

DARI BALOK KAYU KE LAUT LEPAS: TEKNIK DAN RITUAL PEMBUATAN KAPAL NELAYAN BUGIS DAN CIREBON DI KARANGANTU BANTEN

Eneng Malihatunnajiah¹

^xMagister Sejarah dan Kebudayaan Islam, Adab dan Humaiora, UIN Jakarta, Indonesia.

Malihatunnajiah.eneng@gmail.com

Abstract

Penelitian ini mengkaji tentang teknik pembuatan kapal nelayan etnis Cirebon dan Bugis di Karangantu Banten yang dibumbui dengan berbagai ritual selama proses pembuatannya sebagai bagian dari kearifan lokal budaya maritim di Banten. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif melalui observasi langsung, wawancara secara mendalam, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa teknik pembuatan kapal kedua etnis memiliki karakteristik yang berbeda dan unik, diantaranya perbedaan bentuk, konstruksi, dan ornamen yang merefleksikan identitas budaya masing-masing. Kapal Cirebon umumnya berbentuk oval dengan dua pemecah ombak, dihiasi motif batik Mega Mendung, dan harus melalui proses pembuatan yang lama. Sementara itu, kapal Bugis berbentuk segitiga dengan satu pemecah ombak, minim ornamen, dan mengutamakan kapasitas muat serta ketahanan. Proses pembuatan kapal pada kedua etnis mencakup beberapa tahapan, disertai dengan ritual tradisional yang sarat makna simbolik dan religius, utamanya dalam proses pembuatan kapal Cirebon. Ritual-ritual ini berfungsi sebagai wujud doa keselamatan, penolak bala, peneguhan identitas budaya, dan penguat solidaritas sosial antar anggota komunitas nelayan. Penelitian ini menegaskan bahwa teknik pembuatan kapal dan ritual maritim di Karangantu tidak hanya bernilai fungsional dalam aspek ekonomi, tetapi juga memiliki peran penting dalam pelestarian pengetahuan tradisional dan kearifan lokal maritim Banten.

Keywords: Teknik, Ritual, Kapal, Bugis, Cirebon.

INTRODUCTION

Masyarakat Karangantu di Banten, secara historis didominasi oleh orang muslim yang berakar sejak masa Kesultanan Banten.¹ Identitas keislaman yang kuat hingga kini menunjukkan kontinuitas warisan sejarah dan budaya pesisir, khususnya di kalangan nelayan. Selain itu, karakter kosmopolit Banten sejak periode kejayaannya menghasilkan komunitas nelayan Karangantu yang heterogen, dengan ramainya komunitas nelayan

¹Edi S. Ekadjati, *Kesultanan Banten dan Hubungan dengan Wilayah Luar, Banten Kota Pelabuhan Jalan Sutra*. Jakarta: CV Putra Sejati Raya, 1997. h. 16.

seperti Bugis dan Jawa—dalam konteks Jawa di sini, para nelayan berasal dari daerah Jawa Barat tepatnya Cirebon—yang sangat mendominasi aktivitas pelayaran di Teluk Banten.²

Di sisi lain, kehidupan sosial budaya masyarakat Karangantu merefleksikan terjalannya hubungan harmonis antar etnis yang dilandasi sikap toleran terhadap perbedaan. Keberagaman etnis tidak menimbulkan persaingan atau konflik berarti, melainkan dipersatukan oleh profesi utama sebagai nelayan. Dalam struktur sosial ekonomi, masing-masing kelompok memiliki peran saling melengkapi, seperti nelayan, pembuat kapal, pemilik kapal, pemodal, dan pedagang ikan. Perbedaan tradisi yang hadir justru memperkaya interaksi sosial dan mempertegas terciptanya keharmonisan komunitas pesisir Banten.³

Keberagaman tersebut tidak hanya tercermin pada pola interaksi sosial, tetapi juga dalam tradisi maritim, seperti pada teknik pembuatan perahu. Menariknya lagi, sebagian besar perahu nelayan di Pelabuhan Karangantu diproduksi oleh para pengrajin, sekaligus juga nelayan, Bugis dan Cirebon, yang masing-masing mengembangkan teknik konstruksi berbeda dengan ciri khas tersendiri. Pelayaran di Pelabuhan Karangantu dimotori oleh para nelayan yang terbilang masih tradisional, sehingga, secara sosial budaya para nelayan Karangantu masih mempertahankan pengetahuan tradisional dari nenek moyang mereka, sebagaimana dituangkan dalam proses pembuatan perahu.⁴

Sistem pengetahuan kemaritiman yang diwariskan secara turun-temurun merepresentasikan strategi kultural masyarakat pesisir dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Tidak hanya berkaitan dengan pemahaman mengenai jenis dan perilaku ikan, tetapi juga meliputi penguasaan terhadap dinamika laut, arah angin, dan arus.

²Dinda Sintya, dkk., Pengaruh Islamisasi Terhadap Kehidupan Sosial Budaya Masyarakat Banten, *Krinok*, Vol. 2, No.1 April 2023, h. 139.

³Indranatan, E. M. (2024, Januari 30). Wawancara pribadi [Koordinator Operasional Pelabuhan, PPN Karangantu, Banten].

⁴Eneng Purwanti, dkk., *Religi Masyarakat Pesisir*, Serang: LP2M UIN SMH Banten, 2020, h. 41.

Koentjaraningrat menegaskan bahwa nelayan dituntut memiliki pengetahuan astronomi praktis, seperti pemanfaatan posisi bintang sebagai pedoman navigasi kapal.⁵ Oleh karena itu, tradisi pengetahuan kemaritiman berfungsi sebagai landasan utama yang membekali para pengrajin kapal di Karangantu dalam mengembangkan konstruksi kapal yang tahan terhadap gelombang laut.

Dalam kehidupan masyarakat pesisir Nusantara, kapal nelayan tradisional di Indonesia tidak hanya berfungsi sebagai sarana ekonomi, tetapi juga menjadi penanda identitas kultural yang membedakan tiap kelompok etnis, seperti *Pinisi* dari Bugis, *Nade* dari Sumatera, hingga *Jukung* dari Jawa. Menurut Yunandar, kapal tradisional di Jawa dan Bali memiliki kesamaan ciri khas berupa ukiran serta ornamen bergambar hewan pada badan kapal. Hiasan tersebut biasanya dipadukan dengan warna-warna tertentu yang sarat makna simbolis. Berbeda dengan itu, *Pinisi*—kapal khas Sulawesi Selatan—lebih dikenal karena konstruksinya yang kokoh dengan minim hiasan, baik berupa ukiran maupun motif berwarna. Desain *Pinisi* lebih difokuskan pada fungsi muatan, keseimbangan, serta kecepatan berlayar. Sejak dekade 1970-an, kapal tradisional di Sulawesi Selatan juga mulai dilengkapi dengan motor tempel, motor dalam, serta teknologi pendukung penangkapan ikan lainnya.⁶

Di kawasan pinggiran Cibanten, banyak kapal bersandar yang sebagian besar berasal dari dua kelompok nelayan, yakni kapal Jawa buatan pengrajin Cirebon di Karang Mulya dan kapal Bugis yang dibuat oleh pengrajin Bugis di Tanggul Jaya. Kedua jenis kapal tersebut memiliki keunikan tersendiri. Dalam observasi lapangan, salah satu pengrajin kapal Bugis yang ditemui adalah Mursalim, seorang perantau Bugis yang bermukim di Tanggul Jaya. Sementara itu, di Karang Mulya terdapat Yatarsa, pengrajin kapal asal Cirebon.

⁵Koentjaraningrat, *Beberapa Pokok Antropologi Sosial*, Jakarta: PT Dian Rakyat, 1990, h. 34.

⁶Yunandar, Budaya Bahari dan Tradisi Nelayan di Indonesia, *Sabda Jurnal Kajian Kebudayaan*, Vol.1(1): 22, DOI:10.14710/sabda.v1i1.13243 h.30.

Sebelum memulai pembuatan kapal, para pengrajin dari suku Bugis maupun Cirebon biasanya melaksanakan ritual terlebih dahulu. Menurut Mursalim, secara turun-temurun, suku Bugis melaksanakan ritual ini dengan tujuan untuk menjamin keselamatan, baik selama proses pembuatan yang melibatkan penggunaan alat-alat tajam maupun ketika kapal tersebut nanti digunakan untuk berlayar di laut.⁷ Hal yang sama juga berlaku dalam pembuatan kapal Cirebon yang sakral dengan unsur budayanya, terutama ritual yang menyertainya.⁸ Hal tersebut selaras dengan penuturan Hamka yang mengatakan bahwa pola pikir masyarakat pesisir terkait kehidupan maritim telah lama dipengaruhi oleh pemikiran mitis. Hal ini tercermin dalam aspek teknis, di mana setiap tahap pembuatan kapal—dari awal hingga selesai—dikaitkan dengan kepercayaan mereka terhadap mitos dan kekuatan gaib.⁹

Berdasarkan paparan informasi di atas, kajian ini bertujuan untuk menguraikan proses pembuatan kapal nelayan di Karangantu, yang diwarnai oleh berbagai ritual hasil islamisasi yang bersumber dari pengetahuan tradisional para pengrajin dan kearifan lokal budaya Banten, sebagai salah satu warisan budaya takbenda yang memiliki nilai penting. Selain itu, kajian ini juga menganalisis simbol-simbol pada kapal serta makna yang terkandung dalam ritual pembuatannya. Oleh karena itu, berdasarkan hasil penelusuran penulis, belum banyak ditemukan kajian yang secara komprehensif mengulas budaya maritim di Karangantu, Banten, khususnya penelitian yang menitikberatkan pada proses pembuatan kapal nelayan Bugis dan Cirebon sebagai bagian dari budaya berbasis kearifan lokal, yang dilaksanakan bersamaan dengan ritual-ritual khas kedua komunitas tersebut.

⁷ Mursalim. (2024, Juli 27). Wawancara pribadi [Pembuat Perahu Bugis, Karangantu, Banten].

⁸ Saefulloh, A. (2024, Juli 30). Wawancara pribadi [Akademisi dan Pemuda Karangantu, Serang, Banten].

⁹ Hamka, *Naping, Laut, Manusia dan Kebudayaan*, Yogyakarta: Kaukaba Dipantara, 2017, h. 266.

LITERARY REVIEWS

Penelitian-penelitian sebelumnya mengenai masyarakat nelayan di Banten umumnya menitikberatkan pada aspek sosial, identitas, dan religiusitas. Akrom mengkaji perubahan sosial masyarakat Bugis-Makassar di Banten, sedangkan Subair meneliti konstruksi identitas baru orang Bugis di tanah perantauan. Wazin, dkk. lebih banyak menyoroti keberadaan etnis Bugis di Kampung Bugis Karangantu, dan Yanwar Pribadi menekankan dinamika hubungan sosial-keagamaan masyarakat nelayan Karangantu. Kajian-kajian tersebut menunjukkan bahwa fokus penelitian masih berkutat pada dimensi sosial dan religius, sementara aspek budaya material, khususnya tradisi maritim berupa teknik pembuatan kapal dan ritual yang menyertainya, belum banyak disentuh. Padahal, kapal bukan hanya sarana ekonomi, melainkan juga manifestasi identitas budaya dan kearifan lokal masyarakat pesisir. Selain itu, penelitian terdahulu cenderung menyoroti masyarakat Bugis secara tunggal, tanpa membandingkannya dengan etnis lain yang juga memiliki tradisi maritim kuat, seperti masyarakat Cirebon di Karangantu. Oleh karena itu, penelitian ini mengisi kekosongan kajian dengan menelusuri teknik pembuatan kapal tradisional dan ritual maritim pada dua etnis tersebut, sekaligus membandingkan perbedaan karakteristik teknis dan makna simbolik yang terkandung di dalamnya.

RESEARCH METHOD

Kajian ini merupakan penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif analitis dengan pendekatan Semiotik Budaya. Sementara untuk memperoleh informasi dilakukan metode pustaka, observasi, dan wawancara secara mendalam. Pendekatan Semiotik Budaya digunakan untuk menganalisis makna yang tersirat dalam ritual proses pembuatan kapal dan juga simbol-simbol yang terdapat di kapal.¹⁰ Dalam kajian ini, Semiotik Budaya memandang kebudayaan sebagai sistem tanda yang berfungsi untuk menyampaikan makna. Semua wujud kebudayaan—dalam hal ini adalah ritual—dapat dianalisis sebagai tanda yang memiliki makna tertentu bagi masyarakat yang

¹⁰ Roland Barthes, *Mythologies*. London: Paladin, 1972.

menggunakannya.¹¹.

RESULTS AND DISCUSSION

Asal Usul Etnis Bugis dan Cirebon di Karangantu

Secara historis, keberadaan suku Bugis di Banten dipengaruhi oleh peristiwa yang menyebabkan penduduknya bermigrasi. Mengacu kepada beberapa catatan lama, misalnya menurut sejarawan Leonard Andaya¹², maupun etnolog Prancis Christian Pelras, mengatakan bahwa pada akhir abad ke-17 hingga awal abad ke-19, masyarakat Sulawesi Selatan mengalami berbagai peristiwa penting, salah satunya jatuhnya Makassar ke tangan Belanda melalui Perang Makassar.¹³ Diperkuat oleh penuturan antropolog Mattulada, salah satu faktor pendorong lain migrasi Bugis adalah prinsip sosial-politik yang memberi hak kepada rakyat untuk menurunkan atau meninggalkan raja yang bertindak sewenang-wenang.¹⁴ Ketidakstabilan politik mendorong ketidaknyamanan sosial, sementara identitas Bugis sebagai Muslim sekaligus pelaut memotivasi mereka untuk berdiaspora dan mencari peluang di berbagai wilayah Nusantara, salah satunya Banten.¹⁵

Begitu juga dengan catatan lain menunjukkan bahwa gelombang migrasi Bugis terjadi kembali pada awal abad ke-20, yang berkaitan dengan pemberontakan DI/TII

¹¹ Benny H. Hoed, *Semiotik dan Dinamika Sosial Budaya*. Depok: Komunitas Bambu, 2011.

¹² Leonard Y. Andaya, The Bugis-Makassar Diasporas, *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 68, No. 1 (1995), pp. 119-138, h. 136.

¹³ Fadli, Hegemoni Kerajaan Gowa dan Perang Makassar, *Rihlah*, Vol. 10, No. 02, Juli-Desember 2022, h. 90.

¹⁴ A. B Takko Bandung, Budaya Bugis dan Persebarannya dalam Perspektif Antropologi Budaya, *Lensa Budaya*, Vol. 15, No. 1, 2020, h. 28.

¹⁵ Christian Pelras, *Manusia Bugis, Makassar*: Penerbit Ininnawa, 2006, h. 162.

(1951–1965)¹⁶, dan peristiwa Tanjung Priok (1984).¹⁷ Konflik-konflik tersebut mendorong perpindahan ke Banten, khususnya Pelabuhan Karangantu, menjadi titik transit strategis. Sementara itu, berdasarkan memori kolektif sebagaimana dicatat Wazin, migrasi awal Bugis ke Banten terjadi pada 1965, dimulai oleh enam nelayan—Aras, Gala, Siri, Made, Merali, dan Bedu—yang kemudian menetap permanen dan membawa keluarga mereka untuk tinggal di daerah tersebut.¹⁸ Pada 1970-an, identitas Bugis diakui dengan berdirinya Kampung Bugis. Banyak orang Bugis menetap di Banten Lama dan berbaur dengan penduduk lokal, lalu menyebar ke luar daerah tersebut.¹⁹ Gelombang migrasi berikutnya terjadi pada 1972, 1974, dan 1975.²⁰ Kini, sebagian besar orang Bugis di sana berprofesi sebagai nelayan di Pelabuhan Karangantu.

Berbeda dengan kisah diaspora Suku Bugis ke Banten yang penuh dinamika dan polemik, perpindahan Suku Cirebon ke Banten tampak lebih alami dan minim konflik. Tidak banyak catatan yang secara spesifik menjelaskan waktu pasti kedatangan mereka. Diaspora Suku Cirebon ke Banten diperkirakan terjadi bersamaan dengan islamisasi Banten pada abad ke-15 dan ke-16, yang didorong oleh kedekatan hubungan keagamaan dan kekerabatan antara Kesultanan Cirebon dan Banten. Selain itu, jaringan perdagangan dan perkawinan antarsuku turut memperkuat proses perpindahan penduduk. Suku Cirebon memiliki kontribusi penting terhadap perkembangan sektor perikanan dan

¹⁶ A. Subair, *Orang Bugis: Konstruksi Identitas Baru di Tanah Banten 1970-2000-an*, *Phinisi Integration Review*, Vol 5. No. 2 Juni 2022, h. 312.

¹⁷ Akrom, *Masyarakat Bugis-Makassar di Banten: Studi Perubahan Sosial pada Masyarakat Suku Bugis-Makassar di Kota Banten*, Serang: Lembaga Penelitian IAIN SMH Banten, 2012, h. 89.

¹⁸ Wazin, dkk., *Etnis Bugis di Banten: Kajian Tentang Orang Bugis di Kampung Bugis Karangantu*, Serang: LP2M IAIN SMH Banten, 2015, h. 34-43.

¹⁹ A. Subair, *Orang Bugis: Konstruksi Identitas Baru di Tanah Banten 1970-2000-an*, *Phinisi Integration Review*, Vol 5. No. 2 Juni 2022, h. 313.

²⁰ Yanwar Pribadi, *Dinamika Hubungan Sosial-Keagamaan Pada Masa Masyarakat Nelayan di Karangantu Banten*, *Teosofi*, Vol. 7, No. 1, Juni 2017, h. 206.

maritim. Para nelayan Cirebon, yang dikenal dengan tradisi kemaritiman mereka, memanfaatkan peluang ekonomi yang tersedia di wilayah Banten.

Berdasarkan keterangan Asep Saefulloh, mayoritas nelayan Cirebon di Karang Mulya berasal dari Suranenggala dan Pagebangan, Cirebon. Awalnya bermukim di Pekapuran dekat Pasar Karangantu, mereka kemudian pindah ke bantaran Sungai Cibanten pasca kebakaran besar pada 1976 yang memusnahkan sebagian besar wilayah tersebut. Migrasi Suku Cirebon ke Banten memiliki pola unik yang berulang. Setelah menetap, mereka kembali ke kampung halaman, lalu kembali lagi ke Banten dengan membawa anggota keluarga tambahan. Pola ini mendorong pertumbuhan komunitas Cirebon di kawasan yang kini dikenal sebagai Kampung Karang Mulya. Mayoritas penduduknya saat ini berprofesi sebagai nelayan rajungan.²¹ Meskipun potensi konflik selalu ada, masyarakat nelayan di Karangantu—baik dari Cirebon, Bugis, dan lainnya—tetap menjaga kekompakan. Kesadaran Bugis dan Cirebon sebagai pendatang mendorong sikap terbuka dan inklusif terhadap kelompok etnis lain di wilayah tersebut.

Budaya Maritim dan Makna Kearifan Lokal dalam Ritual Pembuatan Kapal

Budaya maritim tidak hanya berfungsi sebagai identitas kultural masyarakat pesisir, tetapi juga sebagai konstruksi historis yang terbentuk melalui interaksi berkelanjutan dengan lingkungan perairan. Laut dan sungai, sebagai sumber daya sekaligus ruang aktivitas, secara inheren memberikan kontribusi signifikan dalam membentuk pola kehidupan sosial, ekonomi, dan budaya masyarakat pesisir sepanjang sejarah.²² Dalam konteks kajian ini, ritual yang menyertai proses pembuatan kapal nelayan di Karangantu dipahami sebagai bagian dari budaya maritim di Karangantu.

²¹ Saefulloh, A. (2024, Juli 30). Wawancara pribadi [Akademisi dan Pemuda Karangantu, Serang, Banten].

²² Blajan Konradus, Budaya Maritim sebagai Basis Ketahanan Masyarakat, *Jurnal Communio*, <https://ejournal.undana.ac.id/>. h. 306.

Ritual tersebut tidak hanya memuat makna simbolik, tetapi juga merefleksikan nilai serta sikap masyarakat dalam menghormati sekaligus menjaga kelestarian lingkungan laut.

Secara budaya, Cirebon yang memiliki akar tradisi kejawen mengalami pergeseran akibat akulturasi Islam di Banten dan Cirebon, khususnya pada tradisi maritim yang membentuk identitas budaya maritim Banten. Meski demikian, sebagian nelayan Cirebon penganut kejawen tetap meyakini bahwa keselamatan di laut melibatkan aspek spiritual, termasuk keberadaan penunggu atau entitas gaib yang dipercaya mempengaruhi nasib mereka saat melaut.²³ Berbeda dari masyarakat Cirebon, nelayan Bugis meyakini secara religius bahwa hasil tangkapan ikan dan kondisi laut sepenuhnya ditetapkan oleh takdir Allah.²⁴

Bagi masyarakat Bugis, pelaksanaan ritual dalam pembuatan kapal memiliki tujuan utama untuk memohon keselamatan, baik selama proses konstruksi yang melibatkan penggunaan peralatan tajam maupun ketika kapal digunakan berlayar di lautan. Tahap awal ritual ditandai dengan prosesi peletakan *kale biseang* (lunas) kapal, yang disertai dengan pembacaan mantra berisi doa-doa dan ayat-ayat Al-Qur'an. Peletakan lunas dipandang sebagai tahap yang sangat krusial karena diyakini menentukan keberlangsungan kapal, meliputi usia pemakaian, ketahanan, serta keselamatan pelayaran di masa mendatang. Lunas kapal sendiri diibaratkan sebagai tulang punggung yang berfungsi menopang keseluruhan struktur badan kapal.²⁵ Tahapan awal pada ritual tersebut mencerminkan spiritualitas masyarakat Bugis di Karangantu yang menempatkan nilai-nilai agama sebagai pilar utama di setiap aktivitas yang dilakukan.

²³ Agus Heryana, dkk., *Waring Jaring Nelayan: Pengetahuan Tradisional Penangkapan Ikan Kabupaten Cirebon*, Cirebon: Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2015, h. 159.

²⁴ Amir A. (2024, Januari 11). wawancara pribadi [Ketua RW di Kampung Baru Bugis, Karangantu, Banten].

²⁵ Mursalim. (2024, Juli 27). Wawancara pribadi [Pembuat Perahu Bugis, Karangantu, Banten].

Sementara, pembuatan kapal Cirebon banyak melibatkan ritual dalam setiap tahapannya.²⁶ Tahap awal dimulai dengan tradisi *tebus nyawa*, yakni suatu kewajiban bagi para pembuat kapal beserta timnya untuk melaksanakan puasa *mutih* sebelum memulai pekerjaan. Fungsi simbolis dari puasa *mutih* adalah bentuk penyucian diri para pengrajin kapal sebelum memulai aktivitas sakral dalam pembuatan kapal.

Tahap berikutnya adalah tradisi *melekan*, yang dilaksanakan pada malam hari setelah proses pengeringan kayu. Dalam tradisi ini, para pengrajin kapal bersama tim dan masyarakat setempat berjaga semalaman hingga pagi hari untuk memastikan kayu atau papan yang sedang dikeringkan tetap terjaga. Tradisi *melekan* yang dilakukan secara bersama-sama merepresentasikan nilai gotong royong, kebersamaan, tanggung jawab kolektif, dan menggambarkan kerukunan di lingkungan masyarakat Karang Mulya.

Tahap selanjutnya adalah tradisi *ngabubur* atau membuat bubur, yang dilaksanakan berbarengan dengan proses pengamplasan atau cukuran kapal. Pada momen ini, pemilik kapal biasanya menyiapkan bubur putih sebagai bentuk ungkapan syukur atas kapal yang hampir rampung dikerjakan. Tradisi tersebut tidak hanya berfungsi sebagai perayaan simbolik menjelang selesainya pembuatan kapal, tetapi juga mencerminkan ekspresi religius dan kultural masyarakat Karang Mulya di Karangantu dalam memberikan penghormatan terhadap hasil kerja kolektif sekaligus harapan akan keberkahan penggunaan kapal di masa mendatang.

Tahap terakhir adalah ritual *ngarani*, yakni tradisi pemberian nama kapal yang dilaksanakan setelah kapal selesai dibuat dan disaksikan oleh masyarakat sekitar. Prosesi ini diawali dengan kewajiban bagi para pengrajin kapal untuk menghafalkan mantra yang diwariskan secara turun-temurun, kemudian membacakannya pada saat tokoh adat atau pengrajin kapal memberikan nama pada kapal. Lebih dari sekadar seremoni, pembacaan mantra juga dimaknai sebagai medium spiritual untuk menentukan identitas kapal, termasuk jenis kelaminnya, yang dilakukan melalui praktik simbolik meminum air kelapa

²⁶ Saefulloh, A. (2024, Juli 30). Wawancara pribadi [Akademisi dan Pemuda Karangantu, Serang, Banten].

dan menyemburkannya ke bagian depan serta belakang kapal. Dengan demikian, ritual ngarani tidak hanya menegaskan nilai sakral pada kapal sebagai hasil karya kolektif, tetapi juga merefleksikan keterhubungan antara tradisi leluhur, simbolisme kosmologis, dan praktik budaya maritim masyarakat Cirebon.

Dalam menentukan jenis kelamin kapal, masyarakat menggunakan buah kelapa sebagai media simbolik. Prosesnya dimulai dengan memotong kelapa, kemudian dilemparkan ke bagian dalam kapal dengan posisi membelakangi. Jika setelah jatuh ke tanah bagian atas kelapa yang berlubang terlihat, kapal dianggap berjenis kelamin perempuan; sebaliknya, apabila yang tampak adalah bagian bawah kelapa yang lancip, kapal dikategorikan berjenis kelamin laki-laki.

Kapal berjenis kelamin laki-laki diyakini lebih sesuai untuk pekerjaan berat seperti mencari ikan di laut, sedangkan kapal berjenis kelamin perempuan dipercaya mampu menarik perhatian ikan. Selain itu, buah kelapa sendiri memiliki makna filosofis mendalam, mengingat pohonnya memberikan berbagai manfaat bagi kehidupan masyarakat, sehingga penggunaannya dalam ritual mencerminkan hubungan simbolik antara manusia, kapal, dan alam. Berbeda dengan kapal Bugis yang memiliki dua jenis kelamin yang ditandai pada bagian depan dan belakang, kapal Cirebon hanya menandai satu jenis kelamin pada bagian depan kapal.

Tahap berikutnya adalah prosesi peluncuran kapal ke sungai, yang dilaksanakan pada hari yang telah ditentukan melalui metode *na'tu*. Peluncuran ini memerlukan keterlibatan banyak orang karena bobot kapal yang cukup berat. Setelah kapal berhasil mengapung, digelar acara riungan dan jamuan makan yang disiapkan oleh pemilik kapal. Kegiatan ini menandai penutupan ritual ngarani, yang secara rutin menjadi bagian dari tradisi masyarakat Cirebon setelah penyelesaian pembuatan kapal.²⁷

Bugis dan Cirebon: Teknik Konstruksi Pembuatan Kapal Nelayan

²⁷ Saefulloh, A. (2024, Juli 30). Wawancara pribadi [Akademisi dan Pemuda Karangantu, Serang, Banten].

Secara tradisional, para nelayan di Karangantu menggunakan kapal papan dalam pelayarannya. Penggunaan kapal papan oleh nelayan Karangantu merupakan hasil evolusi teknologi maritim dari kapal lesung sederhana, melalui tahap peralihan kapal berbasis teknik anyaman.²⁸ Inovasi ini menunjukkan penyesuaian terhadap kondisi perairan Banten serta peningkatan keterampilan dan pemahaman desain kapal yang lebih efektif untuk navigasi. Untuk itu, diperlukan teknik konstruksi kapal yang handal supaya dapat berlayar di lautan.

Setiap kapal milik nelayan Bugis dan Cirebon di Karangantu memiliki karakteristik visual dan konstruktif yang membedakan satu sama lain, mencerminkan latar belakang budaya serta tradisi teknologinya. Kapal nelayan Cirebon umumnya dilengkapi dengan dua pemecah ombak (serang) yang dipasang pada bagian haluan dan buritan, sehingga menghasilkan bentuk kapal yang cenderung oval dan simetris. Desain ini mencerminkan orientasi fungsional kapal Cirebon yang lebih menitikberatkan pada keseimbangan dan stabilitas saat berlayar di perairan dengan gelombang sedang hingga besar.

Sebaliknya, kapal nelayan Bugis hanya dilengkapi satu pemecah ombak pada bagian haluan, menghasilkan bentuk lambung menyerupai segitiga dengan sisi kanan dan kiri yang melengkung dinamis. Desain ini memperlihatkan preferensi nelayan Bugis terhadap efisiensi kecepatan dan kelincahan manuver, yang selaras dengan tradisi pelayaran Bugis yang terkenal menjelajahi lautan luas.

Dari segi estetika, kapal Cirebon lazimnya dihiasi ornamen batik Mega Mendung pada bagian lambung kapal. Ornamen ini tidak hanya berfungsi sebagai elemen dekoratif, tetapi juga merepresentasikan identitas budaya Cirebon yang erat kaitannya dengan simbol-simbol filosofi Jawa dan Islam. Sebaliknya, kapal Bugis di Karangantu cenderung minim ornamen dan mengedepankan kesederhanaan visual, yang dapat diinterpretasikan

²⁸ Fadjar Ibnu Thufail, Metode Analisis Struktur Kapal, *Berkala Arkeologi*, Vol. 13, No. 2, November 1993, <https://doi.org/10.30883/jba.v13i2.575>, h. 33.

sebagai bentuk praktik maritim Bugis yang lebih menekankan fungsionalitas dibandingkan aspek estetika. Berikut proses pembuatan kapal nelayan Bugis dan Cirebon.

1. Memilih Kayu

Pembuatan kapal nelayan Cirebon di Karang Mulya menekankan pemilihan kayu berkualitas, khususnya jati dan mentru. Prosesnya diawali dengan penentuan tanggal baik, dilanjutkan pencarian kayu di pabrik Banten Lama. Secara teknis, ukuran lunas yang digunakan adalah 15 x 20 cm, sedangkan *gagading*²⁹ berukuran 15 x 15 cm.³⁰ Sedangkan, pemilihan kayu pada pembuatan kapal nelayan Bugis disesuaikan dengan spesifikasi pesanan. Lambung³¹ kapal berukuran 3 x 20 cm menggunakan kayu mentru atau seru yang tahan lama, sementara kayu mentaling dari Sumatera dipakai untuk *kale biseang* (lunas)³² dan linggi³³. Bagian rusuk atau gagading umumnya dibuat dari kayu sawo lokal Banten.³⁴

²⁹ Bagian rusuk kapal yang terletak di bagian bawah.

³⁰ Wawancara pribadi dengan Asep Saefulloh, Akademisi dan Pemuda Karangantu, di Serang, Banten, pada 30 Juli 2024.

³¹ Bagian badan kapal yang memuat daya apung sehingga kapal tidak tenggelam.

³² Lunas kapal (*keel*), bagian paling bawah dari kapal, berperan penting dalam memberikan kekuatan dan stabilitas. Berfungsi untuk melindungi kapal dari kerusakan akibat tekanan air laut dalam berbagai kondisi, dan mencegah kapal tenggelam ketika menghadapi gelombang besar.

³³ Linggi kapal terbagi menjadi dua, yaitu linggi buritan dan linggi haluan. Linggi buritan adalah bagian atau tiang struktural yang tegak di bagian belakang kapal (buritan). Linggi buritan berfungsi untuk menyatukan dua sisi lambung kapal dan melanjutkan struktur dari lunas kapal ke atas. Selain itu, linggi buritan juga membantu memberikan kekuatan tambahan pada bagian belakang kapal. Sementara itu, linggi haluan adalah bagian paling depan dari kapal yang pertama kali menghadapi gelombang air laut. Linggi haluan tidak hanya menjadi titik awal dari desain kapal tetapi juga berfungsi untuk membelah air saat kapal bergerak maju, membantu dalam manuver dan navigasi. Husnah Latifah, dkk., Analisis Kebutuhan Kayu dalam Pembuatan kapal Tradisional Bego Kabupaten Sumbawa, *Gorontalo Journal of Forestry Research*, Vol.2, No. 2, Oktober 2019, h. 98.

³⁴ Mursalim. (2024, Juli 27). Wawancara pribadi [Pembuat Perahu Bugis, Karangantu, Banten].

Tahap berikutnya dalam proses konstruksi kapal nelayan Cirebon adalah proses pengeringan kayu selama kurang lebih dua bulan untuk meningkatkan ketahanan material. Setelah tahap ini, kayu yang telah dikeringkan kemudian direndam di area tambak ikan atau bantaran sungai selama dua bulan guna memadatkan serat kayu dan memperkuat struktur alaminya. Usai perendaman, kayu kembali melalui proses pengeringan lanjutan sebagai upaya pengawetan material. Selanjutnya, dilakukan perlakuan preventif terhadap kayu melalui pengolesan campuran oli bekas dan kapur barus untuk melindungi material dari serangan rayap sekaligus meningkatkan daya tahannya.³⁵

Sebaliknya, teknik pembuatan kapal Bugis prosesnya relatif lebih efisien. Kayu mentru dan mentaling yang telah dipotong sesuai ukuran langsung dihaluskan menggunakan mesin dan kemudian disusun untuk membentuk papan, lunas, dan linggi sesuai dengan rancangan kapal. Sebagai ilustrasi, kapal berkapasitas 30 GT membutuhkan sekitar 140 papan untuk konstruksi lambungnya. Selain itu, kayu sawo dimanfaatkan untuk membuat rusuk kapal (*gading*), dengan estimasi kebutuhan sekitar 15 unit per kapal.³⁶

2. Pemasangan Badan Kapal

Dalam konstruksi kapal nelayan Bugis, tahap penting berikutnya adalah penyusunan kayu lunas sebagai tulang punggung kapal yang berfungsi menopang keseluruhan struktur. Proses ini menggunakan teknik tradisional, yaitu pemasangan kulit kapal terlebih dahulu sebelum rangka dalamnya dipasang. Setelah lunas terpasang dengan presisi, dilakukan pemasangan kulit kapal pertama (*garboard strake*) yang berfungsi meningkatkan ketahanan terhadap tekanan air dan beban muatan. Kulit dasar ini diperkuat dengan pasak kayu untuk mengunci dan menstabilkan struktur lunas.

³⁵ Saefulloh, A. (2024, Juli 30). Wawancara pribadi [Akademisi dan Pemuda Karangantu, Serang, Banten].

³⁶ Mursalim. (2024, Juli 27). Wawancara pribadi [Pembuat Perahu Bugis, Karangantu, Banten].

Tahap selanjutnya adalah penyusunan papan lambung kapal di atas lunas melalui teknik penyambungan lengkungan. Proses ini menyesuaikan lengkungan lunas dengan linggi haluan dan buritan yang ditempelkan menggunakan penjepit kayu tradisional. Teknik ini memungkinkan terbentuknya lengkungan sabit berkesinambungan pada lambung kapal, yang tidak hanya meningkatkan keseimbangan stabilitas lateral, tetapi juga memperbaiki efisiensi hidrodinamis kapal saat berlayar di perairan dalam.

Berbeda dengan teknik kapal Bugis, pembuatan kapal Cirebon menerapkan metode modifikasi papan melalui pemanasan pada tahap pembentukan lambung kapal. Papan yang sebelumnya telah melalui proses pengolesan oli bekas dan kapur barus kemudian dipanaskan dengan teknik pembakaran. Tujuannya adalah melenturkan serat kayu sehingga papan dapat dibentuk mengikuti sabit yang diinginkan. Setelah proses pemanasan selesai, papan didiamkan selama satu malam untuk memastikan bentuk lengkungan stabil dan permanen sebelum dipasang pada rangka kapal.³⁷

Menurut Pelras, pembuatan kapal tradisional berbahan papan berkaitan erat dengan perkembangan keterampilan pengolahan besi, yang memungkinkan terciptanya alat untuk melubangi kayu.³⁸ Lubang-lubang tersebut dibuat pada setiap papan menggunakan bor kayu dan kemudian disambungkan dengan pasak sebagai pengikat antar papan serta sebagai penghubung antara lambung dan rusuk kapal. Sebelum dilakukan proses pendempulan kayu, celah di antara papan diisi terlebih dahulu dengan kulit kayu kering agar lebih rapat dan kedap air.

Tahap berikutnya adalah pemasangan gagading atau rusuk kapal. Pada kapal Bugis, penyambungan rusuk dilakukan menggunakan pasak kayu dengan dua bentuk utama, yaitu *gagading* berbentuk U untuk bagian dasar dan *gagading* sengkol berbentuk J untuk bagian samping lambung kapal. Berbeda dengan itu, pada kapal Cirebon

³⁷ Saefulloh, A. (2024, Juli 30). Wawancara pribadi [Akademisi dan Pemuda Karangantu, Serang, Banten].

³⁸ Christian Pelras, *Manusia Bugis, Makassar*: Penerbit Ininnawa, 2006, h. 303.

penyambungan rusuk dilakukan dengan menggunakan baut berukuran 12 serta paku berbahan galvanis atau stainless steel untuk mencegah korosi akibat paparan air laut.

Gagading atau rusuk kapal yang telah dihaluskan kemudian disusun sesuai dengan ukuran kapal dan jumlah yang ditetapkan oleh pembuatnya. Pada bagian buritan, dipasang kayu berlubang yang berfungsi sebagai tempat propeller dan mesin, yang dihubungkan menggunakan besi bulat panjang. Setelah lambung kapal selesai dibentuk sesuai ukuran dan rusuk kapal terpasang dengan baik, proses selanjutnya adalah pemasangan geladak atau deck kapal. Pada bagian geladak ini terdapat beberapa ruang fungsional, salah satunya cold storage yang digunakan nelayan untuk menyimpan ikan agar tetap segar.

Pada bagian dek belakang kapal dibuat dudukan mesin sebagai tempat pemasangan mesin kapal. Selain itu, area belakang juga dilengkapi dengan dapur kapal, yang berfungsi sebagai ruang bagi juru mudi untuk mengendalikan kemudi sekaligus sebagai tempat penyimpanan peralatan. Selanjutnya, pada kedua jenis kapal, dipasang golak di bagian paling atas. Komponen ini berfungsi sebagai pijakan nelayan saat naik ke kapal sekaligus berperan sebagai pelindung untuk menahan benturan ketika kapal bersandar di Dermaga Pelabuhan Karangantu.

3. Pemasangan Rumah atau Saung

Setelah geladak kapal terpasang dengan sempurna, pada kapal yang dibuat oleh Mursalim, umumnya dibangun rumah, saung, atau atap di bagian tengah geladak sebagai ciri khas utama kapal Bugis.³⁹ Sementara itu, pada kapal Cirebon, bagian dek depan dan belakang biasanya hanya dipasang kayu berbentuk trisula yang berfungsi sebagai penancang tenda kapal.⁴⁰ Pembuatan rumah atau saung pada kapal Bugis dilakukan setelah proses pemasangan geladak dan lambung kapal selesai, di mana tinggi lambung

³⁹Mursalim. (2024, Juli 27). Wawancara pribadi [Pembuat Perahu Bugis, Karangantu, Banten].

⁴⁰Saefullloh, A. (2024, Juli 30). Wawancara pribadi [Akademisi dan Pemuda Karangantu, Serang, Banten].

telah ditandai dengan golak atau list kapal. Struktur rumah tersebut berfungsi sebagai ruang bagi penumpang kapal atau anak buah kapal (ABK) selama melaut. Untuk kapal pariwisata, ukuran rumah dibuat lebih panjang dibandingkan rumah pada kapal nelayan berukuran sedang guna menampung wisatawan yang akan melakukan perjalanan laut di perairan Banten. Selain itu, pada bagian buritan geladak disediakan ruang penyimpanan untuk peralatan nelayan dalam aktivitas penangkapan ikan serta penempatan mesin kapal.

4. Dempul Kayu dan Pengecatan Kapal

Setelah struktur kapal selesai dibentuk secara utuh, pada kapal Bugis dilakukan proses pendempulan kayu pada bagian lambung sebelum tahap pengecatan. Dempul kayu (wood putty) berfungsi untuk merapatkan celah-celah antar papan yang telah disusun membentuk lambung kapal dan sebelumnya diikat menggunakan pasak kayu. Pada tahap ini, kulit kayu kering yang semula ditempatkan di antara celah papan dilepaskan, kemudian digantikan dengan dempul agar struktur lambung menjadi lebih rapat dan kedap air.

Tahap berikutnya adalah proses pengamplasan atau *gurinda* pada permukaan lambung kapal yang telah didempul untuk memperoleh tekstur yang halus dan siap dicat. Selanjutnya dilakukan pengecatan kapal menggunakan jenis cat khusus kayu seperti cat Avian atau sejenisnya. Penentuan warna cat umumnya disesuaikan dengan permintaan pelanggan, sehingga pembuat kapal tidak menetapkannya secara sepihak. Untuk mempertahankan kualitas warna dan memberikan efek kilau (glossy), cat pada permukaan kayu seringkali dilapisi dengan campuran solar dan oli, sehingga warna menjadi lebih awet dan tahan terhadap kondisi lingkungan laut.

5. Pemasangan Mesin Kapal

Dalam proses pembuatan kapal, tahap akhir adalah pemasangan mesin kapal. Mesin ini biasanya dipesan terlebih dahulu oleh pembuat kapal berdasarkan kebutuhan operasional dan permintaan pelanggan. Menurut penjelasan Mursalim, terdapat dua jenis mesin yang umum digunakan oleh nelayan. Pertama, mesin dengan sistem starter manual, yaitu mesin yang dinyalakan secara manual dengan cara menarik tali starter. Kedua,

mesin dengan sistem starter otomatis yang cara kerjanya menyerupai mesin sepeda motor, di mana pengoperasian dilakukan hanya dengan menggunakan kunci.⁴¹

CONCLUSIONS

Berdasarkan uraian di atas, secara teknis terdapat perbedaan signifikan antara proses pembuatan kapal nelayan Bugis dan kapal nelayan Cirebon di Karangantu. Kapal Bugis menerapkan metode yang relatif lebih efisien, dengan menitikberatkan pada kualitas papan dan kayu sebagai bahan utama agar kapal memiliki daya tahan tinggi saat berlayar di lautan. Selain itu, tingkat ketelitian dalam proses perangkaian dan pelengkungan papan pada kapal Bugis juga sangat diperhatikan, sehingga konstruksi lambung kapal dapat terbentuk dengan rapat dan minim celah pada setiap bagian badan kapal. Sebaliknya, pada kapal nelayan Cirebon, proses pembuatannya memerlukan waktu lebih lama dan cenderung bersifat preventif. Pengolahan kayu dilakukan secara lebih detail sebelum disusun menjadi kerangka utuh kapal. Lamanya durasi pembuatan ini berdampak pada terbatasnya kapasitas produksi, sehingga pengrajin kapal Cirebon tidak dapat menerima pesanan dalam jumlah besar. Selain itu, proses pembuatan kapal Cirebon dilatarbelakangi oleh ritual-ritual tradisional yang menyertai hampir setiap tahapan konstruksi dan membutuhkan partisipasi serta kerja sama masyarakat sekitar. Hal ini berbeda dengan kapal Bugis, di mana ritual adat hanya dilakukan pada tahap awal pembuatan. Secara keseluruhan, baik kapal Bugis maupun kapal Cirebon tetap mempertahankan karakter budaya masing-masing, yang mencerminkan kearifan lokal dalam tradisi budaya maritim. Keragaman teknik dan nilai budaya tersebut menjadi bagian penting dari identitas maritim Banten dan memperkaya keragaman budaya Indonesia.

REFERENCES

Akrom. (2012). Masyarakat Bugis-Makassar di Banten: Studi perubahan sosial pada masyarakat suku Bugis-Makassar di Kota Banten. Serang: Lembaga Penelitian IAIN SMH Banten.

⁴¹Mursalim. (2024, Juli 27). Wawancara pribadi [Pembuat Perahu Bugis, Karangantu, Banten].

- Andaya, L. Y. (1995). The Bugis-Makassar Diasporas. *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, 68(1), 119–138. <https://doi.org/10.2307/41493454>
- Bandung, A. B. T. (2020). Budaya Bugis dan persebarannya dalam perspektif antropologi budaya. *Lensa Budaya*, 15(1), 28.
- Barthes, R. (1972). *Mythologies*. London: Paladin.
- Blajan, K. (n.d.). Budaya maritim sebagai basis ketahanan masyarakat. *Jurnal Communio*. Retrieved from <http://ejournal.undana.ac.id/>
- Ekadjati, E. S. (1997). Kesultanan Banten dan hubungan dengan wilayah luar (Banten kota pelabuhan jalan sutra). Jakarta: CV Putra Sejati Raya.
- Fadli. (2022). Hegemoni Kerajaan Gowa dan Perang Makassar. *Rihlah*, 10(02), 90.
- Fadjar, I. T. (1993). Metode analisis struktur kapal. *Berkala Arkeologi*, 13(2), 33. <https://doi.org/10.30883/jba.v13i2.575>
- Hamka, N. (2017). *Laut, manusia dan kebudayaan*. Yogyakarta: Kaukaba Dipantara.
- Heryana, A., dkk. (2015). *Waring jaring nelayan: Pengetahuan tradisional penangkapan ikan Kabupaten Cirebon*. Cirebon: Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.
- Hoed, B. H. (2011). *Semiotik dan dinamika sosial budaya*. Depok: Komunitas Bambu.
- Koentjaraningrat. (1990). *Beberapa pokok antropologi sosial*. Jakarta: PT Dian Rakyat.
- Latifah, H., dkk. (2019). Analisis kebutuhan kayu dalam pembuatan kapal tradisional bego Kabupaten Sumbawa. *Gorontalo Journal of Forestry Research*, 2(2), 98.
- Pelras, C. (2006). *Manusia Bugis. Makassar: Penerbit Innawa*.
- Pribadi, Y. (2017). Dinamika hubungan sosial-keagamaan pada masa masyarakat nelayan di Karangantu Banten. *Teosofi*, 7(1), 206.
- Purwanti, E., dkk. (2020). *Religi masyarakat pesisir*. Serang: LP2M UIN SMH Banten.
- Sintya, D., dkk. (2023). Pengaruh islamisasi terhadap kehidupan sosial budaya masyarakat Banten. *Krinok*, 2(1), 139.
- Subair, A. (2022). Orang Bugis: Konstruksi identitas baru di Tanah Banten 1970–2000-an. *Phinisi Integration Review*, 5(2), 312.
- Wazin, dkk. (2015). *Etnis Bugis di Banten: Kajian tentang orang Bugis di Kampung Bugis Karangantu*. Serang: LP2M IAIN SMH Banten.
- Yunandar. (n.d.). Budaya bahari dan tradisi nelayan di Indonesia. *Sabda Jurnal Kajian Kebudayaan*, 1(1), 22. <https://doi.org/10.14710/sabda.v1i1.13243>.