

5. NAVORSINGSONTWERP

Die navorsingsmetodologie wat gevolg is om die navorsingsverwagtinge en hipoteses wat in Hoofstuk 4 gestel is te toets, word vervolgens bespreek. Verder sal die meet-instrumente wat ontwikkel is, die wyse waarop steekproeftrekking plaasgevind het, die metodes wat gebruik is vir die insameling van data asook die statistiese tegnieke waarvolgens die data verwerk en ontleed is, in die hoofstuk toegelig word.

5.1 METODOLOGIESE VERANTWOORDING

Vir doeleindes van die studie is van 'n kwalitatiewe en kwantitatiewe metodologie gebruik gemaak. Op aanbeveling van Mouton en Marais (1988:174), wat daarop wys dat 'n kwalitatiewe benadering die aangewese benadering is om te volg wanneer 'n verskynsel in diepte of wese verstaan wil word, word dié metodologie gevolg ten einde kapers se besluitnemingsprosesse voor misdadpleging en hulle *modus operandi* te bestudeer. Heyink en Tymstra (1993:300) wat bogenoemde steun, voer aan dat 'n kwalitatiewe aanslag geskik is wanneer 'n navorser belangstel in respondente se eie interpretasie van gebeure, hulle motiewe, emosies en ervarings. Aangesien die kapers se persepsies in die onderhawige studie van belang is en daar op die aard eerder as hoeveelheid of kwantiteit gefokus word (Silverman, 1998:103; Whitt, 1991:407), word 'n kwalitatiewe metodologie in die geval as geskik beskou.

Mouton en Marais (1988:174) meld verder dat 'n kwantitatiewe benadering geskik is wanneer 'n oorsig van 'n verskynsel gegee word en daar gepoog word om verbande tussen verskynsels te trek. Ten einde die rol van slagoffervatbaarheid en -aandadigheid te bepaal, is besluit om die inligting wat van die slagoffers verkry word, te kwantifiseer en waar moontlik statisties te ontleed. 'n Kwantitatiewe metodologie word dus in die geval van slagoffers gebruik.

Maree (1995:14) wat die gebruik van beide metodologieë steun, wys daarop dat die "objektiwiteit" van die kwantitatiewe benadering en die "subjektiwiteit" van die kwalitatiewe benadering sinvol in een studie aangewend kan word.

5.2 MEETINSTRUMENTE

Ten einde die navorsingsverwagtinge en die hipoteses wat in die onderhawige studie gestel is te toets, is sowel 'n onderhoudskedule vir die voer van semi-gestruktureerde onderhoude (Bylae III) as 'n vraelys (Bylae IV: Afrikaans en Bylae V: Engels) vir doeleindes van die ondersoek opgestel.

5.2.1 ONDERHOUDSKEDULE

Alhoewel sekondêre inligting met betrekking tot die *modus operandi* van kapers van slagoffers verkry kan word, wys Maree (1995:185) daarop dat inligting met betrekking tot die *modus operandi* van oortreders eerstehands verkry kan word deur oortreders self by 'n ondersoek te betrek. Weens etiese redes en wetlike verpligtinge kan die beplanning en uitvoering van 'n motorvoertuigkaping nie meegemaak en direk waargeneem word nie. Derhalwe is respondente betrek wat in die gevangenis aangehou en vir motorvoertuigkaping gevonnissen is. Die verlangde data is met behulp van semigestruktureerde onderhoude retrospektief van die kapers ingesamel.

Alhoewel individuele onderhoude tydrowend is (Fink & Kosecoff, 1985:13), meen Millon en Diesenhaus (1972:60) asook Seale (1998:202) dat hierdie data-insamelmethode, in diepte navorsing moontlik maak. Sowel Goldkamp (1987:137) as Morrison en O'Donnell (1994:18) poneer in aansluiting hierby dat detail inligting met betrekking tot persepsie slegs verkry kan word deur middel van 'n buigsame benadering wat tydens onderhoudvoering gevolg word.

Eksponente van die rasonele-keuseperspektief (Cornish & Clarke, 1986:14) wys verder daarop dat onderhoudvoering die beste metode is om inligting met betrekking tot misdadigerbesluitneming in te win. Morrison en O'Donnell (1994:11) wat hiermee akkoord gaan, bevestig dat

it is difficult to assess ... the extent to which offenders behave rationally ... without interviewing them about their perceptions of the opportunities afforded by different physical environments, and their subjective evaluations of different schedules of reward and punishment.

Aangesien die subjektiewe ervarings en besluitnemingsprosesse van motorvoertuigkapers in die onderhawige studie van belang is en die moontlikheid bestaan dat kapers nie geletterd of in staat is om 'n vraelys onafhanklik in te vul nie, leen die individuele onderhoud hom tot gebruik in die onderhawige studie. Allport (aangehaal in Smit, 1983:154) wat die gebruik van

onderhoude tydens navorsing steun, konstateer dat “if we want to know how people feel, what they experience and what they remember, what their emotions and motives are like, and the reasons for acting as they do - why not ask them?”.

Ten einde struktuur en rigting aan die onderhoude te verskaf, is spesifieke vrae wat vir die data-insameling nodig is, in ‘n onderhoudskedule ingesluit. Die onderhoudskedule wat ‘n fasiliterende funksie verrig, naamlik om die misdadiger se siening te eksploreer, is in vyf afdelings verdeel, naamlik:

A. Biografiese gegewens

Afdeling A het betrekking op biografiese inligting soos die ouderdom, ras en opvoedkundige kwalifikasie van die kaper.

B. Inligting met betrekking tot die beplanning van ‘n motorvoertuigkaping

In hierdie afdeling word aspekte rakende die beplanningfase geëksploreer. Spesifieke vrae met betrekking tot faktore wat ‘n kaper voor ‘n motorvoertuigkaping oorweeg, is ook ingesluit ten einde te bepaal of ‘n kostevoordeelanalise tydens motorvoertuigkaping ter sprake is.

C. Inligting met betrekking tot teikenseleksie

Afdeling C het betrekking op die mate waarin die motorvoertuigkaper selektief in die keuse van teikens is. Die eerste gedeelte van hierdie afdeling sentreer rondom die seleksie van die motorvoertuig, terwyl die tweede afdeling op aspekte wat bygedra het tot die seleksie van ‘n spesifieke motoris fokus. Situasionele faktore wat teikenseleksie kan beïnvloed, word ook hier ondersoek.

D. Inligting met betrekking tot die *modus operandi*

Hierdie afdeling sentreer rondom die uitvoering- en afhandelingfase van die motorvoertuigkaping. Vrae rakende die dag, tyd van die dag, plek en omstandighede waaronder die kaping plaasgevind het asook die dreigemente en geweld wat tydens die kaping van die motorvoertuig ter sprake was, word in hierdie gedeelte gestel. Wat die kaper met die gekaapte motorvoertuig doen, word ook hier ondersoek.

E. Algemene inligting

'n Aantal vrae wat op die voor- en nadele asook die moontlike voorkoming van motorvoertuigkaping betrekking het, word in hierdie afdeling gestel.

Ten einde die eerlike beantwoording van vrae te toets (Seale & Filmer, 1998:134), is verskeie kontrolevrae in die onderhoudskedule ingebou. Alhoewel geslote vrae (waar die respondent gevra word om 'n keuse tussen voorafbepaalde responsmoontlikhede te maak) by die onderhoudskedule ingesluit is, is verskeie oop vrae (waar geen antwoordkategorieë voorsien is nie) ook geformuleer. Ongeag die feit dat geslote vrae maklik verwerk word (Seale & Filmer, 1998:130), verskaf dit volgens Hagan (1982:81) nie die kwaliteit inligting wat vir kwalitatiewe navorsing benodig word nie. Phillips (1985:241) beklemtoon in aansluiting hierby dat geslote vrae respondente ook kan dwing om in 'n sekere rigting te dink en 'n antwoord te verskaf op vrae waaroor hulle nog nie 'n opinie gevorm het nie. Bailey (1987:120) wat bogenoemde onderskryf, wys verder daarop dat die gebruik van oop vrae meer sinvol is in dié sin dat dit geleentheid bied vir onverwagse of onvoorbedagte antwoorde of response wat vir die ondersoek van waarde kan wees.

Vanweë die feit dat al die kapers wat by die ondersoek betrek is Engels magtig was, is die onderhoudskedule slegs in Engels opgestel. Sekere woorde en sinsnedes is egter vereenvoudig om aan te pas by die taalvaardigheid van die respondente.

5.2.2 VRAELYSTE

Aangesien kapingslagoffers regoor Suid-Afrika by die ondersoek betrek is en individuele onderhoude met respondente te veel tyd in beslag sou neem (Alreck & Settle, 1995:34; Fowler, 1988:68), is 'n posvraelys in hierdie geval as meetinstrument gebruik. Fowler (1988:68, 71) bevestig dat meer respondente deur middel van 'n posvraelys by 'n ondersoek betrek kan word en wys verder daarop dat die posvraelys die ideale tegniek is om te gebruik wanneer viktimisasie-opnames beplan word.

Aangesien geen vraelyste bestaan wat op die aard van die navorsing betrekking het nie, was die navorser genoodsaak om self vraelyste te ontwikkel ten einde die verlangde data in te samel. Alhoewel die vraelys uit drie afdelings bestaan, het slegs afdeling A en 'n gedeelte van afdeling B op die onderhawige studie betrekking. Die res van afdeling B asook afdeling C gaan vir verdere navorsingsprojekte rakende slagofferoptrede en die gevolge van motorvoertuigkappings aangewend word. Ten einde ander navorsers egter in staat te stel om

die vraelys in geheel te gebruik, geniet al die afdelings vervolgens aandag. Die afdelings sien soos volg daaruit:

A. Biografiese gegewens

Hierdie afdeling verskaf biografiese inligting rakende die ouderdom, geslag, ras en beroep van die slagoffer.

B. Inligting met betrekking tot die kaping van die motorvoertuig

Afdeling B bevat vrae met betrekking tot aspekte wat 'n motoris se kwesbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping verhoog. Wysies waarop motoriste die roofvoorval kan presipiteer, word ook hier ondersoek. Slagofferoptrede tydens 'n motorvoertuigkaping en hoe dit verband hou met die aard van geweld wat tydens die voorval ter sprake is asook die mate waarin slagoffergedrag (bv. weerstand) die risiko vir besering kan verhoog, word ook in hierdie afdeling onder die loep geneem. Polisiereaksie op die aanmelding van die misdaad geniet ook hier aandag.

C. Gevolge van die kaping

Hierdie afdeling sentreer rondom die fisieke, emosionele en finansiële gevolge wat motorvoertuigkaping vir die slagoffer daarvan inhou.

Ten einde kodering en statistiese verwerking te vergemaklik, is verskeie geslote vrae, in besonder digotome vrae (waar die respondent gevra word om 'n keuse tussen twee responsmoontlikhede te maak) geformuleer (De Vaus, 1986:74). Waar nodig is die vrae met oop vrae opgevolg ten einde antwoorde te kwalifiseer. Alhoewel die gebruik van oop vrae waar moontlik in kwantitatiewe navorsing vermy moet word, wys Seale en Filmer (1998:131) daarop dat dit wel oorweeg kan word indien die navorser seker is dat die respondente gemotiveer sal wees om tyd te spandeer om oor hulle ervarings te skryf. Aangesien al die respondente aan wie vraelyste gestuur is, vooraf aangedui het dat hulle bereid is om aan die navorsing deel te neem, is besluit om oop vrae in te sluit ten einde aan die kriteria van verkennende en beskrywende navorsing te voldoen (Hagan, 1982:81).

Respondente wat 'n behoefte het om antwoorde verder te kwantifiseer of ander inligting te verskaf wat moontlik op die studie betrekking het, is versoek om dit op 'n aparte bladsy te

doen. Soos in die geval van die onderhoudskedule is kontrolevrae deurlopend ingebou ten einde interne geldigheid te verseker (Fink & Kosecoff, 1985:50).

Alhoewel al die respondente wat bereid was om aan die studie deel te neem, nie almal Afrikaans of Engels as huistaal gebruik nie, het hulle aangedui dat hulle óf Afrikaans óf Engels magtig is en dat dit nie vir hulle 'n probleem is om die vraelys in een van die tale in te vul nie. Ten einde te verseker dat waardevolle inligting nie verlore gaan as gevolg van beperkte taalvaardigheid nie, is woorde en sinsnedes vereenvoudig en waar nodig omskryf. Die begrip motorvoertuig is byvoorbeeld deurlopend met die begrip "motor" ("car") vervang ten einde leesbaarheid te vergemaklik.

Aangesien slagofferblamerings 'n aspek is wat in gedagte gehou moet word wanneer vrae met betrekking tot slagofferaandadigheid gestel word, is vrae ook so geformuleer dat dit nie die indruk by respondente kan skep dat hulle vir die kaping verantwoordelik was en daarvoor geblameer word nie.

Die posvraelys is vergesel van 'n dekbrieff (Bylae IV: Afrikaans en Bylae V: Engels), wat respondente enersyds inlig met betrekking tot die doel van die studie en andersyds anonimiteit waarborg (Alreck & Settle, 1995:194-195).

5.2.3 LOODSONDERSOEK

Op grond van Fowler (1988:103) se aanname dat 'n "perfekte" meetinstrument goeie navorsingsresultate verseker, is loodsondersoeke of proefondersoeke onderneem ten einde die doeltreffendheid van die meetinstrumente te toets en om probleme in die verband te identifiseer (Phillips, 1985:225).

5.2.3.1 Onderhoudskedule vir motorvoertuigkapers

Die onderhoudskedule is vir informele toetsing aan twee kundiges, verbonde aan die Departement Kriminologie, Universiteit van Pretoria (UP), vir beoordeling voorgelê. Op grond van hulle aanbevelings is enkele tegniese en inhoudelike wysigings aan die onderhoudskedule aangebring.

Aangesien die steekproef van motorvoertuigkapers klein is, was dit nie moontlik om 'n formele loodsondersoek in hulle geval te doen nie. Op grond van Millon en Diesenhaus (1972:56) se aanname dat onderhoudvoering 'n geskikte metode is om detail inligting met betrekking tot persepsies in te win, is besluit om die onderhoudskedule na die informele toetsing te finaliseer en as meetinstrument te gebruik.

5.2.3.2 Vraelys vir kapingslagoffers

Ten einde te bepaal of die vraelys aan die beginsels van vraag- en vraelyskonstruksie voldoen (Fowler, 1988:103), is dit vir informele toetsing aan twee kollegas in die Departement Kriminologie asook aan 'n personeellid van die Akademiese Rekenaar-ondersteuningafdeling, UP, wat 'n kundige op die gebied van vraelyskonstruksie is, vir beoordeling voorgelê. Vanweë die feit dat die inligting statisties verwerk moes word, is die vraelys ook deur twee statistici van die Fakulteit Ekonomiese en Bestuurswetenskappe, UP, geëvalueer ten einde te bepaal of die vraelys die toetsing van die hipoteses moontlik maak en of dit met bestaande statistiese tegnieke getoets kan word.

Nadat die vraelys volgens hierdie kundiges se aanbevelings en riglyne aangepas is, is formele toetsing met nege slagoffers van 'n motorvoertuigkaping onderneem. Sowel Afrikaans- as Engelssprekende respondente is by die loodsondersoek betrek.

Tydens die loodsondersoek is veral gelet op die tyd wat dit slagoffers neem om die vraelys in te vul. Vanweë die groot aantal oop vrae wat by die vraelys ingesluit is en die moontlikheid dat respondente vermoeid of verveeld met die vraelys kan raak, het die tydfaktor tydens formele toetsing veral aandag geniet. Op grond van Fink en Kosecoff (1985:42) se aanbeveling dat die invul van 'n vraelys nie langer as 'n halfuur moet duur nie en die feit dat al nege respondente tussen 20 en 30 minute geneem het om die vraelys te voltooi, is die aantal oop vrae nie as 'n remmende faktor beskou nie.

Die meetinstrument is ook krities geanaliseer in terme van die vraagorde en die relevansie van vrae. Dubbelsinnige vrae asook vrae wat onduidelik was en nie deur respondente verstaan is nie, is geïdentifiseer en gewysig. Wysigings met betrekking tot die instruksies van sekere vrae is aangebring en responsmoontlikhede wat nie wedersyds uitsluitend was nie, is aangepas (De Vaus, 1986:72; Fowler, 1988:104).

Die respondente wat by die loodsstudie betrek is, is ook na die voltooiing van die vraelys versoek om enige ander tegniese en inhoudelike aanbevelings te maak. Hierdie aanbevelings is oorweeg en waar moontlik by die vraelys geïnkorporeer.

5.3 STEEKPROEFTREKKING EN DATA-INSAMELING

Aangesien alle motorvoertuigkapers en kapingslagoffers nie by die ondersoek betrek kon word nie, was dit nodig om steekproewe uit die twee populasies te trek (Reid & Smith, 1981:168). Die steekproefstrategieë wat gevolg is, die samestelling van die steek-proewe asook die wyse waarop die data ingesamel is, geniet vervolgens aandag.

5.3.1 STEEKPROEFSTRATEGIEË

Aangesien daar in albei gevalle geen steekproefraamwerk tot die navorser se beskikking was wat die grense of omvang van die betrokke universum aandui nie, kon die waarskynlikheid dat elke element uit die universum 'n gelyke kans sou hê om in die steekproef opgeneem te word, nie bereken word nie (Phillips, 1985:191; Seale & Filmer, 1998:139). Gevolglik is daar op nie-waarskynlikheids- of nie-ewekansige steekproef-trekkingsstrategieë besluit.

5.3.1.1 STEEKPROEF 1: MOTORVOERTUIGKAPERS

Die samestelling van steekproef 1 word vervolgens bespreek.

5.3.1.1.1 Samestelling van die steekproef

Weens die onbekendheid van die universum van motorvoertuigkapers en dus ook hulle onbereikbaarheid, is besluit om individue wat vir motorvoertuigkaping gevonnissen is en gevangenisstraf daarvoor uitdien, by die ondersoek te betrek. 'n Skriftelike aansoek, vergesel van 'n navorsingsvoorstel is aan die Departement Korrektiewe Dienste gestuur, waarna toestemming (Bylae VI) verleen is om met die navorsing voort te gaan.

Geskikte respondente is op 'n doelgerig-teoretiese wyse deur gevangenispersoneel vir deelname geïdentifiseer. Volgens De Vaus (1986:68) en Ehlers (1987:52) is die waarde van

die doelgerig-teoretiese steekproef juis daarin geleë dat spesifieke gevalle wat aan die behoeftes van die studie voldoen, geselekteer kan word om in die steekproef opge-neem te word. Aangesien Gauteng as die “kapingshoofstad” beskou word (Gauteng remains SA's hijacking capital, 1995:5) en onderhoude met kapers in ander provinsies nie koste-effektief sou wees nie, is besluit om slegs respondente in die Pretoria Sentraalgevangenis by die ondersoek te betrek.

Op grond van die inligting wat die Departement Korrektiewe Dienste beskikbaar gestel het, is 12 respondente, waarvan vyf in C-Max (die maksimum sekuriteitsafdeling by die Pretoria Sentraalgevangenis) en sewe in Medium A en Medium B was, geïdentifiseer en by die ondersoek betrek. Alhoewel die opvatting bestaan dat die steekproefgrootte 'n bepaalde of vasgestelde proporsie (bv. 5%) van die populasie moet wees en dat 'n verhoging in steekproefgrootte tot 'n ooreenstemmende verhoging in die akkuraatheid van die bevindings lei (Fowler, 1988:40), is navorsers (Kazdin, 1978:629) van mening dat “only a single case is needed if there can be assurance that there is little variation in the population for the particular phenomenon under investigation”. Aangesien daar kwalitatief en verkennend gewerk word, alle onderhoude persoonlik hanteer moes word en motorvoertuigkapers se besluite en persepsies die fokus van die ondersoek was, is 12 respondente as 'n hanteerbare groep beskou.

Die wyse waarop die onderhoudskedule as meetinstrument geïmplementeer en die data ingesamel is, geniet vervolgens aandag.

5.3.1.1.2 Onderhoudvoering

Individuele onderhoude is gedurende die laaste week van Maart 1999 en die eerste week van April 1999 in die Pretoria Sentraalgevangenis gevoer. Weens sekuriteitsredes is navorser nie toegelaat om die onderhoude sonder die teenwoordigheid van 'n begeleier te voer nie. Derhalwe is verskeie begeleiers aan navorser beskikbaar gestel wat buite hoorafstand aanwesig was tydens die voer van die onderhoude. Aangesien Fink en Kosecoff (1985:47) daarop wys dat die teenwoordigheid van 'n derde persoon response kan beïnvloed, is respondente voortdurend verseker dat benewens die feit dat die persone buite hoorafstand is, die vertroulikheid van hulle antwoorde eerbiedig sal word.

Op grond van Phillips (1985:241) se aanname dat respondente wat inwillig om aan navorsing deel te neem nie noodwendig bereid is om eerlike antwoorde te verstrek nie, is daar tydens die aanvang van die onderhoud veral gepoog om rapport te bewerkstellig. Navorser het

haarself bekendgestel en respondente ingelig met betrekking tot die doel, verwagte tydsduur en vertroulikheid van die inligting. Aangesien die teenwoordigheid van die begeleiers die indruk kon wek dat navorser van die Polisie of die Departement Korrektiewe Dienste is, is 'n Universiteit van Pretoria personeelkaart (wat haar as 'n werknemer van die instansie identifiseer), aan respondente getoon. Hulle is verder die versekering gegee dat navorser in haar privaathoedanigheid as navorser optree en dat alle inligting slegs vir navorsingsdoeleindes gebruik sal word.

'n Beroep is ook op die respondente gedoen om openhartig oor die kapings te gesels. Hulle is ook meegedeel dat daar geen regte of verkeerde antwoorde bestaan nie en dat slegs hulle ervaring van belang is.

Aangesien beplan is om 'n bandopnemer tydens die onderhoude te gebruik om te verseker dat daar meer intensief op die gesprek gekonsentreer kon word (Phillips, 1985:240; Lofland & Lofland, 1984:60), is respondente gevra of hulle beswaar het dat die onderhoud opgeneem word. Vanweë die besware wat die eerste twee respondente geopper het en Kerlinger (1970:183) se waarskuwing dat die teenwoordigheid van 'n bandopnemer respondente se reaksies kan inhibeer, is besluit om response slegs skriftelik aan te teken. Gedetailleerde notas is dus tydens die onderhoud geneem.

Alhoewel vrae aan die hand van die onderhoudskedule gestel is, is 'n kopie van die skedule aan respondente gegee om die beantwoording van vrae vir hulle te vergemaklik. Ondanks meningsverskille in die literatuur met betrekking tot die tydsduur van onderhoude, het navorser haar deur Taylor en Bogdon (1984:88) se riglyn laat lei wat aandui dat twee ure as redelik beskou kan word. Ten einde probleme met vermoeïing en verlies aan konsentrasie te beperk, is gepoog om al die onderhoude in hierdie tydsbestek af te handel. Slegs een onderhoud het langer as twee uur geduur. Alhoewel 'n opvolgonderhoud oorweeg is, het die respondent op geen stadium konsentrasie verloor nie en is waardevolle inligting tot aan die einde van die onderhoud verkry.

Tydens die onderhoude is polsing, 'n tegniek wat gebruik word om 'n respons aan te moedig of om 'n meer volledige antwoord op 'n vraag te verskaf, gebruik (Rubin & Babbie, 1989:326; Runcie, 1980:179-180). Enkele vrae is ook geherformuleer om by die begripsvermoë en skolasiese agtergrond van die respondente aan te pas, sonder om aan die strekking van die onderhoud te verander.

Die moontlikheid dat oortreders gebeur so kan rekonstrueer dat hulle van alle blaam onthef word of dat hulle opsetlik misleidende inligting oor sensitiewe aspekte van hulle misdadige aktiwiteite kan verskaf, is ook voortdurend in gedagte gehou. Aangesien die onderhoudsituasie die geleentheid gebied het om nie-verbale gedrag waar te neem (Runcie, 1980:182-183), is die nie-verbale gedrag van respondente aangeteken en kontrolevrae benut ten einde die geldigheid van die response te evalueer.

Vervolgens word die biografiese kenmerke van steekproef 1 (motorvoertuigkapers) uiteengesit.

5.3.1.1.3 Beskrywing van die steekproef

Aangesien slegs manlike persone in die Pretoria Sentraalgevangenis aangehou word en navorsing (Meadows, 1998:91) daarop wys dat kapers gewoonlik manlik is, is geen vroue by die steekproef ingesluit nie.

- **Ouderdom**

Tabel 2
Ouderdom van die Motorvoertuigkapers

Ouderdom	N	%
21-25	7	58,3
26-30	4	33,3
31-35	1	8,3
Totaal	12	99,9

Nota. As gevolg van die desimale syfers, someer die persentasies nie tot 100% nie.

Volgens Tabel 2 resorteer die meeste respondente (58,3%) in die ouderdomsgroep 21-25 jaar en die tweede meeste (33,3%) in die ouderdomsgroep 26-30 jaar. Die ouderdomsgroep 31-35 jaar het slegs een respondent opgelewer. Die jongste respondent is 22 jaar oud en die oudste 31 jaar. Die gemiddelde ouderdom van die respondente is 25 jaar.

Die ouderdomsverspreiding stem ooreen met die bevindings van Meadows (1998:95) en Myerson (1995:103-106) wat daarop wys dat die meeste kapers tieners of jong volwassenes is. Indien in ag geneem word dat van die respondente al langer as twee jaar gevangenisstraf uitdien en dat drie (25,0%) van die respondente aangedui het dat hulle ten tye van die kapings jonger as 20 jaar was, kan die siening dat kapings hoofsaaklik deur jonger persone gepleeg word, ondersteun word.

- **Ras**

Tabel 3

Ras van die Motorvoertuigkapers

Ras	N	%
Swart	11	91,7
Bruin	1	8,3
Totaal	12	100,0

Uit Tabel 3 blyk dit dat die meeste respondente (91,7%) wat aan die ondersoek deelgeneem het, swart is. 'n Bruinpersoon wat by motorvoertuigkapinge betrokke was, het ook ingestem om 'n onderhoud toe te staan. Geen witpersone of Indiërs wat al 'n kaping uitgevoer het, was gewillig om aan die navorsing deel te neem nie.

Hoewel Tabel 3 toon dat kapers oorwegend swart is en dit ooreenstem met Conradie (1994:3) se navorsingsbevindings wat toon dat die meeste kapers in Suid-Afrika swart is, kan daar nie sonder meer aanvaar word dat alle kapers swart is nie. Aangesien die steekproef egter tot die Pretoria Sentraalgevangenis beperk was en die aard van die steekproeftrekking op 'n teoreties ideale groep fokus, moes ander rasse-groepe noodwendig uitgelaat word.

- **Opvoedkundige agtergrond**

Tabel 4

Opvoedkundige Agtergrond van die Motorvoertuigkapers

Graad	N	%
7 en laer (St. 5 en laer)	2	16,7
8-9 (St. 6 - 7)	-	-
10-11 (St. 8 - 9)	4	33,3
12 (St.10)	5	41,7
Tersiêre opleiding	1	8,3
Totaal	12	100,0

Die helfte (50,0%) van die respondente wat by die ondersoek betrek is, het hulle hoërskoolloopbaan voltooi. Een van hulle het ook 'n BCom-grad aan 'n universiteit behaal. Vier respondente het graad 11 voltooi, terwyl twee (16,7%) respondente slegs laerskoolopleiding ontvang het.

Aangesien geen afgehandelde navorsing met betrekking tot die opvoedkundige agtergrond van kapers opgespoor kon word nie, is dit moeilik om te bepaal of die steekproef die werklike opvoedkundige agtergrond van kapers weerspieël. Indien dit vergelyk word met dié van rowers in die algemeen, wil dit voorkom of die steekproef se opvoedkundige kwalifikasie hoër

is. Volgens Barkas (1978:142) en Pettiway (1979: 277) het individue wat by roof betrokke raak, gewoonlik nie hulle skoolopleiding voltooi nie. Die moontlikheid bestaan dus dat die steekproef nie verteenwoordigend van kapers in die algemeen is nie.

5.3.1.2 STEEKPROEF 2: KAPINGSLAGOFFERS

Die wyse waarop steekproef 2 saamgestel is, geniet vervolgens aandag.

5.3.1.2.1 Samestelling van die steekproef

Aangesien die slagofferuniversum nie aan die navorser bekend is nie, is slagoffers van motorvoertuigkaping met behulp van die sneeubaltegnyk by die ondersoek betrek (Seale & Filmer, 1998:139). 'n Beroep is op slagoffers gedoen om navorser te kontak en met ander slagoffers in kontak te bring. Berigte wat in die media verskyn het oor die beplande navorsing, het ook daartoe bygedra dat verskeie slagoffers na vore gekom en aangebied het om aan die navorsing deel te neem.

Vanaf Oktober 1998 tot Februarie 1999 is versoeke in verskillende koerante (*Beeld, Brits Pos, Bronkhorstspruit Streeknuus, Citizen, Harold, Investigative News, Krugersdorp News, Natal Mercury, Rekord, Roodepoort Rekord, Sasolburg Bulletin, The Star* en *The Sunday Times*), maandblaaie (*Tukkiewaria*) en tydskrifte (*Bona, Keur, Rooi Rose, Sarie, Servamus, Die Voorligter* en *Woman's Value*) geplaas waarin 'n beroep op slagoffers gedoen is om die navorser te kontak indien hulle gewillig sou wees om aan die navorsing deel te neem. Vier radiostasies (*Jakaranda 94.2, Radio Sonder Grense, Radio Pretoria* en *The Voice*) was ook behulpsaam met die opspoor van respondente.

Verskeie traumasentrums, naamlik die traumasentrum by RAU, die traumakliniek van Inter Trauma Nexus, Pretoria asook die traumakliniek by die Universiteit van die Witwatersrand is ook genader om navorser met slagoffers in kontak te bring. Die Intranet van die Universiteit van Pretoria, die Universiteit van Suid-Afrika (Fakulteit Opvoedkunde), die Raad vir Geesteswetenskaplike Navorsing, Santam (Hoofkantoor: Pretoria), MTN (Johannesburg) asook 'n kleiner instansie, naamlik Citadel is verder gebruik om via die elektroniese media met slagoffers kontak te maak.

Ondanks Myerson (1995:15) se estimasie dat ongeveer 25 individue daaglik van hulle motorvoertuie beroof word, het slegs 151 slagoffers ingewillig om aan die navorsing deel te

neem. Biles (1974:106) skryf 'n lae reaksiekoers toe aan die feit dat individue dikwels skepties teenoor navorsing staan. Hierbenewens is persone ook nie altyd bereid om aan 'n navorsingsprojek deel te neem nie omdat hulle nie die tyd het om vraelyste in te vul nie. Die moontlikheid bestaan ook dat die trauma wat slagoffers ervaar het, hulle bereidwilligheid om aan die navorsing deel te neem, kon beïnvloed het. Vier slagoffers wie se kontaknommers deur ander slagoffers aan navorser deurgestuurd is, het dan ook aangedui dat hulle graag van die voorval wou vergeet en nie aan die navorsing wil deelneem nie.

5.3.1.2.2 Uitstuur van vraelyste

'n Totaal van 151 vraelyste is tussen 22 en 26 Februarie 1999 aan diegene gegee wat hulle bereid verklaar het om deel te neem. 'n Eerste opvolgbrief (Bylae VII: Afrikaans en VIII: Engels) om respondente te herinner om die vraelyste te voltooi, is twee weke na die uitstuur van die vraelyste, aan respondente gegee (Fowler, 1988:54).

Teen die keerdatum op 25 Maart 1999 is 'n totaal van 119 (78,8%) vraelyste terug ontvang. Alhoewel 'n lae terugsendingskoers 'n groot beswaar teen die gebruik van posvraelyste is omdat 'n responskoers van meer as 30% seldsaam is (Alreck & Settle, 1995:35), was dit nie in die onderhawige studie die geval nie. Aangesien slagoffers vrywillig op mediaberigte en ander persone se bekendmaking van die navorsingsprojek, gereageer en aangedui het dat hulle by die projek betrokke wil raak, is die meeste van die vraelyste wat uitgestuur is, terug ontvang.

'n Verdere twee vraelyste is laat ontvang en kon nie gebruik word nie, aangesien die statistiese verwerkings reeds afgehandel was. Op grond daarvan dat die studie slegs op die slagoffers van gekaapte sedanmotorvoertuie fokus, moes 'n verdere 18 vraelyste by die verwerking van die data buite rekening gelaat word. Hierdie respondente het aangedui dat die gekaapte voertuig 'n bakkie of 'n kombi (bussie) was.

Aangesien al die nodige gegewens van die nege respondente wat aan die loodsstudie deelgeneem het bruikbaar was, ten spyte van wysigings wat aan die vraelyste aangebring moes word, kon hulle vraelyste by dié van die res van die steekproef ingesluit word. In die lig hiervan is 110 respondente uiteindelik by die studie betrek.

5.3.1.2.3 Beskrywing van die steekproef

Die biografiese kenmerke van steekproef 2 (kapingsslagers) word vervolgens uiteengesit.

- **Ouderdom**

Tabel 5
Ouderdom van die Slagoffers

Ouderdom	N	%
29 en jonger	24	21,8
30-39	20	18,2
40-49	28	25,5
50 en ouer	38	34,5
Totaal	110	100,0

Nota. Tabel word weer gebruik vir bespreking van resultate.

Die jongste en oudste repondent in die ondersoekgroep was onderskeidelik 18 en 70 jaar oud. Uit Tabel 5 blyk dit dat die meeste respondente (34,5%) 50 jaar en ouer is. Die viktimisatie van individue in die ouderdomskategorie 40-49 jaar het 28 (25,5%) respondente opgelewer, terwyl die kategorie waar slagoffers jonger as 29 jaar is, die derde meeste, naamlik 24 (21,8%) opgelewer het. Slegs 20 (18,2%) respondente het aangedui dat hulle tussen 30-39 jaar oud is.

Ten spyte daarvan dat navorsers (Bailey, 1987:159) aanvoer dat respondente ouer as 30 jaar nie geneë is om aan navorsing wat deur middel van posvraelyste onderneem word deel te neem nie, was 86 (78,2%) ouer as 30 jaar. Dit kan moontlik toegeskryf word aan 'n groter behoefte wat by ouer individue voorkom om oor viktimisatie te praat (Lurigio & Resick, 1990:52). Die moontlikheid bestaan ook dat hierdie individue se vatbaarheid vir viktimisatie hoër is as gevolg van die tipe motorvoertuie wat hulle bestuur.

Die laer voorkoms van slagoffers in die ouderdomskategorie 29 jaar en jonger kan moontlik daaraan te wyte wees dat hulle nie noodwendig in die finansiële posisie is om 'n luukse motorvoertuig te bekostig nie.

- **Geslag**

Tabel 6
Geslag van die Slagoffers

Geslag	N	%
Manlik	59	53,6
Vroulik	51	46,4
Totaal	110	100,0

Nota. Tabel word weer gebruik vir bespreking van resultate.

Volgens Tabel 6 is 59 (53,6%) van die slagoffers manlik en 51 (46,4%) vroulik. Alhoewel 'n redelike gelyke verspreiding met betrekking tot geslag voorkom, strook die gegewens in Tabel 6 tog met Louw (1998:59) en Meadows (1998:95) se bevinding dat mans, wat volgens openbare mening as minder kwesbaar beskou word, meer dikwels as vroue van hulle motorvoertuie beroof word.

- **Ras**

Tabel 7
Ras van die Slagoffers

Ras	N	%
Swart	9	8,2
Wit	100	90,9
Indiër	1	0,9
Totaal	110	100,0

Nota. Tabel word weer gebruik vir bespreking van resultate.

Tabel 7 toon dat die meerderheid van die respondente, naamlik 100 (90,9%) blank is. Slegs nege swart respondente en een Indiër kon opgespoor word om aan die navorsing deel te neem. Geen bruinpersoon wat die slagoffer van 'n kaping was, het met navorser kontak gemaak en aangedui dat hy of sy bereid is om aan die navorsing deel te neem nie.

Hierdie verspreiding in terme van ras kan moontlik daaraan toegeskryf word dat radiostasies wat hoofsaaklik witpersone as luisteraars het (nl. *Jakaranda 94.2*, *Radio Sonder Grense* en *Radio Pretoria*) navorser behulpsaam was met die opspoor van respondente. Die weiering van koerante soos die *Sowetan* en tydskrifte soos *Drum* en *Pace* (wat gewoonlik deur swart persone gelees word), om briewe te plaas waarin slagoffers gevra word om navorser te kontak, kon ook 'n invloed gehad het op die klein aantal swart respondente wat bereid was om aan die navorsing deel te neem.

Geen verklaring kan gebied word vir die feit dat geen bruinpersoon op navorser se versoeke in die media gereageer het nie.

- **Beroepstatus**

Die beroepstatus van die respondente word vervolgens in Tabel 8 uiteengesit.

Tabel 8
Beroepstatus van die Slagoffers

Beroepstatus	N	%
Eie besigheid	9	8,2

Professioneel en semiprofessioneel	35	31,8
Bestuur en uitvoerend	13	11,8
Tegniese en verwante werk	5	4,6
Klerklik, administratief en verkope	20	18,2
Huisvrou	9	8,2
Student	5	4,6
Afgetree	4	3,6
Werkloos	1	0,9
Ander (bv. Taxi-bestuurder)	9	8,2
Totaal	110	100,1

Nota. As gevolg van die desimale syfers, someer die persentasies nie tot 100% nie.
Tabel word weer gebruik vir bespreking van resultate.

Uit Tabel 8 blyk dit dat die meeste respondente, naamlik 35 (31,8%) 'n professionele of semiprofessionele beroep beoefen. Wat egter opval is dat 91 (82,7%) van die respondente in die arbeidsmark staan. Aangesien 'n private motorvoertuig, naas vaste eien-dom, die grootste enkele finansiële belegging is wat die gemiddelde persoon gedurende sy leeftyd maak (Brickell & Cole, 1975:1; McCaghy et al., 1977:368), bestaan die moontlikheid dat hulle vanweë hierdie posisie, in staat is om 'n motorvoertuig te kan bekostig.

5.4 TEGNIEKE VIR DIE ANALISERING EN INTERPRETASIE VAN DATA

Die analisering van data het ten doel om die navorsingsverwagtinge en navorsings-hipoteses te toets en sodoende die navorsingsvrae te beantwoord (Berger & Patchner, 1988:32). Die tegnieke wat hiervoor toegepas is, geniet vervolgens aandag.

5.4.1 Inligting wat met behulp van onderhoudvoering ingesamel is

Vanweë die feit dat slegs 12 kapers by die ondersoek betrek is, is die gegewens wat tydens onderhoudvoering ingesamel is, nie rekenaarmatig verwerk nie. Alhoewel data van oop vrae moeilik gekodeer, gesistematiseer, gekategoriseer en vergelyk kan word (Phillips, 1985:237), is gegewens waar moontlik in terme van die verspreiding van kenmerke (frekwensie), die sentrale neigings (kenmerkende eienskappe, variasie of verspreidheid van kenmerke) en assosiasies (soos korrelasies) omskryf (Seale & Kelly, 1998:151). Aangesien verkennend gewerk word, is gepoog om die inligting wat van die kapers ontvang is, in detail te beskryf. Waar moontlik is ook gebruik gemaak van direkte aanhalings van respondente om afleidings toe te lig. Volgens Arkava en Lane (1983:88) is direkte aanhalings 'n basiese bron van rou data in kwalitatiewe navorsing. Dit lê respondente se vlak van emosie, die manier waarop hulle hulle wêreld organiseer, hulle gedagtes oor wat besig is om te gebeur, hulle ervaring en hulle basiese persepsies bloot.

Die gegewens is aan die hand van die gestelde navorsingsverwagtinge vertolk en in terme van persentasies ontleed en beskryf. Aangesien hipoteses wat statistiese ontleding verg, nie hier gestel is nie, is besluit om 'n respons wat deur meer as 50% van die respondente gegee is, as steun vir die navorsingsverwagting te aanvaar.

5.4.2 Inligting wat met behulp van vraelyste ingesamel is

Ten einde die rol van slagoffervatbaarheid en -aandadigheid tydens 'n motorvoertuig-kaping te bepaal, is die gegewens wat van die slagoffers ontvang is, gekodeer en deur 'n personeellid van die Akademiese Rekenaarondersteuningafdeling, UP, rekenaarmatig verwerk. Die gegewens is vervolgens vertolk aan die hand van die navorsingsverwagtinge wat in hierdie verband gestel is en ook in terme van persentasies ontleed en beskryf. Bevestiging van 'n navorsingsverwagting is ook aanvaar indien 'n respons van meer as 50% getoon is.

Ten einde die navorsingshipoteses te toets, is statistiese ontledings aan die hand van die Chi-kwadraattoets (χ^2) gedoen. Hierdie toets word gebruik wanneer meer as een aspek vergelyk word en daar bepaal moet word of twee veranderlikes statisties beduidend van mekaar verskil (Smit, 1983:218).

Die nulhipotese (H_0), wat impliseer dat daar geen betekenisvolle verskille tussen veranderlikes voorkom nie, sal eerstens getoets word. Indien die nulhipotese verwerp word, sal die alternatiewe hipotese (H_1) as houdbaar aanvaar word. Volgens De Vaus (1986:154) en Seale (1998:172) word die vlak van betekenisvolheid gewoonlik op 0,05 vir 'n klein steekproef en op 0,01 vir 'n groot steekproef gestel. Op grond van Schnetler, Stoker, Dixon, Herbst en Geldenhuys (1989:225) se aanname dat 'n steekproef van 500 of meer as 'n groot steekproef beskou kan word, is die vlak van betekenisvolheid op die 5% peil gestel (Heiman, 1996:276-280; Huysamen, 1976:64). Wanneer die waarskynlikheid kleiner as 0,05 is, bestaan daar 'n verband tussen die veranderlikes op die 5% peil van betekenisvolheid. Die afhanklikheid tussen die twee veranderlikes is in hierdie geval statisties betekenisvol (Ehlers, 1987:110).

5.5 SLOTBESKOUIING

Die navorsingsontwerp asook die profiel van die onderskeie ondersoekgroepe is in hierdie hoofstuk van nader toegelig. Die resultate van die ondersoek, wat deur middel van voorgenoemde prosedures en tegnieke ingesamel en verwerk is, word vervolgens in Hoofstuk 6 en 7 uiteengesit.