

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan rumusan masalah yang ada, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Wilayah Banten terletak di ujung barat pulau Jawa sebagai pintu masuk pulau Jawa dan Sumatra dan berbatasan dengan Batavia. Tentunya menyebabkan Banten sebagai penghubung utama jalur perdagangan Sumatra-Jawa bahkan sebagai sirkulasi perdagangan Asia dan Internasional. Batas wilayah Banten sebelah utara berbatasan dengan laut Jawa, sebelah barat dengan selat Sunda dan bagian selatan berbatasan dengan Samudra Hindia, sehingga wilayah Banten mempunyai sumber daya laut yang potensial. Setelah pemerintah Belanda mengeluarkan undang-undang pemerintahan yang baru yaitu *Regeerings – Reglement*, di Banten terjadi lagi perubahan pembagian wilayah administratif. Banten di bagi

mejadi empat kabupaten yaitu: Kabupaten Utara dengan ibu kota Serang, Kabupaten Barat dengan ibu kota Caringin, Kabupaten Tengah dengan ibu kota Pandeglang, dan Kabupaten Selatan dengan ibu kota Lebak. Dengan demikian kondisi tersebut membuat kondisi sarana transportasi mengalami perubahan dan pengembangan.

2. Transportasi adalah kegiatan perpindahan barang dan manusia dari tempat asal ketempat lainnya artinya transportasi ialah pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi. Banten berkembang dalam sarana prasarana transportasi dari transportasi air dan darat. Transportasi air di Banten menjadikan Banten sebagai pelabuhan besar dan sebagai transit atau persinggahan para saudagar-saudagar asing seperti India, Cina, Parsi, dan Gujarat. Selain itu transportasi sungai juga sebagai penunjang jalur transportasi air, yang dimana sungai sebagai penyalur atau transit dari Labuan

keperdalaman. Selain transportasi sungai, transportasi darat juga menjadi sebagian besar sebagai penunjang berjalannya pemindahan barang tempat asal ketempat yang dituju.

3. Perkembangan perkeretaapian disebabkan dengan terjadinya krisis transportasi di Banten sehingga mendorong ide pengembangan angkutan masal berupa moda angkutan transportasi kereta api. Dengan hal itu Pemerintah Hindia Belanda mengambil kebijakan melalui Perusahaan Kereta Api (KA) milik pemerintah, *Staatspoor-en Tramwegen in Nederlandsch-Indie* (SS en T), yang dikenal sebagai *Staatsspoorwegen* (SS) membuka kepencilan Banten yang sering mengalami pergolakan dengan mengoperasikan KA. Jalur KA yang di buka antara lain adalah jalur KA dari Batavia (Jakarta) menuju Anyer Kidul di pesisir Selat Sunda melalui Rangkasbitung dan Cilegon pada tahun 1900. Jalur KA di Banten semakin berkembang dengan dibukanya jalur

perdalaman Banten menuju ke pelabuhan perikanan Labuan, yaitu jalur Rangkasbitung – Saketi – Labuan pada tahun 1906.

B. Saran- saran

Penulisan ini bertujuan untuk mengenal dan mengungkap Sejarah Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial di Banten (1896-1942), penulis berharap bahwa karya ini dapat menjadi salah satu rujukan bagi masyarakat yang ingin mengenal lebih jauh tentang Sejarah Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial di Banten. Pada kesempatan ini penulis ingin memberikan saran-saran, sebagai berikut:

1. Kepada KAI (Kereta Api Indonesia) agar lebih baik lagi dalam memfasilitasi dan mengaktualisasikan sumber-sumber sejarah, baik berupa buku, majalah, koran, serta arsip arsip sebagai sumber pengetahuan, sehingga dapat memberikan manfaat bagi mahasiswa khusus dan masyarakat Indonesia pada umumnya.

2. Kepada peneliti lainnya, skripsi ini dapat dijadikan sebagai salah satu sumber rujukan untuk melakukan penelitian lebih lanjut mengenai Sejarah Perkembangan Perkeretaapian di Banten.
3. Untuk masyarakat Banten khususnya dan umumnya masyarakat Indonesia sepetutnya menjaga dan memihara peninggalan-peninggalan perkeretaapian, seperti gedung-gedungnya dan rel keretanya. Supaya tidak terjadi pencurian terhadap peninggalan peninggalan kereta api tersebut.