uit Carletonville laat onttrek. Dit is daarom glad nie vreemd dat slegs een huurmotortfiets vir blankes teen 1988, genaamd Welties Taxi's, in die gebied bestaan het nie.[178]

Swart huurmotordienste in die Carletonville-gebied egter, het indirek oneindig baie vir die plaaslike ekonomie beteken, hetsy deur die vervoer van werkers na hul werksplekke, hetsy deur die vervoer van swart mense na die plaaslike sakesektor vir aankope. Uiteraard moes dit ook die vulstasies in Carletonville, vanweë die massa-petrolaankope deur huurmotors, voordelig getref het. Op hierdie wyse het huurmotordienste dus geensins 'n beskeie bydrae tot die ontwikkeling van plaaslike ekonomiese bedrywighede gelewer nie.

---

[175] TBP, MCV, lêer 12/1/(5), Busdiens: notule van die Stadsraad, 17.3.1982; ***Seipone***, September 1988, p.2 en ***Carletonville Herald***, 23.13.1988, p. 5.

[176] J.C. Schutte (red.), ***Wesrand Streekdiensteraad, beplanningsondersoek***, p.118 en ***Carletonville Herald***, 6.11.1987, p.2. Die huurmotors wat pendelaars onwettig bedien het, is uitgesluit.

[177] Carletonville (Munisipaliteit), CM, leer 10/1/2(2), Reklame, inligting en raadsembleme, brosjures en nuusbriewe: vraelys, Suid-Afrikaanse Munisipale jaarboek, 11.1.1989 en ***Carletonville Herald***, 23.12.1988, p.5.

[178] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, A. Welthagen, 4.03.1991.

6.2.4. Lugvervoerdienste

Die gebruik van lugvervoer in 'n ekonomiese opset kan 'n belangrike bydrae lewer met betrekking tot die nywerheidsvestiging en ontwikkeling van enige dorp, distrik of land.[179] Lugvervoer as kommunikasiemedium is vinnig, en as gevolg hiervan behoort ondernemers redelik voordeel hieruit te trek. Die nadeel egter is dat dit duur is, en dis moontlik die rede waarom dit tot dusver nog nie 'n groot invloed op die geskiedenis van veral die plattelandse dorpe in Suid-Afrika gehad het nie.[180] In hierdie opsig is die Carletonville-omgewing geen uitsondering nie. Tot 1948 nog het die vliegveld wes van die dorp, op sowat 125ha grond, hoofsaaklik net in naam bestaan.[181]

Gedurende 1951-52 het die Plaaslike Gebiedskomitee, in samewerking met die direkteur van Burgerlike Lugvaart, 'n nuwe ontwikkelingspeil vir die Carletonville-vliegveld beplan.[182] Die doel hiervan was veral om vir die Vliegklub van Carletonville beter landingsgeriewe aan te lê. Die klub het die grond in hierdie stadium by West Witwatersrand Areas Limited teen ongeveer een pond per jaar gehuur. Nadat aanloopbane teen ‘n hoë koste deur die klub aangelê is, is die Carletonville-vliegveld as 'n private vliegveld by die Departement van Vervoer gelisensieer.[183]

Dit was hoofsaaklik die Carletonville-Vliegklub, waarvan sowat vyf persone lede was, wat die vliegveld in die vyftigerjare benut het en nie die sakesektor van die gebied nie.[184]

---

[179] Unie van Suid-Afrika, Ministerie van Vervoer, ***'n Eeu van vervoer, 1860-1960**,* pp.187-188.

[180] J. Marx, Lewensvatbaarheidstudies van nywerhede in streek 23, pp.47-48.

[181] E.S. van Eeden, Die geskiedenis van die Gatsrand…, pp.176-177 en A. Nieuwoudt, Die beplanning van die ontwikkelende verspreide stad in die gebied van Carletonville, Fochville en Westonaria, p.92.

[182] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, lêer L1/29/25, West Wits Local Area Committee, proposed aerodrome at Carletonville: brief, Chief Engineer LAC/Secretary Civil Aviation, 28.2.1951 asook brief, Chief Engineer LAC/Col. J. Krige, 18.7.1951.

[183] TBP, MCV, lêer 93/14, Vliegveld: brief, Carletonville Vliegklub/Burgemeester Carletonville, 24.4.1961.

[184] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, A. van der Westhuizen, 8.2.1989. Blykbaar het lykbesorgers ook soms die vliegveld vir die versending en ontvangs van lyke benut.

Lugvertonings, soos die in 1960, is deur die Vliegklub aangebied om geld vir verdere verbeteringe aan die vliegterrein in te samel.[185]

In 1961 het die klub die Stadsraad om finansiële steun genader, aangesien geriewe op die vliegveld nie meer voldoende was nie en hulle fondse uitgeput was. As motivering is aangevoer dat meer besoekende vliegtuie die vliegveld gebruik het.[186] Die Stadsraad het wel by tye finansiële steun bewillig maar oënskynlik nie genoeg om aan die klublede se behoeftes te voldoen nie.[187] Die Vliegklub is in hulle motivering ondersteun deur individue wat die vliegveld onder meer as landingsplek vir sakedoeleindes en vir sendingwerk in Botswana en die eertydse Rhodesië begin gebruik het.[188]

Die myngroep Gold Fields of South Africa het daarna met die Stadsraad onderhandel. Verwikkelinge in die verband en gerugte dat Burgerlike Lugvaart moontlik die lisensie vir die private vliegveld gaan beëindig,[189] het die bedrywighede van die Vliegklub hier laat afneem.[190] Die Stadsraad en Gold Fields het egter nie onmiddellik tot 'n besluit gekom nie. Die laat-sestigerjare se versakkings kan moontlik as rede hiervoor aangevoer word. In die verband het samesprekings eers in 1975 weer hul loop geneem.[191]

Die Stadsraad van Carletonville was die ontwikkeling en verbetering van die plaaslike vliegveld goedgesind en het dit as onontbeerlik vir die dorp se toekoms beskou.[192] Daarom

---

[185] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, C. van der Westhuizen, April 1989 en ***Carletonville Herald**,* 7.6.1963, p.1.

[186] TBP, MCV, lêer 93/14, Vliegveld: brief, Carletonville Vliegklub/Burgemeester Carletonville, 24.4.1961 asook 15.9.1975.

[187] TBP, MCV, lêer 93/14, Vliegveld: brief, Sekretaris Vliegklub/Stadsklerk Carletonville, 16.5.1962.

[188] TBP, MCV, lêer 93/14, Vliegveld: brief, L. Smage/Gold Fields of SA Ltd., 1964.

[189] TBP, MCV, lêer 93/14, Vliegveld: brief, Stadsklerk, Carletonville/Sekretaris van Vervoer, 6.10.1965 en Carletonville (Munisipaliteit), CM, Raadsnotules: notule, Bestuurskomitee, 13.6.1972.

[190] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, A. van der Westhuizen, 3.3.1989.

[191] TBP, MCV, lêer 93/14, Vliegveld: brief, Carleton Vliegklub/Stadsklerk, Carletonville, 15.9.1975 asook notule, Bestuurskomitee, 23.9.1975 en ***Carletonville Weekly Record**,* 31.10.1975, p.5.

[192] TBP, MCV, lêer 93/14, Vliegveld: notule, Bestuurskomitee, 23.9.1975 en ***Carletonville Weekly Record**,* 7.5.1976, p. 1.

het die Raad in 1976 aansoek gedoen om die bestaande vliegveld van Gold Fields of South Africa te huur, onderwyl 'n geskikter terrein vir die aanlê van permanente vliegveld vir Carletonville gesoek is.[193]

Na jare van ondersoek met die oog op 'n alternatiewe vliegveld, het die Stadsraad in 1982 besluit om tog eerder die bestaande een te behou, sy kontrak met Gold Fields voort te sit en die vliegveld te verhuur. Huurders was self vir die instandhouding van die vliegveld verantwoordelik. Mnr. D.J. Pretorius was die eerste sakeman wat die vliegveld vir sakedoeleindes van die Stadsraad gehuur het.[194]

In 1984 het die Carletonvillese Stadsraad met Gold Fields onderhandel met die oog daarop om die vliegveld oor te neem en te beheer, aangesien die behoefte daarvoor plaaslik steeds toegeneem het. In die motivering word onder meer verwys na dokters, sakemanne asook amptenare van die onderskeie myne wat van die vliegveld gebruik gemaak het.[195] Na die Stadsraad die vliegveld oorgeneem het, is sowat R56 000[196] gedurende 1984-85 aan verbeteringe en aan die bou van 'n tweede aanloopbaan bestee.[197]

In 1986 en in 1987 het die vliegterrein verdere veranderinge ondergaan toe 'n toegangs- en 'n klubhuis opgerig is. Benewens die Valskermklub se gebruik van die vliegterrein blyk dit dat

---

[193] TBP, MCV, lêer 93/14, Vliegveld: brief, Stadsklerk, Carletonville/Sekretaris van Vervoer, 23.7.1976 asook 24.9.1976. Vergeleke met die Vliegklub se skamele een pond huurgeld per jaar in die vyftigerjare moes die Stadsraad al vanaf 1976 sowat R400 huurgeld, plus moontlike bykomende onkoste, aan Gold Fields betaal. Kyk TBP, MCV, lêer 93/14, Vliegveld: brief, Gold Fields of South Africa Limited/Town Clerk Carletonville, 6.2.1976.

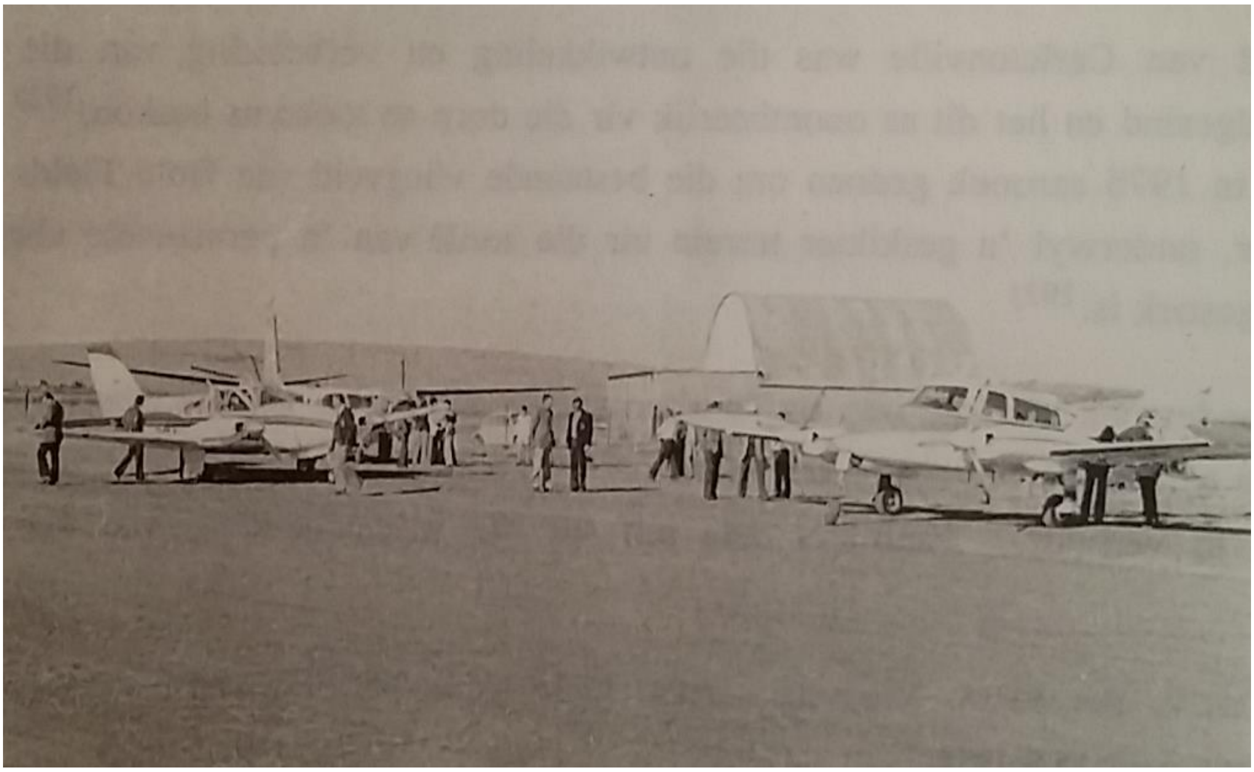
[194] TBP, MCV, lêer 93/14, Vliegveld: verslag uit notule van die Stadsraad, 26.8.1982, pp.2-5,8.

[195] TBP, MCV, lêer 93/14, Vliegveld: brief, Stadsklerk, Carletonville/Burgerlike Lugvaart, 27.2.1984 uit die verslag van die Stadsklerk, pp.6-7.

[196] Anon., "Carletonville: from doubt to confidence", ***Instituut van Munisipale Ingenieurs van Said-Afrika**,* 10(9), September 1985, p.28.

[197] TBP, MCV, lêer 93/14, Vliegveld: Stadsraad se omsendbrief uit die verslag van die Startsklerk, 1984, pp.9-10 asook huurooreenkoms, Carletonville vliegveld, 24.8.1984.

Bedrywighede by die Carletonville-vliegveld, 1984.



Bron: Carletonville Herald.

10 sakemanne van Carletonville ook teen 1988 loodse van die Stadsraad gehuur het.[198] Die gebruik van lugvervoer was dus in hierdie stadium nog van 'n beperkte omvang. Wat egter insiggewend is, is dat die plaaslike sakesektor sy posisie ten opsigte van die gebruik van lugvaart vergroot het.

6.3 KOMMUNIKASIEWESE

6.3.1 Pos- en telefoondienste

Pos- en telefoondienste as kommunikasiemedium vervul 'n besondere funksie binne 'n gemeenskap. Die ontginning van goud binne die grense van Carletonville sedert 1937, het stukrag aan die ontwikkeling van die bestaande en nuwe poskantore gegee. Waar goudmyne plaaslik die vernaamste oorsaak vir die ontstaan van nuwe poskantore was, was die ou poskantore se bestaan aan die bou van die Suidwestelyn na 1890[199] te danke.

Om die eerste goudmynbedrywighede te ondersteun, is die Blyvooruitsig-poskantoor[200] op 20 Augustus 1945 op die perseel van die Blyvooruitzicht-goudmyn geopen.[201] Die Wes--Driefontein-myn het egter nie uit die diens wat ver van hom of was, voordeel getrek nie. Die noodsaaklikheid dat poskantoor- en telefoondienste vir die myn- en sakebedrywighede in die Carletonville-gebied gevestig moes word, het veroorsaak dat die Gold Fields-Groep daadwerklik hieraan aandag gegee het. In Desember 1948 het die groep die Gesondheidsraad vir Buitestedelike Gebiede in verband met die gebruik van erwe vir 'n

---

[198] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, J.F. Coetzee (Hoof, ingenieursafdeling, Carletonville Munisipaliteit), 4.4.1990. 'n Logboek, vir die bevestiging van die getal lugverbruikers in die sakesektor teen 1988 soon bo vermeld, was glad nie beskikbaar nie.

[199] Kyk afdeling 6.1 in die hoofstuk, p.243.

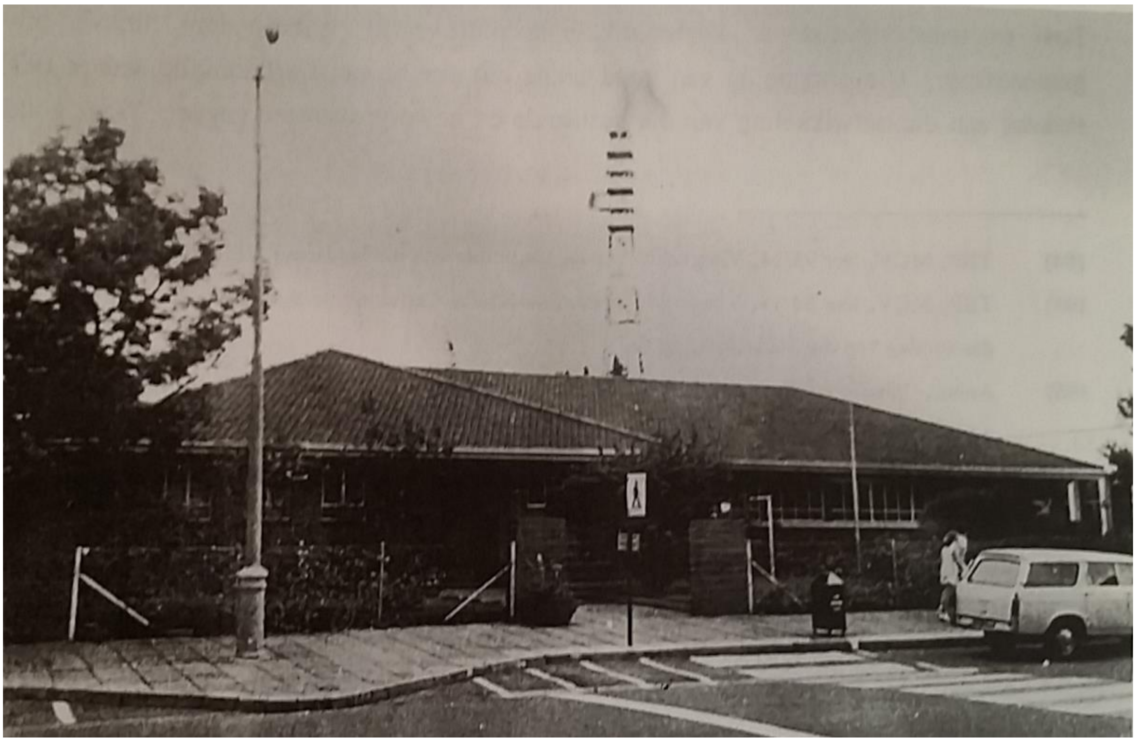
[200] Oor die naam Blyvooruitsig in plaas van Blyvooruitzicht soos die plaas waarop dit voorkom, bekend is, blyk heelwat verwarring te wees. Aanvanklik is gemeen dat 'n poskantoor in Schweizer-Reneke met dieselfde naam daartoe gelei het dat die een in die Carletonville-gebied se naam moes verander om verwarring uit te skakel. Navorsing bet egter uitgewys dat hierdie verwarring onnodig was. In 1922 was daar wel 'n posagentskap Blyvooruitzicht sowat 30km van Schweizer-Reneke. Die het egter in 1923 gesluit, en daar was hierna nie weer 'n poskantoor met die naam nie. Foutiewe dataplasing in die hoofposkantoor te Pretoria het ook R.F. Putzel verwar. Kyk R.F. Putzel, ***The encyclopedia of South African post offices and postal agencies, I,*** (A-E), p.265.

[201] E.S. van Eeden, Die geskiedenis van die Gatsrand ..., p.168.

Die eerste poskantoordiens-geriewe van Carletonville vanuit 'n huis gelewer, 1951.

Bron: Poskantoor Museum.

Die eerste telefoonsentrale te Carletonville, 1951.



Bron: Poskantoor Museum.

poskantoor en vir 'n telefoonsentrale genader.[202] Die versoek is in Januarie 1949 toegestaan.[203]

Op 24 April 1950[204] is Consolidated Gold Fields se behoefte verwesenlik toe Carletonville 'n poswisselkantoor gekry het. Allerlei dienste, soos spaarbank-, pos- en telegraaffasiliteite, is gelewer.[205] Dit is in 1951 met die verskaffing van 'n telefoondiens deur middel van 'n handsentrale-afdeling aangevul. In die jaar is sowat 272 telefoonlyne in die Oberholzer-Carletonville-gebied aan verbruikers beskikbaar gestel.[206] Die meeste boere in die omgewing het egter nog nie voordeel hieruit getrek nie, en dit is 'n aspek wat tot heelwat ontevredenheid aanleiding gegee het. Boere was van mening dat sake-ondernemings voorkeur bo boerderye, wat inderwaarheid ook 'n sake-onderneming is, geniet het.[207]

G.P. Brits, volksraadslid vir Losberg (wat toe die Carletonville-gebied ingesluit het), het in 1952 sy kiesafdeling se dringende behoefte aan uitgebreide pos- en telefoondienste in die parlement aangeroer.[208] Alhoewel hierdie vertoe nie oornag resultate opgelewer het nie, is aandag kort hierna aan die behoeftes geskenk. Die instelling van 'n deur-tot-deur-posafleweringstelsel het in Oktober die jaar die aandag van poskantoorowerhede ontvang.[209] In April 1954 was die stelsel gereed om in werking gestel te word. Die hoeveelheid privaatpos wat die dorp egter in hierdie stadium ontvang het, het glo nog nie die aflewering

---

[202] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, lêer L1/29/27, Postal and telephone facilities: brief, Mining Rights and Estates Department/Peri Urban Areas Health Board, 10.12.1948.

[203] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, lêer L1/29/27, Postal and telephone facilities: brief, Peri Urban Areas Health Board/Mining Rights and Estates Department, 6.1.1949.

[204] R.F. Putzel, The encyclopedia of South African post offices ..., I, (A-E), p.301.

[205] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, R. Lombaard (Navorsingsbeampte, Poskantoor-Museum Pretoria), 5.9.1990.

[206] Unie van Suid-Afrika, ***Telefoongids Transvaal,*** April 1951, p.617 en Carletonville (PU vir CHO), Verw. 1: minutes, Far West Rand Chamber of Commerce: minutes, 28.1.1951 asook 20.3.1951. Oberholzer was in die stadium, wat telefone betref, nog nie volledig soos Carletonville toegerus nie.

[207] Unie van Suid-Afrika, ***Debatte van die Volksraad,*** 12.5.1952, kolom, 6179.

[208] Unie van Suid-Afrika, ***Debatte van die Volksraad,*** 12.5.1952, kolom, 6179.

[209] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, lêer L1/29/17, Postal and telephone facilities: brief, Regional Secretary Peri Urban Areas Health Board/Assistant Secretary, 22.3.1951 asook brief, Gesondheidsraad vir Buitestedelike Gebiede/Posmeester Carletonville, 21.10.1952.

by huise geregverdig nie. Boonop het die Carletonville-poskantoor die inwoners verwyt dat hulle te traag gereageer het op die poskantoor se vertoë om nommers aan hulle huise aan te bring.[210] Die probleme is kort hierna oorbrug, en in 1959 was die posafleweringstelsel reeds in werking.[211] Voorts het 'n plaaslyntelefoonskema ook eers daadwerklik in 1959 aandag gekry,[212] en dit is in 1961 teen 'n koste van R2 602,00 aangelê.[213] Carletonville het vanaf 1964 geleidelik na 'n outomatiese telefoondiens oorgeskakel.[214]

Die Western Deep Levels-goudmyn se aanwesigheid in die gebied het op 1 Augustus 1960 tot die opening van nog 'n posagentskap, genaamd Western Levels, gelei. Vir die myngemeenskap se gerief is dit op myngrond opgerig.[215] In hierdie stadium is 'n poskantoor ook vir die myngemeenskap te Doornfontein in die vooruitsig gestel.[216] Dit het egter nie gebeur nie, waarskynlik omdat Welverdiend beskou is as die sentrum wat die myn hier in die opsig kon bedien. Op 31 Julie 1961 het die opening van die Khutsong-posagentskap in die jong swart woonbuurt gevolg.[217]

Geen verdere posagentskappe is in die dekade sestig geopen nie. Dit is moontlik dat die tendens van grondverskuiwing vir hierdie vertraagde ontwikkeling verantwoordelik was, aangesien buite-instansies se beleggingsvertroue in Carletonville gedurende hierdie

---

[210] Carletonville (Munisipaliteit), LAC, lêer L1/29/27, Postal and telephone facilities: brief, Posmeester Carletonville/Sekretaris Gesondheidsraad, 5.7.1954 asook brief, Sekretaris Gesondheidsraad vir Buitestedelike Gebiede/Posmeester Carletonville, 2.9.1954.

[211] R.F. Putzel, ***The encyclopedia of South African post offices ..., I,*** (A-E), p.301 en Carletonville (PU
vir CHO), Verw. 3: onderhoud, M.J.G. Lourens (Posmeester, Carletonville), 6.12.1988.

[212] SAB, Departement van die Posmeester-Generaal (PMG), Band 25, lêer 3B/2B/4529/60, Voorsiening
van 'n plaaslyntelefoonskema *te* Carletonville, 2.6.1959 - 26.2.1960 asook brief, Posmeester Carletonville/Telefoonbestuurder Johannesburg, 26.2.1960.

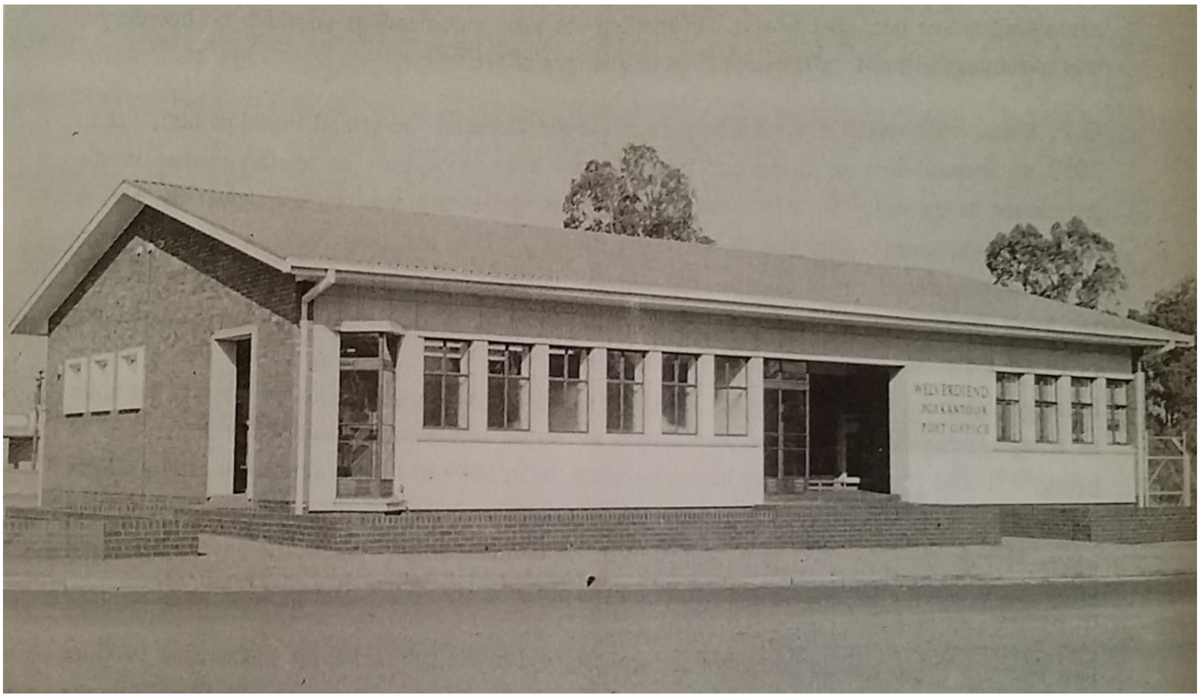
[213] TAB, PMG, Band 137, lêer 3B2B/20618/61, Plaaslyntelefoonskema: brief, Adjunk Posmeester-Generaal/Telefoonbestuurder Johannesburg, 3.11.1961.

[214] SAB, PMG, Band 380, lêer 5A5C/3283165, Handsentrale Carletonville: tydelike alckommodasie, 1.3.1965. Blykbaar is dear reeds in 1962 aandag aan 'n outomatiese telefoondiens geskenk. Kyk ***West Rand runes en Wesrander,*** 5.2.1962, p. 1.

[215] Unie van Suid-Afrika, ***Possirkulêr,*** no. 2169, 1960, kolom, 11818.
[216] SAB, PMG, Band 47, lêer 2FIB/08017/60, Voorgestelde stigting van die posagentskantoor by die Doomfontein-myn: brief, Doornfontein Gold Mining Co. Ltd /Postmaster Carletonville, 6.9.1960.

[217] R.F. Putzel, The encyclopedia of South African post offices ..., II, (F-M), p.206.

Die opening van die nuwe poskantoor op Welverdiend, Oktober 1968.



Bron: Antonica Foto's.

Die nuwe Carletonville-poskantoor, geopen in 1975.

Bron: Poskantoor Museum.

jare by tye maar uiters skraps was. Aan die behoefte vir uitgebreide dienste en aan bestaande agentskappe is wel aandag geskenk. Dit geld onder meer vir Khutsong wat in 1966 'n tweeweeklikse posafleweringsdiens gekry het,[218] en vir Welverdiend wie se langgekoesterde ideaal op 23 Oktober 1968 verwesenlik is toe 'n nuwe poskantoorgebou vir die dorp geopen is.[219]

Daadwerklike verbetering aan en uitbreiding van poskantore en telefoonsentrales het eers in 1971 'n werklikheid geword toe die Regering R27 miljoen vir nuwe dienste in hierdie verband oral in die land beskikbaar gestel het. Die bou van 'n nuwe poskantoor op Carletonville en 'n vergroting van die bestaande sentrale is in die vooruitsig gestel.[220] Op 27 November 1975 is Carletonville se nuwe poskantoor amptelik deur mnr. M. Viljoen, die minister van Pos- en Telekommunikasiedienste, geopen. Mnr. D.J.N. Jacobs was die eerste posmeester om in die nuwe poskantoor die leiding te neem.[221] Veranderings aan die elektriese aansluiting vir die outomatiese sentrale van die dorp het, kort na die opening van die nuwe poskantoor, ook aandag geniet.[222] Hierbenewens is nog 'n posagentskap, naamlik Goudveld (by Oos-Driefontein-myn), op 2 April 1973 geopen.[223] Takagentskappe en -dienste het in die vroeë tagtigerjare fenomenaal uitgebrei. Nege takagentskappe is geopen, naamlik:

TABEL 13: TAKAGENTSKAPPE IN DIE CARLETONVILLE-GEBIED, GEOPEN SEDERT 1980

Poskantoor	Lokaliteit	Openingsdatum
Ha-ramosa	Doornfontein-myn	4.8.1980
Ekhayallihle	Western Deep Levels-myn	6.8.1980
Kwa Thanduxolo	Oos-Driefontein-myn	2.9.1980
Phofung	Elandsrand-myn	2.9.1980
Motebong	Western Deep Levels-myn	9.3.1981
e'Mbali	Western Deep Levels-myn	15.7.1981

218 Carletonville (PU vir CHO), Verw. 1: minutes, Carletonville Chamber of Commerce and Industries: minute, 25.8.1966.
219 **Carletonville Herald**, 25.10.1968, p.13.

220 Die Vaderland, 20.3.1971, p.1 en Herald vir die Goue Weste, 14.5.1971, p.1.
221 ***Carletonville Weekly Record,*** 2.5.1975, p.11 asook 29.8.1975, p.7 en 7.11.1975, p.3.
222 TBP, MCV, lêer 86/1/2(2), Telefoondienste en kabels: brief, Streeksverteenwoordiger/Stadsklerk Carletonville, 11.9.1975.

223 SAB, PMG, Band 490, lêer 2FIB/2682/68, Voorgestelde stigting van posagentskantoor Goudveld: onderhandelinge m.b.t. die opening van die Goudveld Poskantoor, 18.2.1972 - 6.3.1973 en B.F. Putzel, ***The encyclopedia of South African post offices ..., II,*** (F-M), p.55.

Letsatsing	Wes-Driefontein-myn	5.10.1981
Kwa Ncedabantu	Blyvooruitzicht-myn	5.4.1982
E'Siyifumene	Blyvooruitzicht-myn	Julie 1982 [224]

Uit tabel 13 is dit opmerklik dat die posagentskappe wat op myngrond geopen is, naby hostelle opgerig is. Die verwesenliking van hierdie tipe diens op myngrond aan groot getalle swartes was dus in hierdie stadium 'n groot behoefte en is sekerlik met ope arms verwelkom.

Dienste wat sedertdien deur die meeste poskantore in die gebied aan die publiek gelewer is, sluit onder meer die uitreiking van poswissels en posorders, telebank, spaarbank- en beleggingsfasiliteite, pensioenbetalings en die ontvang van gelde vir televisielisensies en telefoonhuur in. Die uitreiking en instandhouding van telefone vir die gebied is, en word tans steeds, deur die hoofposkantoor in Carletonville behartig.[225]

Soos in die geval van ander dorpe in Suid-Afrika het die poskantoor in die tagtigerjare 'n oorbesetting van die hooflyndiens ondervind en ook 'n lang waglys vir telefone gehad. Dit geld ook vir Khutsong waarvoor 'n outomatiese telefoondiens in 1980 al in die vooruitsig gestel is[226] en wat in Julie 1983 in gebruik geneem is. 'n Lang waglys vir telefone was ook hier aan die orde van die dag.[227] Die probleem is in 1985 deur mnr. W.J. Landman, toe volksraadslid vir Carletonville, in die parlement bespreek.[228] Dit blyk egter dat daar sedertdien nie veel vermag is nie. In 1987 het verdere ontwikkeling in die verband gevolg toe aandag aan die installering van verbeterde telekommunikasietoerusting in die dorp gegee is.[229]

---

224 R.F. Putzel, ***The encyclopedia of South African post offices ..., I,*** (A-E), pp.89,433,453 asook II, (FM), pp.89,258,278,392 en III (N-T), pp.34-85. Kyk ook ***Postal,*** March 1982, p.9.

225 Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, M.J.A. Lourens, 6.12.1988.
226 ***Seipone,*** 24.10.1980, p.1 asook 12.9.1981, p. 1.
227 ***Carletonville Herald,*** 21.5.1983, p.2 en ***Seipone,*** 23.7.1983, p.1.
228 Republiek van Suid-Afrika, ***Debatte van die Volksraad,*** 13.3.1985, kolomme, 2286-2287.

229 Carletonville (Munisipaliteit), LAC, lêer 17/22/4(3), Gemeenskapsdienste: pos- en telefoondienste, 12.5.1987 - 19.1.1989.

Die inwyding van poskantoor Phofung (Elandsrand), Julie 1980.

Bron: Carletonville Herald.

Teen 1988 het die stand van poskantore in die munisipale gebied van Carletonville dramaties anders daaruit gesien as wat dit in 1899 en selfs in 1948 die geval was. Waar die beskikbaarheid van paaie en spoorwegstasies in die omgewing dus aanvanklik die tipe behoefte gestimuleer het, is die poskantore na 1937 uit ekonomiese oorwegings beplan en opgerig. Dit het tot die degradering van die Welverdiend-poskantoor, wat eers as die vernaamste en bedrywigste poskantoor in die gebied bekend gestaan het, gelei.[230] In 1988 was die poskantoor van Welverdiend al so afgegradeer dat alle werkverpligtinge slegs deur een persoon behartig is.[231]

Daarbenewens het 'n mobiele posagentskap alreeds sedert die vroeë tagtigerjare vir 'n beperkte aantal ure op 'n weeklikse basis by die Deelkraal- en Elandsrand-myn diens gelewer.[232] Die Carletonvillese poskantoor het in die ontwikkelingsproses die leidende rol gespeel. Alle agentskappe en poskantore in die munisipale gebied het teen 1988 onder sy bestuur gefunksioneer.[233]

Wat die vervoer van pos per spoor betref, was die gebruik van hierdie diens deur die Carletonville-poskantoor in 1988 feitlik byna iets van die verlede. Soos wat poskoetsdienste in die verre verlede vir die gebruik van spoorvervoer plek moes maak, moes laasgenoemde voor die toenemende gewildheid van padvervoerdienste en 'n moderne uitgebreide padnetwerk vir die vervoer van die Carletonville-gebied se pos swig.[234] Moontlik kan die tendens ook as 'n bykomende rede vir die degradering van die Welverdiend-poskantoor beskou word.

Gedurende 1988 het ook die roetes vir die versending van die pos van Carletonville en sy omgewing al veel anders daaruit gesien as in die dae toe dit nog as die Gatsrand bekend was. Pos word eers plaaslik gesorteer Dit sluit onder meer possakke vir die direkte

---

[230] Die uitspraak in verband met Welverdiend word gemaak op grond van die omgewing se geskiedenis vervat in: E.S. van Eeden, ***Die geskiedenis van die Gatsrand ...,*** p.167.

[231] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, M.J.G. Lourens, 6.12.1988.

[232] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, W.G.G. Jame van Vuuren (Poskantoorbeampte, Carletonville), 10.9.1990.

[233] Carletonville (PU vir CHO), Venv. 3: onderhoud, M.J.G. Lourens, 6.12.1988.

[234] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, T.P. Venter, 8.2.1989.

versending van pos na Port Elizabeth, Kaapstad, Durban, Johannesburg en King Williamstown in. Hierdie pos word per motor na die hoofposkantoor te Krugersdorp geneem, vanwaar dit verder na die possakdepot in Boksburg (Comet) vir verdere sortering vervoer word. Pos via Carletonville na omliggende dorpe soos Potchefstroom en Klerksdorp word per motor na hul geadresseerde bestemmings geneem.[235]

6.3.2 Die koerantwese

Die verspreiding van 'n plaaslike koerant kan as 'n effektiewe kommunikasiemedium en spreekbuis vir dorpsbewoners aangewend word. Nie alleen kan plaaslike handelaars hul dienste daarin adverteer nie, maar 'n verskeidenheid nuuswaardighede van die omgewing, wat andersins moontlik verlore sou gegaan het, word op hierdie wyse tot beskikking van alle inwoners gestel.

Voor 1948 is die naaste wat die bewoners van die eertydse Gatsrand-wyk (huidige Carletonville-gebied) nog aan die stigting van 'n koerant gekom het, slegs in die individuele betrokkenheid van weduwee J.P. Borrius te vind. Sy was van die plaas Blyvooruitzicht afkomstig. Haar man was gedurende die dekade sestig van die negentiende eeu staatsdrukker op Potchefstroom.[236] Met haar finansiële steun het De Volkstem in 1873 in Pretoria klaarblyklik tot stand gekom.[237]

Teen 1950, toe ontwikkeling in Carletonville momentum begin kry het, het die bewoners van die gebied nog nie 'n koerant gehad wat die belange van alle bewoners plaaslik gedien het nie. Buurdorpe se koerante het, by uitsondering, nuuswaardighede oor die gebied geplaas.[238]

---

[235] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, M.J.G. Lourens, 6.12.1988.

[236] F. Vermooten, J.P. Borrius: 'n drukker-pionier, 1840-1892, pp.1-10.

[237] E. Rosenthal, ***Manne en maatskappye**,* pp.50-51.

[238] E.S. van Eeden, ***Die geskiedenis van die Gatsrand…,*** Bronverwysings in die verhandeling gee 'n aanduiding van die omvang van berigte wat voor 1948 deur koerante van Potchefstroom, naamlik Potchefstroom Herald and Western Gazette en De Westelike Stem, geplaas is.

Mynpersoneel van die pioniergoudmyn, Blyvooruitzicht, was die eerste om gedurende 1953 met 'n mynkoerant, genaamd Blyvooruitzicht News, te begin.[239] Ironies genoeg het die inisiatief vir 'n koerant van beide mev. Borrius sowel as die latere Blyvooruitzicht-goudmynse personeel op die plaas Blyvooruitzicht uitgegaan. Nasionale tydskrifte en koerante is teen 1953 deur H. Tappan en C.G. de Beer van die Oberholzer-koerantverspreidingsdepot, genaamd Blyvoor News Agency,[240] versprei.[241]

In 1951 het die Plaaslike Gebiedskomitee toestemming vir die gebruik van 'n motorhuis by 'n privaatwoning in Carletonville vir die verspreiding van koerante deur die Sentrale Nuusagentskap (Central News Agency oftewel CNA) gegee. Die CNA se verspreidingspunt was reg oorkant die Ingot House-sakekompleks, gelee in Flintstraat. Swart arbeiders het die verspreiding van koerante en tydskrifte hanteer. 'n Inwoner van Carletonville, A. van der Westhuizen, het ook met die verspreiding van nasionale koerante in die Carletonville-gebied gehelp.[242] Dit blyk dat Engelstalige tydskrifte en koerante veral groot aftrek gekry het.[243] Dit is 'n aspek wat 'n aanduiding gee van die leidende rol wat die Engelstalige blankes gedurende die groeijare van Carletonville vervul het deur onder meer die vestiging van die koerantwese ter plaatse te stimuleer.

In die vyftigerjare was die bevolking van die Carletonville-gebied besig om snel toe te neem, en die behoefte aan 'n koerant as toeligtingsbron met betrekking tot plaaslike aangeleenthede het hiermee saam gegroei. As uitvloeisel hiervan het die koerant Carletonville Nuus/News op 2 November 1955,[244] onder die leiding van J.C. Greyling, op straat verskyn. Die koerant se publikasie was egter van korte duur, aangesien ekonomiese

---

[239] Blyvoor News, 1953.

[240] Unie van Suid-Afrika, ***Telefoongids vir Transvaal**,* April 1951, p.617.

[241] **Potchefstroom Herald**, 28.10.1988, p.8.

[242] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, A. van der Westhuizen, 8.2.1989 asook 3.3.1989.

[243] Die gevolgtrekking is gemaak na aanleiding van die inligting wat vervat is in Carletonville (Munisipaliteit), LAC, lêer T1/430, West Wits Local Area Committee, CNA distribution Centre: report, West Witwatersrand Local Area Committee, 17.8.1951 en ***Potchefstroom Herald,*** 28.10.1988, p.8.

[244] Carletonville Nuus/News, 2.11.1955, p. 1.

redes, en die werksverpligtinge hieraan verbonde, met mnr. Greyling se druk werksprogram gebots het.[245]

Met die aanvang van die dekade sestig het Carletonville steeds geen gereelde weeklikse koerant gehad wat plaaslike belange gedien het nie.[246] Die Doornfontein-[247] en Wes--Driefontein-myn[248] het elk ondertussen 'n eie koerantjie vir hul mynwerkers uitgegee. Buurdorpe se koerante soos die Potchefstroom Nuus/News en die Wesrand Times en Wesrander van Krugersdorp het, soos voorheen, oor nuuswaardighede van Carletonville berig. Beide hierdie koerante het in hul weeklikse uitgawe 'n bladsy vir nuus uit Carletonville afgestaan.[249] Na die Western Deep Levels-goudmyn in 1962 'n aanvang geneem het, het die myn ook met 'n mynkoerantjie vir sy mynwerkers, genaamd Deep Levels News/Nuus, begin.[250]

Toenemende ontwikkeling in die gebied, en waarskynlik ook 'n gebrek aan 'n amptelike mondstuk gerig op positiewe publisiteit ten tyde die grondversakkings in Carletonville, het die behoefte aan 'n plaaslike koerant opnuut gestimuleer. Uiteraard was die sakesektor ook nou omvangryker en volwaardiger en kon hulle 'n onontbeerlike bydrae tot 'n plaaslike koerant met behulp van finansiële insette in ruil vir advertensiedekking lewer.

---

[245] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, J.C. Greyling, 13.3.1990.

[246] Blykbaar was daar tussen 1955 en 1963 'n paar ander pogings om 'n plaaslike koerant to begin, dog sonder sukses. Kyk ***Carletonville Herald**,* 11.11.1988, p.4.

[247] Doornfontein News/Nuus, 15.2.1987, p.1.

[248] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, D. Poel (Openbare skakelbeampte Wes-Driefonteinmyn), 11.8.1989. Vroeere uitgawes van die ***Wes-Driefontein News*** is ongelukkig the deur die myn bewaar nie.

[249] Raadpleeg koerante van ***Wesrand Times*** en ***Wesrander**,* 1959-1963; ***Potchefstroom Nuus/News**,* November 1960 - 21.4.1961; Carletonville (PU vir CHO), Verw. 1: minutes, Carletonville-Oberholzer Chamber of Commerce: minute, 9.2.1961 en TAB (MCV), Band 49, leer 7/5/(1), Publisiteit: brief, J.N. Rademeyer/Stadsklerk Carletonville, 2.11.1960.

[250] ***Deep Levels News/Nuus**,* Oktober 1964. Vergelyk ook Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, E. van Wyk (Skakelbeampte sowel as redakteur van die mynkoerant Western Deep Levels), 11.8.1989. Die mynkoerant het na 'n onstuimige bestaan in die dekade sewentig weer in die tagtigedare gereeld verskyn. Kyk ***Western Deep Levels News/Nuus**,* November 1984, p.2.

H.B. van der Walt, stigterslid van die Carletonville Herald, 1963.

Bron: H.B. van der Walt

Personeelkorps van die Carletonville Pers, 1967.

Agter (vlnr): F.A. Oberholzer, N.G.M. Ferreira, M.B. Coetzee (werksvoorman), H. Huisman, A.J. Viljoen.

Middel (vlnr): Mej. C. van der Westhuizen, Mev. M. Coetzee, J.W. Johnson (Besturende direkteur), Mevv. P.M.C. Coetzee (hoofdame) en A. Britz.

Voor (vlnr): Petrus, Solomon, Johannes, John.

Bron: J.W. Johnson.

Onder leiding van die sakegemeenskap van Carletonville, en in die besonder ten gevolge van die inisiatief van D.S. Goosen, F.H. Kamffer en H.B. van der Walt, het die eerste uitgawe van die Carletonville Herald op 25 Januarie 1963 verskyn. Die Carletonville Pers in Amethysstraat het die drukwerk daarvan behartig.[251] Anders as met sy voorganger van 1955 blyk dit uit verkope dat hierdie koerant 'n beter kans op oorlewing gehad het.[252] Raadslid J.J. Baard, die burgemeester, het in sy boodskap aan die koerant in die eerste uitgawe daarvan die hoop uitgespreek dat die ***stoutmoedige onderneming van persone met ondernemingsgees hopelik gekom het om te bly.***[253] Dit het inderdaad gebeur.

Gedurende September/Oktober 1966 is daar opnuut gepoog om lewe in die eertydse Carletonville News/Nuus onder 'n nuwe naam Carleton News/Nuus, te blaas. G. van Heerden het in hierdie poging die leiding geneem. Na slegs twee maande op straat is die koerant gestaak.[254] Gevolglik het die Carletonville Herald sy monopolie in die gebied voortgesit.

Soos wat die Carletonville Herald sedert die aanvang daarvan oor die jare been van eienaar verwissel het, is die naam en die verspreidingsgebied hiermee saam ook gewysig. Nadat mnre. V. van Aswegen en V. Daly in die laat-sestigerjare die eienaars van die Carletonville Herald geword het, is dit soms as die Herald vir die Goue Weste gepubliseer, en ook gereeld buite Carletonville versprei.[255]

---

[251] TAB, PMG, Band 263, lêer 2D2B/5519/63, Registrasie as nuusblad: aansoek, Carletonville Herald Eiendoms Beperk, 25.1.1963 en ***Carletonville Herald,*** 25.1.1963, p.3. Volgens die ***Carletonville Herald*** van 11.11.1988 het die eerste uitgawe van hierdie koerant in Julie 1963 verskyn. Volgens die eerste bron in die voetnoot blyk dit egter dat Julie foutief is.

[252] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, H.B. van der Walt, 14.7.1989 en ***Carletonville Herald,*** 24.1.1964, p.2.

[253] ***Carletonville Herald,*** 25.1.1963, p.4. Die eerste uitgawes van die koerant is gratis versprei.

[254] SAB, PMG, Band 474, lêer 2D2B/18305/67, Carletonville Nuus/News - registrasie as nuusblad, 9.10.1966 - 1.12.1966: application for registration as a newspaper 9.10.1966 en ***Carletonville News/Nuus,*** 20.9.1966 - 9.11.1966.

[255] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, V. van Aswegen, 4.1.1991.

Die eerste uitgawe van die Carleton-nuus/news, September 1966.

CARLETON NUUS NEWS

4 Diamond Str., CARLETONVILLE, Tel. 2924.

Die tweetalige weekblad vir alle inwoners van CARLETONVILLE, OBERHOLZER, WESTONARIA, WELVERDIEND & BANK, FOCHVILLE, KLOOF, *The bilingual weekly for all the residents of*

(Geregistreer by die H.P.K. as 'n nuusblad). (Registered as a Newspaper at the G.P.O.)

VOLUME 1 No. 1

WOENSDAG 20 SEPTEMBER 1966

Prys/Price 3c

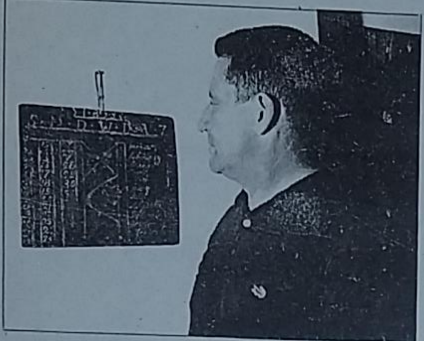
STEPHANIES BAKKERY CARLETONVILLE, OMEGA SLAGHUIS en STEPHANIES BAKKERY OBERHOLZER wens die

CARLETON-NUUS

(as baba)

WELKOM IN ONS MIDDE

en wens 'n vinnige groei toe, tot volwasse koerant.



Een van die interessantste besittings van mnr. J. de Beer van Julianastraat, is 'n houtkalender vir die jaar 1833, wat tydens die Groot Trek saam met die Voortrekkers na Transvaal gekom het. Hoe die Voortrekkers die dag en datum hiervan afgelees het, is nie meer bekend nie, behalwe vir die feit dat hulle stokkies gebruik het, wat 'n gaatjies op die kalender gedruk het. Kan enige van ons lesers miskien vir ons sê hoe die kalender afgelees is? Waarvoor staan byvoorbeeld die X- en S-tekens in die middel van die bord? Is daar nog soortgelyke kalenders in besit van enige van ons lesers?

SINKGATGEVAAR NOU VERBY

Sedert die laaste sinkgat 9 maande gelede, op 25 Desember verlede jaar ingesak het, het Carletonville se aardkors stabiel gebly en alle tekens dui tans daarop dat die voorkoms van sinkgate nou verby is.

Die publisiteit wat dwarsdeur die land aan die sinkgatprobleem verleen is, het die ontwikkeling en vooruitgang van die dorp erg in die wiele gery en dit het gelyk asof die staat, handel en nywerhede vertroue in Carletonville verloor het.

Dit is egter nie die geval nie, soos duidelik bewys word deur die tale regeringsgeboue wat binne afsienbare tyd in Carletonville sal verrys.

Die volgende feite het onlangs onder die aandag van die Carleton-Nuus gekom.

- 'n Povinsiale hospitaal sal in Carletonville opgerig word ten bedrae van meer as R3½ milj. Planne daarvoor word reeds deur die argitekte opgetrek.
- Die Departement Justisie het reeds verlede maand begin met die oprigting van nuwe landdroskantore in Oberholzer.
- Huise wat ten tye van die groot sinkgatskrik deur mynbesture ontruim is, is weer beskikbaar gestel vir bewoning en talle is reeds weer betrek.
- Nuwe woonhuise is nog steeds in aanbou en die vinnige vermeerdering van blanke inwoners, het die onderwysowerhede genoodsaak om voorsiening vir nuwe skole te maak. Onder die beoogde nuwe skole is 'n Hoër Handelskool en die oprigting van nuwe en groter geboue vir die Goudwes-skool.

Oor die algemeen het owerhede, sakemanne en inwoners hul vertroue in Carletonville herwin en hoewel die ontwikkeling van die dorp vir 'n tydperk onderbreek is gaan dit nou in versnelde pas voort.

Nogtans sal die waaksaamheid oor die veiligheid van die inwoners nooit verslap nie. Die Staat het 'n spesiale Komitee aangestel om gereelde ondersoeke in te stel en waarskuwingstoestelle is oral aangebring waar die geringste vermoede bestaan dat grond in die verre toekoms ooit onveilig sou kon word.

'n Myngeoloog het onlangs die mening uitgespreek dat sinkgate nou iets van die verlede is aangesien die bodem na die insinkings gestabiliseer het.

Ernstig siek

Mnr. Hugo van die Hoër Handels- en Tegnieseskool, Carletonville, is ernstig siek en die skoliere wens hom 'n spoedige herstel toe. Mnr. Hugo tree die einde van die jaar amptelik af.

Diamantlokvink Gearresteer deur „Koper"

'n Baie bekende inwoner van Carletonville het onlangs 'n interessante ondervinding gehad.

Terwyl die persoon na sy motor stap, het 'n Kleurling hom genader en gevra of hy nie belangstel om diamante te koop nie. Die persoon het hom afgejak en in sy motor geklim. So maklik het die Kleurling hom nie laat afskud nie, en langs die man ingeklim.

Die man het hom bloedig vererg en wou die Kleurling daar en dan 'n pak slae gee, maar die Kleurling het met sy pleidooi volgehou. Toe die man verneem waar die diamante is, het die Kleurling gesê dat dit by sy huis is. Hulle is toe daarheen.

Die man het langs die pad stilgehou, terwyl die Kleurling gou die diamante gaan haal het. Met sy terugkeer het hy twee groot diamante aan die man getoon. Hulle stap toe saam na die agterkant van die motor. Die man het die kattebak oopgemaak. Toe die Kleurling buk, stamp die man hom in die bak in en maak dit toe. Daarop het die man hom na die aanklagtekantoor geneem, waar die Kleurling gearresteer is. 'n Kleurling-George van Coller word aangekla van bedrog. Die saak kom op 18 September voor.

ONS DOEL EN STREWE

Met genoeë stel ons onsself vandag aan die inwoners van die Middelwes-Rand bekend as 'n weeklikse nuusblad wat as kampvegter vir die belange van alle inwoners van hierdie streek sal optree.

Ons wil graag die behoefte wat in die afgelope jare al hoe duidliker geword het, vul en 'n diens aan die gebied en sy gemeenskap lewer.

Die CARLETON-NUUS sal voortaan elke Woensdagmiddag verskyn om sy lesers die jongste nuus oor sake van belang te bring. Dit is ons doel om die Middelwes-Rand, met Carletonville as middelpunt van die vooruitstrewende gemeenskappe in die goudryke gebied met publisiteit te dien en die inwoners te verteenwoordig.

Dit sal dus steeds die beleid van die CARLETON-NUUS wees om samewerking te soek en te bewerkstellig tussen alle openbare instansies en die publiek en met woord en daad die ontwikkeling en uitbreiding van die gebied op alle terreine te stimuleer.

Ons hoop dat u as lesers hierdie koerant as u eie sal aanvaar en dat hy elke Woensdagmiddag as 'n welkome vriend in u huis ont-

OUR AIM AND ENDEAVOUR

We take pleasure in introducing ourselves to-day as a weekly newspaper for all the residents in the towns on the Middle West Rand.

During the past few years the demand for such a medium to represent the interests of the communities has steadily grown and it is our aim to fill this gap with a local newspaper which will serve its community through publicity.

The CARLETON-NEWS will appear henceforth every Wednesday to bring its readers the latest news on matters of public interest.

It will be the constant policy of the CARLETON-NEWS to seek and establish co-operation between local bodies and the public and in this way contribute towards the progress and develpement of this gold-rirh region of which Carletonville forms the hub.

We sincerely hope that you as readers will receive this paper as your own, and will regard it as a welcome friend in your home every

MODEL MELKERY

vir

VOLROOM GEPASTEURISEERDE MELK en ROOM

★

Probeer ons Super Vrugte Drankies

★

Oberholzer Depot:
Posbus 82 — Tel.: Fabriek 3921
Fochville 296 — Annan 6243
Blyvooruitsig 9683.

Mej. Model

HUISE, STANDPLASE, PLOTTE, PLASE BY

CARLETONVILLE AGENTSKAPPE

U plaaslike agent vir:

SAAMBOU-BOUVERENIGING

H/v. Gold- en Diamondstraat, Carletonville, Skakel 4828.

Alle soorte Lewens, Brand, Marine en Ongevalleversekering word onderneem.

Illustrasie: TAB, PMG, Band 474, lêer 2D2B/18305/67.

Mnr. S.P.B. Hoogenboezem, die nuwe eienaar, het in 1973 selfs 'n wyer verspreidingsgebied in die vooruitsig gestel. In Oktober die jaar het die Wes-Transvaal en OVS Herald as bylaag in die Carletonville Herald verskyn.[256] Hierdie verspreidingsgebied sou weer verander nadat Nasionale Pers die koerant in die tagtigerjare oorgeneem het.[257]

In Februarie 1975 het die Carletonville Herald 'n mededinger gekry toe mnr. J.W. Johnson, eienaar van Carletonville Press en drukker van die Carletonville Herald, die Carletonville Weekly Record/Weeklikse Rekord gestig het.[258] Gerugte wil dit dat die koerant deur Johnson begin is nadat hy klaarblyklik 'n onderonsie met Hoogenboezem gehad het.[259] Mnr. Johnson meen egter dat die behoefte aan nog 'n plaaslike koerant die motivering vir die Weekly Record was. Laasgenoemde koerant het, ten spyte van die polemiek insake die geldigheid van twee plaaslike koerante, sedert Maart 1975 gereeld verskyn. Volgens mnr. Johnson het die Carletonville Weekly Record 'n groot leserspubliek gehad.[260] Dit blyk dat die Carletonville Herald, gedurende die funksionering van die Weekly Record, selfs 'n effense afname in verkope gehad het.[261]

Johnson se werkslading en te veel probleme met 'n arbeidstekort het hom laat besluit om in Junie 1979 die Carletonville Weekly Record aan B. Cords te verkoop. Hy het egter soortgelyke probleme ondervind, en gevolglik het die laaste uitgawe van die koerant, drie weke nadat Cords die bestuur daarvan oorgeneem het, op straat verskyn.[262] Die Carletonville Herald het daarop sy alleenreg in die Carletonville-gebied, na vier jaar, teruggekry.

---

[256] Kyk uitgawes van Herald vir die Goue Weste, 1966-1972 en Carletonville Herald, 1973.

[257] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, S.P.B. Hoogenbonrm, 4.9.1990.

[258] Carletonville Weekly Record, 26.3.1976, p.2.

[259] ***Carletonville Herald**,* 11.11.1988, p.3. In 'n onderhoud met num Johnson het hy nie laat blyk dat die gedagte aan nog 'n koerant uit die sogenaamde onderonsie met Hoogenboezem ontwikkel het nie. Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, J.W. Johnson (Eienaar, Carletonville drukkery), 20.4.1989.

[260] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, J.W. Johnson, 20.4.1989.

[261] **Carletonville Herald**, 11.11.1988, p.3.

[262] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, J.W. Johnson, 20.4.1989.

Carletonville Herald-personalia.

v.l.n.r. M. Heyns (red. 1978-1980), C. Dutton (red. 1975-1978), C. Rautenbach (medewerker), H. Scheppel (red. 1988-), E. van Wyk (red. 1980-1988).

Bron: Carletonville Herald.

Teen die tagtigerjare het die jaarlikse oplaag van die Carletonville Herald al ongeveer 6 000 beloop,[263] veel meer as die aanvanklike sowat 3 000 eksemplare wat gedruk 15.[264] Moontlik kan die belowende oplaagtoename, benewens die gebied se bevolkingsgroei, ook aan die koerant se redaksionele beleid toegeskryf word. Dit behels basies dat beriggewing 'n spieëlbeeld van die gemeenskap moet wees, dit nie-polities van aard moet wees en alle sake van gemeenskaplike belang so objektief as moontlik aangebied moet word.[265]

Benewens die Carletonville Herald wat hoofsaaklik die blanke leserspubliek dien, het die verskyning van 'n koerant vir swart mense ook 'n werklikheid geword toe die Khutsong News wat deur twee sakevroue, naamlik mevv. K. Pretorius en J. Carthy van K & J Mining Supply, gefinansier is, vanaf Februarie 1979 uitgegee is. In 1980 is hierdie koerant, wat toe as Seipone (spieël) bekend gestaan het, deur die Carletonville Herald oorgeneem.[266] Dit het egter teen 1984 geblyk dat Seipone nie winsgewend is nie. Die swak ondersteuning van adverteerders in die blad het ook hiertoe bygedra. Nasionale Pers, as eienaar van die Carletonville Herald en Seipone, het vervolgens besluit om die plaaslike koerant vir swart mense te stank. Daar is gemeen dat die nuwe streekskoerant, City Press, die belange van die swart mense kon dien.

In 1987 is egter bevind dat die behoefte aan 'n eie koerant op plaaslike vlak onder swart mense meer voorkeur as 'n naweekkoerant op streeksvlak geniet het.[267] Daarop het Seipone weer vanaf Mei 1988 gereeld verskyn.[268] Op hulle beurt het plaaslike mynowerhede ook

---

[263] ***Carletonville Herald**,* 27.7.1984 asook 11.11.1988, p.2 en Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, H.S. Scheppel (Redaktrise, Carletonville Herald), 7.9.1990.

[264] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoude, S.P.B. Hoogenboezem, 4.9.1990 asook H.S. Scheppel, 7.9.1990.

[265] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, H.S. Scheppel, 7.9.1990.

[266] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, J. Carthy (Oud-sakevrou, Carletonville), 1.3.1989 asook G. Wessels (Redakteur, Potchefstroom Herald), 23.11.1988 en ***Khutsong News**,* 9.2.1979, p. 1.

[267] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoud, G. Wessels, 23.11.1988 en ***Capro Black Newspapers**,* 1.7.1987.

[268] ***Seipone**,* May 1988, p.1 asook December 1988, p.4. Onder die leiding van Nasionale Pers het Seipone
se belange op streeksbasis uitgekring.

onlangs eers daadwerklik aan die behoefte van hul swart mynwerkers aan 'n koerant begin aandag gee.[269]

Die plaaslike koerantwese, as onder meer 'n nuttige mondstuk vir die belange van die sakesektor van Carletonville, het dus eers in die laat-tagtigerjare volwassenheid bereik deur 'n verskeidenheid nuusblaaie vir al die gemeenskappe in die omgewing te bied.

6.4 DIE BGP-POSISIE VAN DIE KOMMUNIKASIENETWERK VAN CARLETONVILLE IN DIE PLAASLIKE EN DIE SUID-AFRIKAANSE EKONOMIE

Die kommunikasienetwerk van die munisipale gebied Carletonville het nooit sodanig uitgebrei dat dit 'n besonderse bydrae tot die BGP van die Oberholzer-distrik, die Wesrand-Streek of die van Suid-Afrika gelewer het nie. Dit wat wel beskikbaar gestel is, en wat teen die agtergrond van die plaaslike ekonomie gedy het, was broodnodig en onontbeerlik. Volgens die beskikbare BGP-gegewens, het die bydrae van die Carletonvillese kommunikasienetwerk tot die distrik Oberholzer sedert 1970 van 0,9% tot 0,4% in 1981 gekrimp. Teen 1984 is 0,5 gelewer, wat ietwat beter is en waarskynlik aan die groei van die kommunikasiewese gedurende die tydperk to danke is.

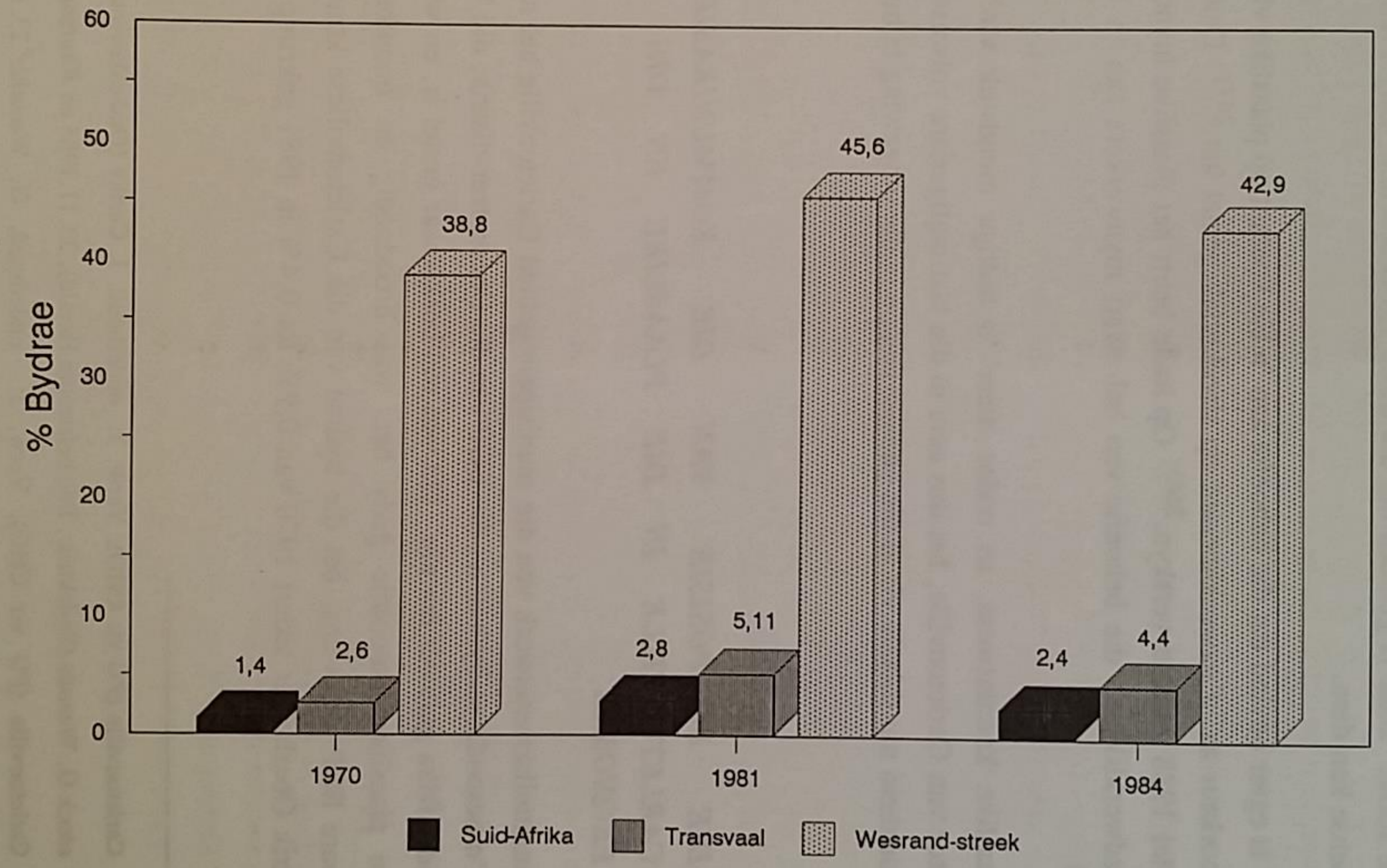
Op streekvlak oortref die BGP van die plaaslike kommunikasienetwerk slegs die van Westonaria, wie se ekonomiese ontwikkeling ook deur die goudmynbedryf bepaal word. Hierteenoor is die ander dorpe in die streek dig bymekaar geleë asook toegerus met 'n meer gebalanseerde ekonomies bedrywige bevolking en ekonomiese infrastruktuur, wat uiteraard 'n uitgebreider kommunikasienetwerk verg as die van 'n plattelands-georiënteerde gemeenskap soos die van Carletonville. Ondanks hiervan het die kommunikasienetwerk van Carletonville se BGP-bydrae tot die Wesrand-Streek sedert 1970 van 6,2% tot 10% in 1984 gestyg.

---

[269] Carletonville (PU vir CHO), Verw. 3: onderhoude, J.W. Johnson, 20.4.1988 asook D. Poel, 11.8.1989 en E. van Wyk, 11.8.1989.

GRAFIEK 11

Die BGP-bydrae van Carletonville tot Suid-Afrika, Transvaal en die Wesrand-Streek gedurende 1970,1981 en 1984



Word die BGP-bydrae van Carletonville met die vertoning van die kommunikasienetwerk op nasionale vlak vergelyk, is dit, soos die van die landbou en die nywerheid, slegs 'n druppel in die emmer. Teen 1984 het Carletonville se kommunikasiestruktuur maar 'n bydrae van 0,1% tot die staatskas gelewer.[270]

6.5 DIE ALGEHELE GESTELDHEID VAN DIE CARLETONVILLESE EKONOMIE TEENOOR DIé VAN SUID-AFRIKA

Indien die posisie en bydrae van die totale ekonomiese infrastruktuur van Carletonville met die van die Wesrand-Streek, Transvaal en Suid-Afrika vergelyk word (kyk grafiek 11, p.286a), kom dit geensins minderwaardig voor nie. Inteendeel, goudmynvestiging sedert 1937 in Carletonville het die plaaslike ekonomie sodanig ondersteun dat hierdie gebied teen 1970 al 38,8% tot die BGP van die Wesrand-Streek bygedra het.

Grondversakkings wat in hierdie stadium die Carletonville-gebied geteister het, het nie sy BGP-bydrae werklik beïnvloed nie, danksy die volgehoue produksie van die goudmynbedryf. Vertroue en herstel gedurende die sewentigerjare het daartoe gelei dat Carletonville teen 1981, met sy aandeel van 45,6% tot die BGP van die Wesrand-Streek, steeds die vernaamste bydraer was. Hierbenewens was die BGP-aandeel van Carletonville in Transvaal en Suid-Afrika onderskeidelik 5,4% en 2,8%.

Bovermelde bydraes is indrukwekkend, gegewe die feit dat byna die meeste dorpe in die land, onder meer vername metropolitaanse gebiede soos Port Elizabeth, Pietermaritzburg, Bloemfontein, Vanderbijlpark en Vereeniging, onder hierdie koers presteer het.

Alhoewel die BGP-bydrae van Carletonville tot die Wesrand-Streek, Transvaal en Suid-Afrika teen 1984 ietwat gedaal het[271] na onderskeidelik 42,9%, 4,4% en 2,4%, was dit steeds

---

[270] Republiek van Suid-Afrika, Departement van Statistiek, verslag no. 09-14-04, ***Bruto geografiese produk teen faktorinkonte volgens landdrosdistrik, 1975,*** 1975, p.22 asook ..., ***1978**,* 1978, p.22; ***1981**,* 1981, pp.22-23 en ..., ***1984**,* 1984, pp.15,40-41.

[271] Kyk ***Hoofstuk Vier*** m.b.t. die produksiegeskiedenis van al die goudmyne.

een van die hoogste streekbydraes in Suid-Afrika en vir die land in rand en sent letterlik goud werd.[272]

6.6 TEN SLOTTE

Soos daar dus op alle vlakke van die kommunikasienetwerk in die hoofstuk aangetoon is, is kommunikasiedienste 'n noodsaaklikheid in enige ekonomiese bestel. In die Carletonville-omgewing het verbindingswee en die kommunikasiewese nog teen 1988 hulle regmatige plek in veral die plaaslike ekonomiese sektor volgestaan.

In welke mate die Carletonvillese volkshuishouding, met inbegrip van die kommunikasienetwerk, daartoe bygedra het om die Carletonville-gemeenskap te ontwikkel, te laat ontplooi sowel as om gemeenskapsbetrokkenheid aan te moedig, word in ***Hoofstuk Sewe*** toegelig.

---

[272] Republiek van Suid-Afrika, Departement van Statistiek, verslag no. 09-14-04, ***Bruto geograflese produk teen faktorinkome volgens landdrosdistrik, 1970,*** 1970, pp.3,22 asook…, ***1975**,* 1975, pp.3,22;…,***1978,*** 1978, pp.4,22;…, ***1981,*** 1981, pp.5,22-23; ..., ***1984**,* 1984, pp.15,40-41.