



Penyerangan Ras al-Khaimah 1809 di Persia: Penggunaan Label 'Bajak Laut' sebagai Justifikasi Kekerasan

Daffa Agussandy Ikhsan ¹

¹ Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam, Fakultas Adab dan Humaniora, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta

* E-mail: daffa.ikhsan20@mhs.uinjkt.ac.id

Citation: Ikhsan, D. S. "Penyerangan Ras al-Khaimah 1809 di Persia: Penggunaan Label 'Bajak Laut' sebagai Justifikasi Kekerasan". *Socio Historica* 2024, Vol. 3, No. 2. DOI: <https://doi.org/10.15408/sh.v3i2.37141>

Publisher's Note: Socio Historica stays neutral with regard to jurisdictional claims in published maps and institutional affiliations.



Copyright: © 2024 by the authors.

Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Abstract: *This research examines the 1809 Ras al-Khaimah Attack using a historical approach, highlighting the use of the 'pirate' label as a central element in the rhetoric justifying military actions. Focusing on the identification of involved parties, particularly the British forces and Ras al-Khaimah, allows for a profound understanding of the political and economic dynamics in the early 19th century in the Persian Gulf. By analyzing official documents and contemporary historical sources, this study unfolds a narrative detailing events and explores the impact of employing the 'pirate' label on shaping the conflict narrative. With the aim of providing a holistic understanding, this research contributes to historical literature by introducing new insights into the conflict in the Persian Gulf, emphasizing the significance of a historical approach in comprehending complex events and constructing historical conflict narratives to encapsulate a deeper understanding.*

Keywords: EIC, Pirate, Qawasim, Ras al-Khaimah

Abstrak: Penelitian ini membahas Penyerangan Ras al-Khaimah pada 1809 dengan pendekatan sejarah, menyoroti penggunaan label 'bajak laut' sebagai elemen sentral dalam retorika justifikasi tindakan militer. Fokus pada identifikasi pihak terlibat, terutama pasukan Inggris dan Ras al-Khaimah, memungkinkan pemahaman mendalam terkait dinamika politik dan ekonomi pada awal abad ke-19 di Teluk Persia. Dengan menganalisis dokumen resmi dan sumber sejarah kontemporer, penelitian ini membentangkan narasi yang merinci peristiwa serta menggali dampak penggunaan label 'bajak laut' terhadap pembentukan naratif konflik. Dengan tujuan memberikan pemahaman holistik, penelitian ini berkontribusi pada literatur sejarah dengan mengenalkan wawasan baru tentang konflik di Teluk Persia, menunjukkan pentingnya pendekatan sejarah dalam melihat peristiwa kompleks dan konstruksi naratif konflik sejarah untuk merangkum pemahaman yang lebih mendalam.

Kata Kunci: Bajak Laut, EIC, Qawasim, Ras al-Khaimah

1. Pendahuluan

Abad ke-19 adalah masa-masa penuh persaingan di Teluk Persia. Salah satu kejadian paling penting yang menunjukkan perebutan kekuasaan di laut adalah Penyerangan Ras al-Khaimah pada tahun 1809. Peristiwa ini bukan hanya tentang pertempuran militer, tetapi juga tentang bagaimana sebuah cerita atau narasi dibuat untuk membenarkan kekerasan. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dan menganalisis Penyerangan 1809, dengan fokus utama pada penggunaan label 'bajak laut' yang dipakai oleh pihak Inggris sebagai alasan utama serangan militer mereka. Dengan menggunakan pendekatan sejarah dan mempelajari sumber-sumber yang ada, kami akan berusaha memahami lebih dalam konflik ini dan dampaknya terhadap politik kawasan Teluk Persia saat itu.

Untuk memahami mengapa Penyerangan Ras al-Khaimah terjadi, penting sekali untuk melihat kondisi politik dan ekonomi regional di awal abad ke-19. Saat itu, Teluk Persia adalah medan persaingan sengit antara berbagai kekuatan. Faktor-faktor seperti persaingan dagang antara suku-suku Arab lokal, terutama Qawasim, dengan kepentingan dagang East India Company (EIC), perebutan wilayah pesisir yang kaya akan mutiara, dan tekanan dari ekspansi Britania Raya, semuanya berperan besar dalam menciptakan konflik. Serangan pada tahun 1809 adalah puncak dari ketegangan yang sudah lama terjadi, di mana kekuatan laut lokal dianggap menghalangi jalur perdagangan EIC yang sangat penting dari India ke Timur Tengah.

Kepentingan EIC di Teluk Persia berakar kuat pada motif ekonomi. Jalur pelayaran yang melintasi Teluk menuju Basra dan Laut Merah adalah nadi perdagangan rempah-rempah, tekstil, dan komoditas mewah yang menghubungkan pasar Asia dengan Eropa. Setiap gangguan, terutama yang berasal dari kapal-kapal Arab, dianggap sebagai kerugian komersial yang serius. Sultan Muhammad Al-Qāsimī dalam karyanya, *The Myth of Arab Piracy in the Gulf*, berargumen bahwa klaim 'bajak laut' sebenarnya hanyalah mitos yang diciptakan oleh EIC.¹ Menurut pandangan ini, tujuan utama EIC bukanlah memberantas kejahatan, melainkan melenyapkan persaingan dagang yang dilakukan oleh Qawasim. Dengan demikian, serangan 1809 harus dilihat bukan sekadar operasi anti-bajak laut, tetapi sebagai langkah militer untuk memaksakan monopoli perdagangan Inggris di kawasan tersebut.

Di sisi lain, Qawasim memiliki tradisi maritim yang kuat, menjadikan pelayaran dan perdagangan sebagai tulang punggung ekonomi mereka. Mereka adalah salah satu kekuatan laut utama yang menguasai pesisir Arab (yang kemudian dikenal sebagai Trucial Coast). Aktivitas di laut yang oleh Inggris dilabeli sebagai piracy (pembajakan) sering kali merupakan bentuk raiding (penyerbuan) atau perang antar-suku di laut. Kekerasan ini wajar terjadi dalam konteks politik regional yang terfragmentasi, di mana batas antara perang, perdagangan, dan penyerbuan sangat kabur. Ketika Qawasim menyerang kapal-kapal yang berafiliasi dengan Oman (sekutu Inggris) atau kapal yang tidak memiliki izin berlayar (disebut pass oleh Inggris), tindakan itu dilihat oleh EIC sebagai serangan terhadap kepentingan global, dan bukan sebagai bagian dari dinamika konflik lokal.

Dalam konflik ini, Pasukan Inggris (yang mewakili EIC) dan Ras al-Khaimah (pusat kekuatan Qawasim) adalah dua pihak utama yang perlu diteliti perannya. Pasukan Inggris bertindak atas dasar kepentingan kolonial untuk mengamankan jalur pelayaran dan mendominasi perdagangan. Sebaliknya, Qawasim, yang mata pencahariannya bergantung pada laut (pelayaran dan mutiara), berusaha mempertahankan kendali mereka. Memahami kepentingan dan posisi kedua pihak ini menjadi kunci untuk menilai apakah Qawasim benar-benar kriminal atau hanya pesaing dagang yang dilabeli buruk.

¹ *The Myth of Arab Piracy in the Gulf*, 2nd ed, with Mohamed Gasmi (London: Routledge, 1988).

Narasi dan opini publik saat itu memegang peranan sangat penting. Label 'bajak laut' digunakan secara strategis sebagai pembenaran tindakan militer. Penelitian ini akan menganalisis bagaimana label tersebut secara sistematis digunakan untuk mengubah status Qawasim dari sekadar pesaing dagang yang tangguh menjadi penjahat maritim yang harus dimusnahkan. Penggunaan label ini sangat efektif dalam mempengaruhi pandangan publik dan pemerintah di Inggris, sehingga membenarkan pengeluaran biaya besar untuk operasi militer skala besar terhadap penduduk pesisir di Teluk.

Penelitian ini bersandar pada analisis dokumen sejarah dan studi literatur. Sumber data utama akan diambil dari dokumen-dokumen resmi, catatan militer, laporan intelijen, dan surat-surat dari masa itu, yang terekam dalam berbagai sumber sejarah. Di samping itu, kami juga memanfaatkan hasil penelitian terdahulu mengenai isu kekerasan di laut dan label bajak laut di kawasan maritim lainnya. Adrian B. Lopian, seorang sejarawan maritim, menawarkan pandangan bahwa istilah "Orang Laut - Bajak Laut - Raja Laut" sering kali terhubung.² Bajak Laut sering kali adalah Orang Laut yang bekerja di bawah perlindungan penguasa politik (Raja Laut), yang berarti kekerasan di laut sering kali adalah bagian dari perebutan kekuasaan daerah.

Studi-studi maritim dari Indonesia juga memberikan perbandingan yang berguna. Misalnya, penelitian Dedi Arman (2022) mengenai aktivitas Bajak Laut di Pulau Siantan³ serta penelitian Hasanuddin (2018) mengenai bajak laut dan perdagangan di Gorontalo⁴ menunjukkan bahwa kekerasan di laut sering kali disebabkan oleh persaingan politik dan ekonomi di antara kelompok-kelompok lokal. Selain itu, kajian Heru Mulyanto (2021) tentang Bajak Laut di Laut Sulu⁵ memperkuat gagasan bahwa istilah 'bajak laut' sering kali adalah label negatif yang sengaja diberikan oleh kekuatan yang lebih besar—terutama pihak Eropa—untuk merusak reputasi dan melenyapkan pesaing mereka di laut. Oleh karena itu, penelitian ini berargumen bahwa istilah 'bajak laut' yang dialamatkan kepada Qawasim bukanlah istilah netral, melainkan sebuah alat politik kolonial.

Dengan menerapkan perspektif kritis ini pada kasus Ras al-Khaimah, penelitian ini bertujuan untuk membongkar narasi kolonial yang diwariskan. Pemakaian istilah '*bajak laut*' yang dialamatkan kepada Qawasim tidak dapat diterima sebagai deskripsi murni, melainkan harus dipahami sebagai alat politik kolonial yang bertujuan ganda: menjustifikasi serangan militer (Penyerangan 1809) dan menghilangkan pesaing demi kepentingan EIC. Oleh karena itu, kerangka analisis penelitian ini akan menempatkan konflik 1809 dalam konteks yang lebih luas, melampaui dikotomi '*beradab vs. bajak laut*', untuk mencari motivasi ekonomi-politik yang sebenarnya.

Dengan demikian, kontribusi utama penelitian ini adalah menawarkan sudut pandang kritis terhadap konflik di Teluk Persia, dengan mengurai hubungan antara alasan pembenaran (justifikasi) dan tindakan militer dalam Penyerangan 1809. Dengan menganalisis dokumen sejarah melalui kacamata kritis terhadap klaim kolonial dan membandingkannya dengan kondisi maritim regional, penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih kaya mengenai konflik sejarah dan peran penting

² Adrian B. Lopian, *Orang Laut Bajak Laut Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, ed. edisi 1 (Jakarta: Komunitas Bambu, 2009).

³ D. Arman, "Sejarah Pulau Siantan Sebagai Pusat Aktivitas Bajak Laut Dan Daerah Pelarian Politik Pada Abad 18 M," *Local History & Heritage* 2, no. 1 (2022): 1–9.

⁴ H. Hasanuddin, "Pelayaran Niaga, Bajak Laut, Perkampungan Pedagang Di Gorontalo," *Walusuji* 9, no. 2 (2018): 261–75.

⁵ Heru Mulyanto, "Orang Laut – Bajak Laut – Raja Laut: Teori Adrian B. Lopian Dalam Pola Masyarakat Maritim Kerajaan Sriwijaya," *Paradigma: Jurnal Kajian Budaya* 15, no. 1 (2025): 57–67, <https://doi.org/10.17510/paradigma.v15i1.1409>.

narasi dalam pembentukan sejarah. Setelah bagian Latar Belakang ini, tulisan akan dilanjutkan dengan analisis sejarah konflik, penggalian konteks politik dan ekonomi, serta evaluasi dampak jangka panjang dari peristiwa Penyerangan Ras al-Khaimah 1809.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode historis dengan langkah-langkah seperti heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi.⁶ Melalui penelitian sejarah yang berfokus pada analisis dokumen dan penelitian pustaka, bertujuan untuk mengkaji secara mendalam peristiwa Penyerangan Ras al-Khaimah pada tahun 1809, dengan penekanan pada penggunaan label 'bajak laut' sebagai alat justifikasi kekerasan. Langkah awal yaitu heuristik melibatkan proses identifikasi dan pengumpulan sumber data utama dari dokumen sejarah resmi dan arsip kontemporer. Sumber-sumber ini mencakup catatan militer, laporan pemerintah, dan surat kabar sezaman yang berasal dari periode konflik yang ditelusuri dari berbagai sumber sekunder. Data sejarah tersebut kemudian dianalisis melalui interpretasi dan historiografi untuk membangun narasi kronologis yang akurat dan untuk mengungkapkan bagaimana label 'bajak laut' dimanfaatkan dalam retorika politik dan media pada masa itu. Selain itu, penelitian pustaka dilakukan untuk menyajikan konteks historis yang lebih luas, termasuk investigasi terhadap penggunaan label serupa dalam sejarah maritim dan konflik kolonial di wilayah lain.

Selanjutnya, penelitian ini memfokuskan pada analisis kontekstual untuk memahami faktor-faktor latar belakang yang membentuk dinamika politik regional dan hubungan internasional pada awal abad ke-19. Pemahaman yang komprehensif terhadap faktor-faktor ini diharapkan dapat menjelaskan alasan strategis di balik penggunaan label 'bajak laut' dan dampaknya terhadap citra Ras al-Khaimah. Metode penelitian ini juga menerapkan teknik validasi silang sumber untuk memverifikasi konsistensi dan reliabilitas informasi yang diperoleh dari berbagai dokumen sejarah. Dengan demikian, metodologi yang digunakan dalam penulisan ini menggabungkan studi kesejarahan dan penelitian pustaka secara holistik, sehingga menghasilkan gambaran yang komprehensif dan terkontekstualisasi mengenai Penyerangan Ras al-Khaimah 1809 serta peran sentral label 'bajak laut' sebagai bagian penting dalam justifikasi kekerasan kolonial.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Teluk Persia pada Abad ke-18

Untuk dapat memahami kondisi Teluk Persia pada abad ke-18, kita perlu mengetahui gambaran dari sekitar kawasan tersebut terlebih dahulu. Kita akan memulainya dari Selat Hormuz yang menjadi pintu masuk menuju kawasan Teluk Persia. Tepat di sisi kanan dari Selat Hormuz, terdapat Pulau Hormuz yang dulunya merupakan pusat dari seluruh kekayaan India serta juga menjadi wadah permata Samarkand dan Bukhara.⁷ Pulau ini memiliki keliling sebesar 12 mil dan terbentuk dari batuan vulkanik. Garam dan lumpur merah dihasilkan dari tambang-tambang yang ada di pulau ini.

Di sebelah timur dari Hormuz terbentang pesisir Makran yang bermula dari kota Minau di mana aliran Sungai dengan nama yang sama memasuki laut. Lebih jauh ke bawah dari arah pesisir, dekat dengan Tanjung Jask, terdapat Pelabuhan Jask tempat di mana *East India Company* (EIC) mendapatkan izin dari Syah Abbas I untuk berdagang di Persia pada tahun 1616. Pantai Makran dikelilingi oleh berbagai kota dan pelabuhan lainnya yang

⁶ Faizal Arifin, *Metode Sejarah: Merencanakan dan Menulis Penelitian Sejarah* (Yogyakarta: Deepublish, 2023); Dudung Abdurrahman, *Metode Penelitian Sejarah Islam* (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2011); M. Dien Madjid and Johan Wahyudhi, *Ilmu Sejarah: Sebuah Pengantar* (Jakarta: Prenada Media Group, 2014).

⁷ G. B. Kempthorne, "Notes made on a Survey along the Eastern Shores of the Persian Gulf in 1828", *Journal of The Royal Geographic Society*, 1835.

berdagang dengan daerah pedalaman, tempat hasil panen sayuran dan buah-buahan dibawa ke pantai. Di sepanjang pantai tersebut, terdapat suku Baluch yang menetap di sana. Niebuhr secara keliru menggambarkan suku tersebut sebagai orang Arab.⁸ Orang-orang suku tersebut memiliki jumlah kapal yang besar serta melakukan perdagangan besar ke tempat-tempat yang jauh seperti Basrah dan pantai Malabar.⁹

Di sebelah selatan dari Hormuz terdapat pulau Larak yang memiliki panjang 11 km dan lebar 5.6 km serta juga terdiri dari batuan vulkanik. Pada abad ke-18, pulau ini memiliki jumlah populasi yang kecil berjumlah sekitar 200 orang. Mereka hidup sebagai nelayan dan pencari permata di lautan. Di pesisir Persia, dan hanya berjarak sekitar 19 km, terdapat kota Gumbroon (yang kemudian dikenal sebagai Bandar Abbas), yang berperan sebagai Pelabuhan bagi Kirman walau pun berlabuh di sana terbilang cukup sulit. Niebuhr menggambarkan Gumbroon sebagai tempat yang paling luar biasa di pesisir Persia. Tempat itu adalah sebuah kota komersial dengan populasi yang terdiri dari berbagai etnis termasuk Persia, Arab, Kurdi, dan Armenia.¹⁰ Belanda, Inggris, dan Prancis memiliki pabrik di sana. Pabrik milik Prancis adalah yang pertama kali dihentikan operasionalnya pada 1770-an, disusul oleh Belanda dan Inggris yang menutup pabriknya pada 1759 dan 1763.¹¹ Pada 1784, Pelabuhan Gumbroon disewa oleh Imam Muscat dari Persia.

Kota penting lainnya yang ada di pesisir Persia adalah Linga, yang saat itu merupakan Pelabuhan dengan perdagangan yang cukup besar. Kapten Robert Budden dari Angkatan Laut EIC menggambarkan kota itu pada 1809 sebagai berikut:¹²

“Linguy di sisi Persia pintu masuk barat saluran Kishma keadaannya bisa dibilang lebih buruk, berupa kota kecil tanpa benteng dan sepenuhnya terbuka. Kota itu tidak memiliki teluk kecil maupun pelabuhan, yang ada hanya semacam sebuah dermaga yang tidak dapat menampung lebih dari 8 atau 10 dhow¹³.”

Tetapi, terdapat lempengan batu yang sejajar dengan pantai, membentang sepanjang sekitar 200 meter di sampingnya. Bagian timur dari kota itu lebih cocok untuk berlabuh karena pantainya berpasir. Perahu dengan sarat air 7 meter bisa berlabuh 1.200 meter dari pantai sedangkan kapal yang lebih besar dengan sarat air 9 meter bisa berlabuh dalam jarak 1.800 meter dari pantai.

Di sebelah barat dari Linga terdapat desa Shinas yang memiliki tempat berlindung bagi perahu dari angin utara dan timur serta memiliki sebuah dermaga untuk menurunkan muatan kargo dan penumpang. Di sebelah Shinas terdapat daerah Bostanah yang hanya cocok bagi perahu kecil untuk berlabuh. Lebih jauh lagi terdapat kota kecil Charak. Kota ini dihuni oleh sekitar 900 orang dari suku al-'Ali yang berprofesi sebagai nelayan dan pedagang. Lalu juga terdapat Nakhilu yang merupakan sebuah kota kecil penting dengan populasi 800 jiwa. Dekat dari Nakhilu, terdapat kota Bandar Maqam yang berdekatan dengan desa Asilu dan menjadi awal dari titik wilayah Bushire.¹⁴

⁸ Carsten Niebuhr, *Description de l'Arabie*, (Copenhagen, 1773)

⁹ Sultan Muhammad al-Qasimi, *The Myth of Arab Piracy in the Gulf*, (Croom Helm Ltd.: Croom Helm, 1986)

¹⁰ Ibid

¹¹ Ibid

¹² Koleksi dokumen asli milik Sultan Muhammad al-Qasimi; disarikan dari sebuah surat dari Kapten Robert Budden kepada W. C. Bunce, tertanggal 31 Agustus 1809. Lihat Sultan Muhammad al-Qasimi, “Arab ‘piracy’ and the East India Company Enroachment in the Gulf 1797-1820”, disertasi, Universitas Exeter, 1985.

¹³ Dhow adalah nama umum untuk sejumlah kapal layar tradisional dengan satu atau lebih tiang dan digunakan di wilayah Laut Merah serta Samudra Hindia.

¹⁴ V. Maurizi, *History of Seyd Said, Sultan of Muscat*, (London, 1819)

Bushire berada di sebuah semenanjung yang terhubung dengan daratan utama melalui laguna sepanjang 4 km yang Dimana sangat sulit untuk dilewati pada musim hujan. Di sebelah utara Bushire, terdapat sebuah Pelabuhan yang bernama *Deira Creek*. Selain itu juga terdapat sebuah dermaga di Khor Sultan untuk kapal-kapal dari laut lepas. Pada tahun 1762, agen EIC, setelah meninjau semua pelabuhan yang ada di kawasan Teluk, menganggap Bushire sebagai tempat yang terbaik karena kota itu dikelilingi oleh air sehingga akan mudah untuk mempertahankan diri jika mereka mendirikan pabrik di sana. Selain itu, kota tersebut juga menawarkan berbagai kebebasan dan EIC hanya perlu memuaskan Syaikh di sana. Keuntungan lainnya adalah kenyataan bahwa wilayah itu penuh dengan pedagang pedalaman yang dapat menjual wol dan logam dengan baik.¹⁵ Bushire memiliki pelabuhan yang dalam dan dekat dengan kota sehingga memungkinkan Nadir Syah untuk membangun kapal-kapal besarnya di sana serta mengumpulkan seluruh armadanya di pelabuhan. Walau pun Bushire sejatinya adalah Pelabuhan dari Shiraz, namun faktanya populasinya terdiri dari orang-orang Arab serta mayoritasnya berasal dari tiga suku; Za'ab, Bu-Muhair, dan Matarish.¹⁶

Sekarang kita akan beranjak ke bagian lainnya dari kawasan Teluk. Dari Kuwait sampai Teluk Qatif tidak ada tempat signifikan yang tercatat. Pelabuhan Qatif berada di teluk, tempat dengan perairan dangkal membentang hingga Pulau Bahrain. Teluk Qatif juga tidak aman bagi kapal-kapal besar, walau pun Qatif memiliki pusat perdagangan besar untuk daerah-daerah di sekitarnya. Berjarak satu hari berlayar ke arah selatan dari Qatif terdapat pelabuhan Uqair. Pelabuhan tersebut secara alami memiliki aktivitas perdagangan yang besar dengan Bahrain dan juga Persia.¹⁷

Pulau utama Bahrain memiliki panjang 30 mil dan lebar 9 mil. Tempat itu memiliki pelabuhan yang terlindung dengan baik serta berbagai sumber air tawar. Manamah dan Muharraq adalah kota utama dari pulau itu. Bahrain dikenal karena industri mutiaranya yang melibatkan 500-600 kapal dan 30-40 bagal¹⁸ yang sibuk mengangkut komoditas dagang ke berbagai wilayah Teluk Persia dan pantai-pantai Samudra India.

Berdekatan dengan Bahrain terdapat Semenanjung Qatar dengan wilayah Zubara dan Khor Hassan sebagai ujung utaranya. Bid' merupakan pelabuhan yang terletak di bagian timur semenanjung tersebut, dihuni oleh suku Dawasir dan Sudan. Kawasan pelabuhan itu terbentuk dari dua batu karang yang berbahaya sehingga kapal-kapal besar harus berlabuh di jarak satu mil dari pantai. Bid' pernah menjadi kota besar. Perkembangan kota itu dahulu menjadi pesat karena terjadinya pengepungan Persia terhadap Basra pada tahun 1775-1776. Peristiwa itu menyebabkan banyaknya aktivitas perdagangan yang pindah ke tempat baru, termasuk Bid'.¹⁹

Kawasan pesisir dari Abu Dhabi hingga Ras al-Khaimah bisa dikatakan tandus kecuali tempat-tempat beradanya kebun kurma di dekat kota, tetapi air tawar di pesisir bagus kecuali bagian pantai yang dekat dengan Abu Dhabi. Setiap kota memiliki sebuah teluk yang dinamai sama dengan kotanya. Kota-kota tersebut adalah: Dubai, Khan, Sharjah, 'Ajman, Umm al-Qawain, Jazirat al-Hamra, Ras al-Khaimah, dan Rams.²⁰

Dubai, sebagaimana kota-kota lainnya, berada dekat dengan pantai. Kota itu dihuni oleh sekitar 700-800 orang dari suku Bani Yas. Kota tersebut dilindungi oleh beberapa menara penjaga dan terdapat beberapa perahu perdagangan serta pengumpulan mutiara. Untuk

¹⁵ Bombay Archives, Political Department Diary, no. 38 tahun 1762

¹⁶ Niebuhr, *Description*

¹⁷ Sultan Muhammad al-Qasimi, *The Myth of Arab Piracy in the Gulf*, (Croom Helm Ltd.: Croom Helm, 1986)

¹⁸ Bagal merupakan hewan hibrida dari hasil perkawinan silang antara kuda dengan keledai.

¹⁹ Kelly, *Britain and the Persian Gulf*

²⁰ Sultan Muhammad al-Qasimi, *The Myth of Arab Piracy in the Gulf*, (Croom Helm Ltd.: Croom Helm, 1986)

berlabuh di Dubai, kapal-kapal harus menurunkan berjarak sekitar satu setengah mil dari pantai.

Sharjah adalah sebuah kota yang berdiri dekat dengan Sungai Sharjah yang dangkal dan memiliki lebar 150 yard. Wilayah kota tersebut sempit dan memanjang. Dilindungi oleh sebuah benteng dan meriam-meriam, Sharjah dihuni oleh suku Qawasim, al-'Ali, Shewaihin, dan lain-lain. Terdapat tiga sampai empat ratus perahu dengan berbagai ukuran yang mencari Mutiara di sekitar Sharjah. Syaikh menerima satu lakh (100.000) dolar Maria Theresa²¹ dari pengumpulan pajak terhadap perahu-perahu tersebut yang membayar 1-2,5 dolar per kapal. Air tawar bisa diperoleh di Sharjah.

Ras al-Khaimah berada di titik yang berpasir di mana sebidang tanah membentang ke arah timur laut, membentuk pelabuhan yang nyaman untuk perahu-perahu dan memberikan perlindungan lengkap dari segala angin. Pintu masuk dari laut memanjang ke arah barat daya hingga ke belakang kota tempat perahu dhow berlabuh; kemudian berbelok ke tenggara. Di pelabuhan Ras al-Khaimah umumnya, pada saat pasang, ketinggian air berada sekitar 4 sampai 9 kaki. Pelabuhan Ras al-Khaimah berupa hamparan pasir dan tanahnya bergeser setiap enam bulan sekali. Akibatnya, selama setengah tahun tempat berlabuh berada di satu sisi pelabuhan dan kemudian setengah tahun berikutnya berada di sisi lainnya. Kapal dengan sarat air 13-14 kaki tidak bisa berjarak di bawah 1,5-2 mil dari Ras al-Khaimah karena jarak tepian yang hampir sama dari pantai dan sejajar dengannya. Perahu yang lebih kecil bisa mendekat dengan jarak 500 meter dari pantai.

Ras al-Khaimah juga merupakan tempat yang dikenal sebagai pusat perdagangan. Tempat yang dulunya bernama Julfar ini disebutkan dalam catatan Belanda di Basrah pada tahun 1646. Dalam catatan tersebut dikatakan bahwa ada sebuah kapal yang tiba di Pesisir Arab dari Julfar membawa 100 kotak roti gula.²² Dalam sebuah laporan Gubernur Jenderal Batavia kepada Direktur *Dutch East India Company* di Belanda pada 11 November 1654, mengenai perdagangan Mutiara di Teluk Persia, Julfar disebutkan sebagai berikut:²³

“Kami berpendapat bahwa jika Yang Mulia ingin melanjutkan perdagangan ini, harus dikirimkan dua orang pedagang yang pandai dan ahli beberapa waktu sebelum dimulainya musim perikanan rutin ke Bahrain atau pulau Julfar di mana mutiara ini diambil. Mereka harus diperintahkan untuk tinggal di sana dari awal hingga akhir penangkapan ikan dan secara seksama mengamati cara perdagangan dilakukan.”

Orang-orang Qawasim di Ras al-Khaimah terlibat dalam perdagangan komersial di bidang budidaya pohon kurma yang luas dan penangkapan mutiara yang menguntungkan. Hasil penjualan tahunan kebun kurma membuat pemiliknya mendapatkan hasil yang setara dengan 80.000 Rupee dan Syaikh menerima sepersepuluh darinya. Armada kapal-kapal besar Ras al-Khaimah juga mengunjungi pelabuhan-pelabuhan di India, Yaman, Afrika, Sind, Muscat, dan juga Basrah. Dalam setiap melakukan tiga pelayaran yang berbeda, seorang pelaut mendapatkan bagian sebagai berikut: 1)India: 50-80 Rupee, 2)Yaman: 80 Rupee, 3)Afrika: 40 Rupee, 4)Sind: 25-30 Rupee, 5)Muscat: 12 Rupee.

Catatan-catatan Belanda dari abad ke-17, yang merujuk pada Julfar (nama lama Ras al-Khaimah), secara definitif mengukuhkan bahwa kawasan ini telah lama menjadi simpul penting dalam jaringan perdagangan Teluk Persia. Pengiriman 100 kotak roti gula pada tahun 1646 dan rekomendasi Gubernur Jenderal Batavia untuk menempatkan pedagang ahli di Julfar untuk mengamati perdagangan mutiara membuktikan bahwa Ras al-Khaimah adalah pusat komersial yang mapan dan berharga. Keterlibatan Qawasim yang

²¹ Koin bullion perak yang digunakan dalam perdagangan dunia sejak tahun 1741.

²² ARA (General State Archives) di Den Haag, Arsip Keluarga, Geleynssen Jongh, nr. 2603, (Travel to Basra)

²³ Ibid

mendalam dalam budidaya kurma dan industri mutiara yang sangat menguntungkan (senilai 80.000 Rupee per tahun) menunjukkan bahwa sumber kekayaan mereka berakar pada aktivitas ekonomi produktif, bukan hanya pada perampokan. Oleh karena itu, melabeli seluruh entitas ini sebagai 'sarang bajak laut' adalah reduksionisme historis yang gagal mengakui kompleksitas statusnya sebagai trading hub regional.

Jejak pelayaran kapal-kapal besar Ras al-Khaimah ke pelabuhan-pelabuhan utama seperti India, Yaman, Afrika, Sind, dan Basrah menunjukkan cakupan geografis dan kapasitas armada Qawasim yang signifikan. Data mengenai upah pelaut dalam setiap rute (seperti 80 Rupee untuk rute Yaman dan 50-80 Rupee untuk India) tidak hanya menunjukkan struktur insentif ekonomi yang terorganisir, tetapi juga menegaskan bahwa mereka adalah pesaing niaga yang terstruktur. Kapasitas ini—pelayaran teratur ke pasar-pasar utama—menjadikan Qawasim sebagai penghalang alami bagi upaya EIC untuk menerapkan monopoli dan mengendalikan tarif di Teluk Persia, sebagaimana diatur dalam Perjanjian Bushire 1763. Dalam perspektif EIC, kekuatan komersial yang terorganisir ini harus dilumpuhkan untuk mengamankan maritime corridor antara India dan Timur Tengah.

Dalam perjalanan menuju Basrah, pelaut tidak mendapatkan bagian apa pun namun mereka juga mengirimkan muatan kurma segar dan kering yang mereka jual di pelabuhan lain. Perahu-perahu yang lebih kecil umumnya berdagang dengan Bahrain dan Qatif, tetapi mereka juga mengunjungi Basrah sambil mengangkut gandum untuk Ras al-Khaimah, setiap pelautnya mendapat bayaran sebesar 10 Rupee. Dari keuntungan setiap pelayaran ini, Syaikh berhak mendapat bagian yang sama dengan bagian seorang pelaut. Daerah penghasil mutiara mereka yang terkenal dengan kualitasnya membentang beberapa mil dari pantai dengan kedalaman 6-7 depa. Ada sekitar 400 kapal yang terlibat dalam pengumpulan mutiara; 200 berukuran besar, 100 menengah, dan 100 kecil. Hasil penjualan dari seluruh produk tahunan pengambilan mutiara berkisar 40.000 Toman.²⁴ Pajak yang dipungut dari setiap penyelam dan pengawalnya bervariasi di bawah kepala suku Arab yang berbeda, mulai dari 1,5 sampai 7 MT dolar.

Ras al-Khaimah dan daerah-daerah di dekatnya bisa menampung hampir 100 kapal, banyak di antaranya berbobot 300 sampai 400 ton. Syaikh dari setiap tempat mendapatkan pajak dari kapal-kapal tersebut sebesar 1 sampai 2 dolar tergantung dari ukuran kapal. Para pengumpul mutiara tidak dikenakan pungutan pajak tetapi harus membagi hasil keuntungan mereka. Syaikh mendapatkan pajak atas semua barang yang diturunkan dan juga 10 persen dari hasil penjualan kurma.²⁵

Lalu ada satu tempat lagi yang kiranya juga memiliki posisi penting di Teluk, yaitu Muscat. Karena lokasinya yang terletak di rute antara Basrah dan India, Muscat memiliki kegiatan perdagangan yang ramai antara India dan Teluk Persia. Para pedagang Muscat pada akhir abad ke-18 memiliki 15 kapal berbobot 400-700 ton, 50 dhow besar, dan 50 dhow kecil. Beberapa kapal berlayar dari India sedangkain yang lainnya dari Zanzibar, Afrika Timur, dan Laut Merah. Menuju India, kapal-kapal Muscat biasanya mengangkut mutiara, tembaga, garam, dan arsenic kemudian dalam perjalanannya kembali ke Muscat mengangkut beras, gula, kayu, kapas, dan lain-lain. Menuju Laut Merah, kapal-kapal Muscat mengangkut kurma, mutiara, dan rempah-rempah yang kemudian diturunkan di Mocha dan Hodeida dengan kopi, obat-obatan, serta budak.²⁶

Muscat menjadi tempat untuk penyimpanan dan transit barang-barang yang datang dari India, Afrika Timur, dan Laut Merah yang kemudian didistribusikan ke seluruh Oman, Pesisir Arab, Pesisir Persia, Bahrain, dan Basrah. Perdagangan antara Muscat dengan

²⁴ Mata uang Persia.

²⁵ Sultan Muhammad al-Qasimi, *The Myth of Arab Piracy in the Gulf*, (Croom Helm Ltd.: Croom Helm, 1986)

²⁶ Kelly, *Britain and the Persian Gulf*

daerah-daerah lainnya di Oman terdiri dari kacang almond, sapi, madu, domba, kuda, dan lain-lain.²⁷

Perdagangan yang terjadi di Teluk Persia umumnya adalah perdagangan transit barang-barang dari Asia Tenggara dan Selatan, Timur Tengah, dan Eropa. Tentu, ada beberapa perdagangan yang menjual produk-produk lokal mitra perdagangan tersebut, seperti beras dan kopi, serta rempah-rempah dan kain India yang dikonsumsi di kawasan Teluk. Dalam hal ini Persia dan Turki Irak merupakan importir sekaligus konsumen utama. Namun karena sifatnya, masyarakat Arab di Teluk kurang terlibat sebagai konsumen dibandingkan sebagai peserta aktif dalam perdagangan transit itu sendiri. Pada abad ke-15 sebelum kedatangan Eropa di Teluk, perdagangan transit yang besar ini ditangani oleh penduduk lokal pribumi, Arab dan pedagang India. Semua pihak bisa secara bebas berdagang dan menetap di masing-masing wilayah tanpa halangan. Kedatangan Portugis pada awal abad ke-18 mengubah situasi tersebut sepenuhnya: mereka mengerahkan kekuatan secara brutal untuk dapat mendominasi Teluk dan perdagangannya.

3.2. Kedatangan Eropa dan Munculnya Tuduhan 'Bajak Laut'

Kedatangan Inggris, Belanda, dan Prancis mengubah situasi ini lebih jauh. Walau pun mereka membiarkan terjadinya kompetisi perdagangan di Teluk, mereka mengesampingkan penduduk lokal dari aktivitas perdagangan tersebut. Para kompetitor Eropa awalnya berkonsentrasi pada Persia, pasar lokal terbesar. Pada 1616, EIC Inggris diizinkan oleh Syah Abbas I untuk berdagang di Persia dan pengiriman pertama barang-barang dari India tiba di Jask satu tahun setelahnya. Pada tahun yang sama, pabrik-pabrik didirikan di Shiraz dan Isfahan, kemudian pabrik yang ketiga didirikan pada 1619 berlokasi di Jask.²⁸

Awal mula berdirinya kekuasaan Inggris di Teluk ditandai dengan perpindahan titik utama mereka di Teluk dari Gumbroon ke Bushire pada 1763 dan juga kedatangan Mr. William Andrew Price, Agen untuk Urusan Bangsa Inggris di sana. William menandatangani kesepakatan dengan Syaikh Sa'dun dari Bushire.²⁹ Poin-poin kesepakatan komersial antara EIC dan Syaikh Sa'dun dapat dijabarkan sebagai berikut:³⁰

Pertama: tidak ada bea yang dipungut atas barang-barang yang diimpor atau diekspor oleh Inggris dan hal yang sama (bea) hanya 3 persen yang dapat diambil dari pedagang yang membeli dari atau menjual ke Inggris.

Kedua: impor dan penjualan barang-barang wol hanya berada di tangan Inggris, dan jika ada orang lain yang mencoba membawa masuk barang-barang wol secara sembunyi-sembunyi, maka sah bagi Inggris untuk menuntunya, pasal ini berlaku dalam empat bulan sejak tanggal perjanjian ini.

Ketiga: tidak boleh ada warga negara Eropa lain yang menetap di Bushire selama Inggris memiliki pabrik di sini.

Keempat: para perantara bahasa (*language broker*), pelayan, dan orang-orang Inggris lainnya, harus sepenuhnya berada di bawah perlindungan dan Pemerintahan Inggris. Syaikh atau pun masyarakatnya tidak boleh menganiaya mereka atau ikut campur dalam urusan mereka dalam bentuk apa pun.

²⁷ Milburn dan Thornton, *Oriental Commerce*

²⁸ Kelly, *Britain and the Persian Gulf*

²⁹ Sultan Muhammad al-Qasimi, *The Myth of Arab Piracy in the Gulf*, (Croom Helm Ltd.: Croom Helm, 1986)

³⁰ BA, Bussorah Diary, no. 193

Kelima: jika ada penduduk yang berhutang kepada Inggris dan menolak untuk membayar, Syaikh akan memaksa mereka untuk melunasinya.

Keenam: orang-orang Inggris mempunyai sebidang tanah yang bisa mereka gunakan untuk mendirikan sebuah pabrik, dan kemudahan-kemudahan yang layak untuk menjalankan perdagangan mereka akan dibangun atas biaya Syaikh.

Ketujuh: sebidang tanah yang layak diberikan kepada Inggris untuk pembangunan taman dan pemakaman.

Kedelapan: orang-orang Inggris dan mereka yang berada di bawah perlindungannya tidak boleh diganggu dalam masalah keamanan mereka.

Kesembilan: tentara, pelaut, pelayan, budak dan orang-orang Inggris lainnya yang mungkin meninggalkan negaranya, tidak boleh dilindungi atau dijamu oleh Syaikh dan kaumnya, namun dapat diamankan dan dikembalikan.

Kesepuluh: jika ada kapal Inggris yang menjual kepada atau membeli dari pedagang di luar negeri selain dari pabrik, tanggungjawab atas hal itu dibebankan kepada pihak Inggris untuk sementara waktu. Salah satu utusan akan dikirimkan untuk mengurus penimbangan dan pengiriman dari seluruh barang yang dijual. Hal tersebut dilakukan di Rumah Pabean umum.

Kesebelas: jika terjadi insiden yang menyebabkan sebuah kapal Inggris terdampar di pantai wilayah Syaikh, maka kapal tersebut tidak boleh dijarah sama sekali, namun sebaliknya, Syaikh harus mengerahkan segenap kemampuan untuk menyelamatkannya. Inggris akan membayar mereka atas masalah mereka.

Keduabelas: Syaikh tidak akan mengizinkan masyarakatnya untuk membeli barang apa pun dari Inggris di jalan, hanya boleh di pantai.

Analisis terhadap poin-poin ini mengungkapkan bahwa jauh sebelum label 'bajak laut' dilemparkan, Inggris telah meletakkan cetak biru untuk monopoli dan superioritas yang akhirnya memicu konflik dengan kekuatan maritim lokal, seperti Qawasim. Poin Pertama dan Kedua perjanjian secara langsung memberikan EIC keunggulan kompetitif yang tidak adil di pasar regional. Poin Pertama membebaskan bea masuk dan bea keluar untuk barang-barang Inggris, sementara pedagang lokal yang berdagang dengan mereka masih dikenai bea 3 persen. Pembebasan bea ini secara efektif memungkinkan EIC menjual barang dengan harga lebih murah dan memotong margin keuntungan pesaing lokal, sehingga menciptakan ketidakadilan struktural dalam perdagangan. Selain itu, Poin Kedua memberikan hak monopoli impor dan penjualan barang-barang wol secara eksklusif kepada Inggris. Poin-poin ini menunjukkan bahwa tujuan EIC bukan hanya berdagang, tetapi memaksakan kontrol atas komoditas strategis dan menggunakan peraturan tarif untuk menghambat laju perdagangan pedagang Persia dan Arab lainnya.

Perjanjian tersebut secara jelas mengukuhkan superioritas hukum Inggris (prinsip extraterritoriality) di wilayah Bushire. Poin Keempat secara eksplisit menempatkan pegawai, pelayan, dan perantara Inggris sepenuhnya di bawah "Pemerintahan Inggris", melarang Syaikh atau masyarakatnya mencampuri urusan mereka. Ini adalah bentuk penciptaan kantong kedaulatan hukum Inggris di dalam wilayah kekuasaan Syaikh, sebuah pengikisan kedaulatan yang nyata. Lebih jauh, Poin Kelima menuntut Syaikh untuk bertindak sebagai agen penagih utang EIC, memaksa penduduk lokal melunasi hutang kepada Inggris. Pasal-pasal ini secara kolektif memposisikan Syaikh Sa'dun sebagai otoritas bawahan yang bertanggung jawab mendukung dan menegakkan kepentingan EIC, menunjukkan adanya ketidakseimbangan kekuasaan yang signifikan.

Poin Ketiga, Keenam, dan Ketujuh adalah bukti ambisi jangka panjang EIC untuk mengeksklusi saingan Eropa dan membangun pijakan permanen di pesisir Teluk. Poin Ketiga melarang warga negara Eropa lain untuk menetap di Bushire, menunjukkan

bahwa perang dagang Inggris bersifat global, bertujuan memblokir saingan kolonialnya (seperti Belanda dan Prancis). Sementara itu, Poin Keenam dan Ketujuh menuntut Syaikh untuk menyediakan tanah dan menanggung biaya pembangunan pabrik, taman, dan pemakaman. Permintaan infrastruktur permanen ini menandakan bahwa EIC memandang Bushire bukan hanya sebagai pos dagang sementara, melainkan sebagai *enklave* kolonial yaitu sebuah benteng fisik dan simbolis yang menegaskan penguasaan mereka atas rute maritim di Teluk.

Perjanjian tersebut mencakup kontrol mikro atas prosedur perdagangan, yang menunjukkan upaya EIC untuk menghilangkan praktik dagang lokal yang tidak sesuai dengan standar EIC. Poin Kesepuluh mengatur penimbangan dan pengiriman barang EIC harus dilakukan di Rumah Pabean umum di bawah pengawasan utusan Inggris, yang bertujuan mencegah praktik dagang informal. Selain itu, Poin Keduabelas melarang masyarakat lokal membeli barang EIC di jalan, mengharuskan transaksi hanya dilakukan di pantai (tempat pabrik Inggris berada). Kontrol detail ini dirancang untuk memperketat rantai pasok Inggris dan mencegah penyimpangan atau penyelundupan yang berpotensi merugikan monopoli EIC, sekaligus mengubah pola konsumsi dan distribusi barang di kalangan penduduk Bushire.

Perjanjian Bushire 1763 berfungsi sebagai cetak biru resmi dominasi Inggris di Teluk Persia. Perjanjian ini menciptakan ketidaksetaraan ekonomi melalui keistimewaan tarif, merampas otonomi hukum lokal melalui extraterritoriality, dan menetapkan kehadiran fisik EIC yang permanen. Dalam konteks ini, kekuatan maritim lokal seperti Qawasim, yang memiliki kepentingan dagang yang sah dan tidak tunduk pada perjanjian Bushire, secara otomatis menjadi ancaman terhadap tatanan kolonial yang telah ditetapkan EIC. Oleh karena itu, label 'bajak laut' yang dilemparkan kepada Qawasim pada tahun 1809 harus dipahami sebagai justifikasi militer untuk menghancurkan penantang terakhir terhadap tatanan perdagangan yang dipaksakan oleh perjanjian Bushire 1763, menegaskan bahwa konflik militer adalah kelanjutan dari persaingan ekonomi dan hukum.

Meskipun Perjanjian Bushire 1763 telah menciptakan kerangka kerja hukum yang sangat menguntungkan EIC, superioritas ini bersifat *de jure* (berdasarkan hukum) dan belum sepenuhnya *de facto* (berdasarkan kenyataan) di seluruh Teluk Persia. Fakta di lapangan menunjukkan bahwa pergerakan kapal dan volume perdagangan regional masih sangat didominasi oleh kekuatan maritim lokal, terutama pedagang Arab, India, dan Persia. Keberadaan Qawasim, yang merupakan entitas maritim kuat di pesisir Arab dan tidak terikat oleh perjanjian Bushire, menjadi anomali dan tantangan nyata terhadap tatanan hukum-ekonomi yang ingin dipaksakan EIC. Oleh karena itu, friksi antara ambisi EIC untuk mengontrol seluruh jaringan perdagangan dan realitas bahwa otoritas maritim lokal (Qawasim) masih berkuasa di laut lepas adalah sumber utama konflik yang tak terhindarkan.

Disparitas antara kapal-kapal milik EIC yang sedikit dengan jumlah kapal Arab dan India yang masif menunjukkan bahwa konflik EIC dengan Qawasim bukanlah perebutan jumlah kapal, melainkan perebutan kontrol nilai dan alur niaga. Peningkatan pangsa keuntungan yang diperoleh EIC – meskipun hanya mengoperasikan sedikit kapal – adalah hasil langsung dari keistimewaan tarif, monopoli komoditas (Poin Pertama dan Kedua Perjanjian Bushire), dan kemampuan EIC untuk mengatur harga pasar. Keuntungan struktural ini secara inheren merugikan pedagang Arab dan India. Kerugian ini kemudian mendorong resistensi dari kekuatan maritim lokal yang merasakan dampak ekonomi dari monopoli EIC, mengubah mereka dari sekadar pesaing menjadi musuh yang harus dilabeli 'bajak laut' agar dapat dimusnahkan secara militer.

Perdagangan di Teluk Persia pada seperempat terakhir abad ke-18 dilakukan oleh East India Company beserta Perusahaan-perusahaannya dengan pedagang dan pemilik kapal

dari Persia, Armenia, Arab, dan India.³¹ Hanya sedikit kapal milik EIC yang mengangkut barang dagangan di rute India-Teluk Persia, selebihnya adalah kapal milik pedagang India, namun yang paling banyak adalah milik orang-orang Arab. Namun, peningkatan bagian dan pangsa yang diperoleh EIC merugikan pihak India dan Arab.

Kemudian kita akan mulai membicarakan awal gesekan antara Inggris dengan keluarga Qawasim yang menguasai Ras al-Khaimah, namun sebelum itu setidaknya ada dua informasi yang harus kita pahami terlebih dahulu. Pertama, sebuah fakta yang tidak bisa dijelaskan bahwa Persia tidak memiliki kekuatan angkatan laut yang kuat dalam sejarahnya. Hal ini menjadi semakin tidak dapat dijelaskan ketika kita mengetahui bahwa Persia memiliki garis pantai yang sangat panjang. Hal ini pada akhirnya membuat Persia bergantung kepada orang-orang Arab di Teluk ketika mereka membutuhkan kekuatan di laut.³² Kedua, fakta bahwa pemerintahan pusat Persia, bahkan pada masa kejayaannya, tidak pernah memiliki kuasa penuh atas para kepala suku lokal yang ada di pesisir Persia. Mereka secara praktis bertindak sebagai penguasa otonom atas wilayahnya dan bebas mengikuti hubungan persekutuan atau aliansi dengan siapa pun yang mereka rasa bermanfaat. Dua hal ini yang akhirnya memberikan kesempatan kepada orang-orang Qawasim untuk memiliki pengaruh kuat di sisi pesisir Persia dalam kawasan Teluk.

David Seton, Penduduk Inggris di Muscat, menyatakan bahwa Qawasim tidak hanya menguasai wilayah pesisir Arab yang dikenal sebagai Sir, tetapi juga pulau Qishm dan Qais di dekat pesisir Persia. Mereka juga menguasai Charak, Linga, dan Shinas. Kapal-kapal dari tempat ini menambah jumlah armada Qawasim yang berjumlah 500 kapal. Bagi Inggris, semua wilayah ini dianggap sebagai 'Qawasim' walau pun terdiri dari berbagai suku lainnya yang mengakui otoritas kepala suku Qasimi di Ras al-Khaimah.³³

Di bawah kepemimpinan Syaikh Saqr, Qawasim mampu memperluas perdagangan mereka, namun hal ini ternyata menimbulkan ketakutan penguasa Oman, Al Bu-Said, hingga menimbulkan konflik antara kedua pihak tersebut. Konflik yang lebih penting yang harus Qawasim hadapi adalah dengan Inggris, yang nantinya akan menjadi sekutu Oman.

Pada masa itu, sulit untuk menentukan siapa yang seharusnya 'mendominasi' perdagangan di Teluk; apakah sudah sewajarnya EIC untuk memegang dominasi dan bukannya warga pribumi dari wilayah itu? Sebagai contoh dan perbandingan kita bisa melihat persaingan pedagang Mysore di India dengan EIC. Haider Ali, penguasa Mysore, dan anaknya yang bernama Tipu Sultan membangun hubungan dengan bangsa Turki, Persia, dan Oman dengan mengirim utusan ke negara-negara tersebut. Tipu Sultan memulai banyak proyek komersial dengan membuat berbagai gudang dapat digunakan oleh para pedagang kecil di wilayahnya, sehingga dapat meningkatkan jumlah perdagangan lokal. Tipu Sultan juga mendirikan berbagai perusahaan dimana dia menyuplai permodalan bagi masyarakatnya dengan mendapat pembagian keuntungan 12 persen. Persamaan bahasa dan tradisi membuat kerja sama dapat terbentuk dengan mudah, sebagai hasilnya persaingan dengan EIC meningkat. Meskipun kapal-kapal milik EIC memiliki perlengkapan dan pertahanan yang lebih baik, pengeluaran dari kapal-kapal India lebih sedikit sehingga tarif pengangkutan mereka lebih murah dan mereka sudah puas dengan keuntungan yang kecil. Selain itu, kapal-kapal barang India juga mendistribusikan muatannya ke kapal-kapal lain untuk mengurangi risiko kerugian. Karena alasan ini lah perdagangan EIC menurun.³⁴

³¹ Kelly, *Britain and the Persian Gulf*

³² Sultan Muhammad al-Qasimi, *The Myth of Arab Piracy in the Gulf*, (Croom Helm Ltd.: Croom Helm, 1986)

³³ Ibid

³⁴ *Cambridge Economic History of India*, vol. 1, hal. 417, 428; vol. 2, hal. 354

Persaingan yang dihadapi oleh EIC menjadi semakin sulit, memaksa mereka untuk mencari jalan untuk dapat bertahan dalam perdagangan di Teluk. EIC akhirnya memutuskan untuk tidak melindungi Tipu Sultan, sebaliknya mereka menyerang dan menghancurkan pemerintahannya. Hingga akhirnya jelas bahwa EIC sama sekali tidak memiliki niat untuk melindungi perdagangan siapa pun. Tujuan mereka yang sesungguhnya adalah, ketika menghadapi persaingan dagang, menggunakan alasan 'perlindungan' sebagai kilah untuk mengerahkan pasukan dan menghancurkan pesaingnya.

Setelah Inggris kemudian akhirnya berhasil 'mengamankan' persekutuan dengan Persia dan Oman, mereka mengarahkan perhatiannya kepada kompetitor lainnya, yaitu Qawasim yang memiliki perdagangan yang kuat dan menguntungkan di lautan. Bagi Qawasim, aktivitas perdagangan bisa dikatakan sebagai satu-satunya sumber penghidupan mereka yang tinggal di tanah yang kering. Selain itu perdagangan dengan pelabuhan-pelabuhan India adalah bagian yang penting karena dari sana lah mereka bisa mendapatkan dua komoditas penting, makanan untuk mereka dan kayu untuk kapal. Qawasim melihat Inggris sebagai pesaing serius yang dapat mengganggu sumber penghidupan mereka. Pesaing asing sebenarnya sudah lama ada dalam perdagangan di Teluk dan penduduk lokal sudah belajar untuk beradaptasi dengannya. Namun Inggris nampaknya membawa sebuah elemen baru dalam kompetisi ini. Inggris menuntut agar semua kapal yang melakukan perdagangan di Teluk harus memiliki 'surat izin' Inggris. Hal ini menunjukkan bahwa Inggris menganggap diri mereka sebagai penguasa perairan Teluk dan berpendapat bahwa perdagangan di sana semata-mata demi keuntungan mereka dan tidak boleh ada yang berdagang di Teluk tanpa persetujuannya. Inggris juga menganggap orang-orang Arab sebagai 'bajak laut' yang setiap aktivitas perkapalannya pasti dimaksudkan untuk 'merompak' bahkan walau pun kapal itu sebenarnya hanya sekedar mengapung di perairan Teluk.

Sebab keberhasilannya dalam membangun perdagangan baik di dalam mau pun luar Teluk, Qawasim menjadi target utama dari tuduhan melakukan aktivitas perompakan atau 'bajak laut'. Inggris, setiap kali mengalami musibah terhadap kapal-kapalnya di Teluk, selalu mengalamatkan tuduhan bahwa orang-orang Qawasim yang menjadi bajak laut lah penyebab dari musibah itu. Setiap insiden, bahkan ketika Qawasim sebenarnya tidak terlibat, pasti akan dinarasikan sebagai hasil dari agresi bajak laut Qawasim. Rumor-rumor pun akhirnya dianggap sebagai fakta dan diperparah oleh desas-desus yang meragukan kemudian disampaikan sebagai laporan oleh agen-agen Inggris yang berusaha untuk membuktikan bahwa orang-orang Qawasim adalah bajak laut yang merugikan Inggris. Padahal fatanya, sebagaimana akan kita lihat nanti, tidak ada bukti sama sekali akan keterlibatan Qawasim dengan aktivitas perompakan, atau jikalau mereka memang melakukan sebuah aksi kekerasan, maka itu sesungguhnya adalah usaha melindungi diri dari 'perompakan' orang-orang Inggris.

Insiden pertama yang digambarkan sebagai aksi perompakan oleh Qawasim diceritakan oleh Lorimer. Ia menyatakan bahwa pada 1778 Qawasim menangkap kapal milik EIC, dan menambahkan bahwa awak kapal dan penumpangnya dijual sebagai budak.³⁵ Dalam sebuah korespondensi antara John Beutmont, Warga Inggris di Bushire, dengan Syaikh Rashid, penguasa Julfar yang menjadi basis Qawasim, dijelaskan bahwa walau pun peristiwa penangkapan kapal tersebut memang benar terjadi, namun situasi saat itu menjustifikasi tindakan mereka. Syaikh Rashid menjelaskan bahwa armadanya 'telah jatuh bersama dengan kapal yang diambil tersebut. Kapal itu memiliki bendera pihak yang sedang berperang dengan kita, kami menyerangnya dan ketika kami berhasil menguasai serta menaikinya, awak kapal tersebut mengangkat bendera Inggris'.³⁶ Karena

³⁵ J.G. Lorimer, *Gazetter of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia*, (Calcutta, 1908)

³⁶ Sultan Muhammad al-Qasimi, *The Myth of Arab Piracy in the Gulf*, (Croom Helm Ltd.: Croom Helm, 1986)

itu Qawasim menangkap sebuah kapal yang berlayar dengan bendera musuh, musuh yang mereka sedang berperang dengannya. Dalam korespondensi itu juga didiskusikan mengenai pembayaran kepada Syaikh untuk membebaskan para tawanan dari kapal tersebut, namun kami tidak mengetahui apakah mereka akhirnya dibebaskan atau tidak. Namun yang pasti adalah tidak ada catatan bahwa para tawanan tersebut dijual sebagai budak dan nampaknya tuduhan itu hanya lah bagian dari imajinasi Lorimer.

Apa yang awalnya hanya sekedar rumor tentang penyerangan oleh pihak tidak dikenal akhirnya dilaporkan sebagai tindakan nyata perompakan oleh Qawasim dan kemudian dibesar-besarkan menjadi tindakan perbudakan terhadap warga Inggris. Salah satu kesaksian yang paling mungkin untuk membersihkan nama Qawasim, setidaknya mengenai insiden ini, adalah kesaksian Francis Warden, Sekretaris Utama Pemerintah, yang dengan jelas menyatakan bahwa 'sampai tahun 1761 saya tidak dapat melacak satu pun tindakan agresi yang dilakukan oleh Joasmee melawan Inggris'.³⁷ Sikap yang sesungguhnya digambarkan dalam sebuah peristiwa yang terjadi pada tahun 1782. Saat itu, pemerintah Utsmani di Basrah menyita sejumlah kopi yang diturunkan di sana oleh Qawasim dengan dalih bahwa Qawasim telah merebut sebuah perahu milik Bushire. Selanjutnya Syaikh Rashid dari Julfar tiba di Basrah dengan membawa beberapa kapal bersenjata, menuntut kopi yang disita tersebut, dan mengancam akan menyita kapal-kapal barang besar milik para pedagang Basrah jika permintaannya tersebut tidak dipenuhi. Di sisi lain, ia juga mengaku bahwa ayahnya telah berunding dengan pemerintah Utsmani dan menyatakan bersedia untuk bertanggung jawab atas pengembalian property Basrah yang mungkin diambil oleh siapa pun di ujung selatan Teluk. Oleh karena itu, ia berjanji, jika kopi tersebut dikembalikan, maka seluruh barang yang diambil dari perahu yang ditangkap di Bushire akan dikembalikan oleh orang yang mengambilnya. Gubernur Utsmani di Basrah merasa semakin khawatir dengan ancaman Qawasim karena ia mengetahui bahwa mereka didukung oleh sebagian besar kapal dari berbagai wilayah Teluk yang saat itu berada di pelabuhan. Kemudian putra Syaikh Rashid mendapat undangan ke Basrah beserta Mr. William Digger yang saat itu merupakan warga Inggris yang tinggal di Basrah untuk membantu menyelesaikan masalah tersebut dengan damai. Hal yang seperti ini jelas bukan lah perilaku dari orang-orang yang menganggap diri mereka sebagai bajak laut atau dipandang seperti itu oleh orang lain. Peristiwa ini menggambarkan bahwa Qawasim adalah orang-orang yang bertanggung jawab dan dihormati oleh berbagai pihak di kawasan Teluk.

Kemudian selama perang antara Qawasim dengan Imam Muscat, terjadi dua insiden pada tahun 1797 yang dikatakan oleh Lorimer sebagai aksi perompakan. Kelly kemudian mengatakan tuduhan yang sama mengenai ini:³⁸

"Pada tanggal 18 Mei 1797, kapal Bassein yang membawa kiriman EIC diserang dan dibawa oleh dua puluh dua dhow dari pulau Qais menuju Ras al-Khaimah dan dilepaskan beberapa hari kemudian. Pada bulan Oktober di tahun yang sama, kapal penjelajah milik EIC, *Viper*, tiba-tiba diserang oleh beberapa dhow Qasimi yang nampaknya berusaha untuk merebut persediaan mesiu dan senjata milik kapal tersebut. Dengan adanya komandan dan banyaknya awak kapal di darat, tampaknya kecil harapan bahwa Qawasim akan berhasil dikalahkan, namun mereka yang berada di kapal, dengan penuh kewaspadaan, menggagalkan upaya para perompak untuk naik ke kapal dengan memotong kabel dan menjatuhkan mereka ke laut. Ketika mereka mempunyai cukup ruang untuk berlayar, mereka mengusir kapal-kapal itu dengan beberapa sisi lebar yang terarah. Protes dilemparkan kepada Syaikh Saqr bin Rashid yang menjawab bahwa dhow yang terlibat dalam insiden itu berasal dari Lingah, bukan Ras al-Khaimah."

³⁷ Ibid

³⁸ Kelly, *Britain and the Persian Gulf*

Insiden tahun 1797 yang melibatkan kapal Bassein (milik EIC) dan kapal perang Viper menjadi studi kasus yang penting mengenai inkonsistensi narasi kolonial. Laporan oleh Kelly dan Lorimer yang secara cepat mengkategorikan serangan ini sebagai "aksi perompakan" mengabaikan fakta bahwa Qawasim saat itu sedang terlibat perang dengan Imam Muscat, sekutu Inggris. Dengan demikian, penyerangan terhadap kapal yang terkait dengan EIC mungkin lebih tepat diinterpretasikan sebagai tindakan permusuhan politik atau perampasan niaga dalam konteks perang regional, bukan kejahatan laut universal. Penekanan Kelly pada jumlah dhow Qasimi yang dilebih-lebihkan (dua puluh dua), serta penyimpangan fakta mengenai durasi penahanan Bassein (dua hari versus "beberapa hari"), berfungsi sebagai strategi retorik untuk membesar-besarkan ancaman Qawasim di mata parlemen dan publik Inggris. Distorsi ini adalah upaya awal untuk menggeser citra Qawasim dari pesaing politik menjadi penjahat maritim yang harus dimusnahkan.

Tanggapan Syaikh Saqr bin Rashid yang menyatakan bahwa dhow penyerang berasal dari Lingah, bukan Ras al-Khaimah, memberikan wawasan penting mengenai struktur politik maritim Qawasim yang terdesentralisasi. Respons ini dapat dianalisis sebagai manuver politik Syaikh untuk melepaskan tanggung jawab langsung dan menghindari pembalasan EIC. Namun, ini juga menunjukkan kenyataan di Teluk: kekuatan maritim Arab tidak terpusat secara hierarkis seperti struktur kekuasaan negara Eropa. Perlawanan terhadap Inggris dapat berasal dari berbagai klan atau wilayah sub-Qasimi (seperti Lingah), yang membuat tuduhan "bajak laut" yang ditujukan secara eksklusif kepada otoritas Ras al-Khaimah menjadi problematis. Insiden ini memperkuat bahwa EIC menghadapi jaringan perlawanan yang kompleks, dan respons militer pada tahun 1809 didasarkan pada keinginan untuk menghancurkan simbol perlawanan utama (Ras al-Khaimah), terlepas dari siapa pelaku sebenarnya di lapangan.

Sebagai catatan, perlu diketahui bahwa kapal Bassein diserang kemudian ditangkap di Rams dan ditahan di Ras al-Khaimah hanya selama dua hari, berbeda dengan apa yang dinyatakan oleh Kelly yang mengatakan 'beberapa' hari. Kelly juga membuat pernyataan yang dilebih-lebihkan dengan mengatakan bahwa jumlah dhow yang menyerang adalah dua puluh dua.

Komandan dari kapal Bassein menulis surat kepada Samuel Manesty yang berada di Basrah dan menjelaskan keadaan yang menyebabkan kapal tersebut ditahan. Dia memberitahu Manesty bahwa di sebuah tempat dekat Kishm, di Bassein, armada Syaikh Abdullah -saudara Syaikh Saqr- dengan beberapa kapalnya melaju ke arahnya dengan niat jahat, ketika mereka mendekat, dia memberikan sapaan yang bersahabat dan mengatakan bahwa Bassein adalah kapal milik Inggris. Komandan dari kapal-kapal dhow tersebut mengerahkan sekitar 250 orang di perahunya untuk menaiki kapal tersebut dan mengambil alihnya. Ketika Syaikh Abdullah mengetahui penangkapan kapal Bassein, dia datang sendiri ke kapal dan memerintahkan anak buahnya untuk turun dari kapal tersebut dan membawa komandan kapal Bassein bersamanya ke Qishm dan selanjutnya ke kapalnya sendiri. Syaikh Abdullah melakukan beberapa perbaikan terhadap Bassein dengan mengizinkannya pergi ke Basrah.

Manesty kemudian menyurati Syaikh Saqr bin Rashid, pemimpin Ras al-Khaimah, memprotes atas terjadinya insiden ini. Pada Oktober 1797, Syaikh Saqr membalas surat dari Manesty. Ia menegaskan dalam suratnya bahwa saat itu Inggris dan Ras al-Khaimah menjalin hubungan persahabatan dan ia menjamin keamanan kapal-kapal Inggris yang melewati wilayahnya. Syaikh Saqr melanjutkan bahwa mengenai penahanan kapal Bassein nampaknya terjadi sebuah kesalahpahaman. Ia menjelaskan bahwa dalam setiap peperangan, mereka hanya takut kepada Tuhan Yang Maha Kuasa dan akan memerangi musuh-musuhnya di mana pun. Syaikh Saqr menjelaskan bahwa mereka akan bersikap ramah kepada kapal-kapal milik pihak-pihak yang bersahabat dengannya saat itu seperti

Inggris, suku-suku Arab yang beraliansi, dan pemerintah Basrah. Tapi ketika bertemu dengan musuh, mereka tidak akan ragu untuk menyerang dan menghancurkannya.

Sekarang jelas bahwa insiden kapal Bassein adalah kesalahpahaman yang mengakibatkan penahanan terhadap kapal tersebut selama hanya 24 jam. Pemimpin Qasimi berusaha untuk memperbaiki kesalahannya secepat mungkin dan kepemimpinannya menunjukkan niat damainya. Tidak ada tindakan perompakan yang terjadi dan tidak ada kejahatan yang dilakukan. Bahkan Manesty mengonfirmasi niat baik Syaikh Saqr dan mengakui usahanya untuk memperlakukan bendera Inggris dengan hormat.³⁹

Insiden kapal Viper adalah contoh lain di mana kita sebenarnya bisa mengesampingkan isu perompakan dari peristiwa itu karena keadaan saat itu, sebagaimana penjelasan beberapa orang, menunjukkan adanya kebingungan yang besar mengenainya. Penjelasan insiden kapal Viper bisa dimulai dari sebuah surat yang ditulis oleh seorang warga Bushire, Kapten Smith, kepada Manesty di Basrah. Dalam surat tersebut, Smith melaporkan bahwa pada tanggal 14 September, kapal Viper tiba di Bushire dan pada pagi harinya Kapten Edward Stephenson memilih untuk datang ke darat dengan perahunya. Saat sedang sarapan di keesokan harinya, muncul peringatan yang menandakan adanya serangan dan setelah pergi ke tempat yang cocok untuk mengamati ternyata bisa dilihat bahwa kapal Viper sedang dikepung oleh empat kapal dhow besar. Kapten Stephenson ingin segera kembali ke kapalnya, tetapi Smith tidak membiarkannya untuk melakukan itu mengingat adanya kemungkinan bahaya yang menunggu di kapal. Syaikh Bushire sedang tidak berada di kota saat itu dan digantikan oleh saudaranya yang berpura-pura melakukan tindakan atas insiden ini padahal tidak sama sekali, sehingga kapal Viper hanya bisa melawan sendirian. Para awak kapal sedang sarapan ketika kapal dhow besar yang pertama tiba dan Viper meresponnya dengan segera melepas jangkar serta kemudian kabur. Pada saat yang bersamaan, para awak kapal Bersiap untuk menembak. Di saat itu lah Mr. Caruthers (kepala awak kapal) sayangnya terkena tembakan tapi ia bersikeras untuk bertahan di posisinya sehingga tembakan lain mengenainya dan mengakhiri hidupnya. Kapten Stephenson akhirnya bisa naik ke kapal dan mendapati bahwa amunisi kapal sudah habis. Kepala awak kapal tewas terbunuh, satu orang Eropa dan empat penduduk lokal terluka, dan satu orang diperkirakan meninggal dunia. Kapal-kapal dhow tersebut tiba di Bushire enam hari sebelum kedatangan Viper dan dipimpin oleh Syaikh Saleh, keponakan Syaikh Saqr, pemimpin Qasimi yang sedang berperang dengan Sultan Oman di Muscat. Tujuan dari kapal-kapal dhow tersebut adalah untuk menghadang armada Suree milik Oman di Basrah.

Pada sore hari kedatangan Viper, Syaikh Saleh bertemu dengan Kapten Smith. Syaikh Saleh memberitahunya bahwa ia ingin menyerang armada dhow Suree milik Oman ketika armada itu meninggalkan Basrah. Syaikh Saleh juga memintanya agar mengarahkan Kapten Stephenson untuk tidak melindungi armada Suree tersebut jika sekiranya nanti mereka mendekat untuk meminta perlindungan. Sebagai tambahan Syaikh Saleh meminta Kapten Smith atau warga Basrah lainnya untuk tidak melakukan pengiriman barang melalui armada dhow tersebut, namun jika ternyata harus mereka lakukan, harus mengutus seseorang bersamanya untuk memberitahu bahwa barang tersebut adalah milik Inggris dan tidak boleh dijarah.⁴⁰

Seorang broker EIC di Muscat memberikan penjelasan yang berbeda. Ia mengatakan bahwa pada hari itu para pedagang di Bushire mengumumkan adanya salah satu kapal milik Kompeni yang sedang berlabuh di Bushire mendapatkan serangan dari armada yang terdiri dari lima dhow milik Julfar dengan 250 awak kapal di dalamnya. Armada itu datang bermaksud untuk menyerang kapal tersebut. Kepala awak kapal segera melepaskan jangkar untuk kabur dan terlibat dalam aksi saling serang dari pagi hingga

³⁹ Sultan Muhammad al-Qasimi, *The Myth of Arab Piracy in the Gulf*, (Croom Helm Ltd.: Croom Helm, 1986)

⁴⁰ Sultan Muhammad al-Qasimi, *The Myth of Arab Piracy in the Gulf*, (Croom Helm Ltd.: Croom Helm, 1986)

sore ketika akhirnya banyak awak kapal dhow tersebut yang terbunuh. Kepala awak kapal dan satu orang lainnya terbunuh, sedangkan ada empat orang yang terluka.

Manesty mengirimkan surat kepada Syaikh Saqr meminta penjelasannya atas peristiwa ini. Syaikh Saqr mengirimkan surat balasannya pada Oktober 1797. Dalam surat balasannya tersebut, Syaikh Saqr berusaha untuk meluruskan kesalahpahaman yang terjadi dalam insiden ini. Ia menegaskan bahwa saat itu Ras al-Khaimah dan Inggris memiliki hubungan persahabatan dan mereka dilarang untuk melanggar perjanjian itu. Ia kemudian menjelaskan bahwa Syaikh Saleh yang memimpin armada dhow tersebut telah meninggalkan Ras al-Khaimah dan memisahkan diri darinya. Syaikh Saleh menikahi Wanita dari Bani Ma'in dan bergabung dengannya. Lebih lanjut, Syaikh Saqr menuturkan bahwa sejak permulaan terjadinya permusuhan antara Qawasim dengan Oman, Syaikh Saleh sudah bersama Bani Ma'in dan tidak bersama dengan Qawasim lagi. Saat insiden Viper terjadi, Syaikh Saleh sedang berada di Bushire untuk mengumpulkan persediaan mesiu dan meriam, tapi tidak memiliki niat melakukan kejahatan apa pun. Kapal Viper saat itu pertama-tama diserang oleh sebuah dhow milik orang-orang Arab Sohar dan kapal-kapal lainnya yang menemani Syaikh Saleh. Ketika akhirnya terjadi pertempuran dan korban mulai berjatuhan, Syaikh Saleh, yang bermaksud untuk menghentikan pertikaian, mendekati kapal Viper dengan dhownya sendiri dan kemudian terkena tembakan dari Viper. Di akhir surat, Syaikh Saqr mengatakan bahwa ia telah mengirim surat untuk membawa Syaikh Saleh ke Ras al-Khaimah untuk menyelesaikan insiden ini.⁴¹

Tidak ada tindakan perompakan atau perbuatan 'bajak laut' yang terjadi dalam insiden kapal Viper. Insiden ini bisa disimpulkan sebagai perbuatan orang-orang Arab tertentu demi kepentingan negara lain. Terlebih, kapal Viper juga sebenarnya yang pertama kali melepaskan tembakan karena kepala awak kapalnya mengira mereka sedang diserang. Orang Qawasim yang terlibat dalam insiden ini adalah orang yang bertindak secara independen, atau bahkan sebenarnya sudah tidak tergabung lagi. Dari segi korban sendiri, lebih banyak korban jiwa dari orang-orang Arab dibandingkan pihak kapal Viper.

3.3. Penyerangan terhadap Ras al-Khaimah 1809

Kampanye militer Teluk Persia 1809 adalah sebuah operasi EIC Inggris yang didukung oleh *Royal Navy* dan bertujuan untuk melemahkan sekaligus memaksa Qawasim yang berada di Ras al-Khaimah untuk menghentikan serangan terhadap kapal-kapal Inggris di kawasan Teluk. Operasi ini bisa dibilang sukses walau pun tidak memberikan hasil yang begitu signifikan bagi Inggris karena armada *Royal Navy* harus menjalankan operasi ini dalam waktu yang berdekatan dengan Perang Napoleon yang sedang berlangsung, sehingga mereka tidak bisa memberikan tekanan dalam waktu yang lama terhadap Qawasim. Operasi ini setidaknya berhasil menghancurkan tiga markas Qawasim dan lebih dari 80 kapalnya.

Pada April 1808, dikabarkan bahwa ada kapal-kapal dhow milik Qawasim yang muncul di Gujarat, menyerang kapal-kapal angkut yang ada di Surat sebelum akhirnya penyerangan itu diselesaikan oleh Angkatan Laut Bombay. Kemudian di tahun yang sama, sebuah armada besar yang terdiri dari 50 penyerang muncul di Laut Arab, dekat kawasan Sind di pesisir India dan mengambil alih sebuah kapal besar bernama *Minerva*. Inggris mengatakan bahwa tindakan ini adalah bentuk perompakan yang dilakukan oleh bajak laut dan harus dilawan.

Keputusan otoritas Inggris di India untuk meluncurkan kampanye militer pada tahun 1809 dipicu oleh motif ganda yang melampaui sekadar menanggapi "perompakan" di

⁴¹ Ibid

Sind. Di satu sisi, penyerangan terhadap kapal niaga di Surat dan penyitaan kapal Minerva merupakan ancaman langsung terhadap hegemoni ekonomi maritim EIC, menuntut pembalasan yang tegas. Di sisi lain, mobilisasi pasukan ini secara eksplisit bertujuan untuk melawan pengaruh Prancis di Teluk, yang mencerminkan kekhawatiran geopolitik yang lebih besar terkait Perang Napoleon yang sedang berlangsung di Eropa. Keterlibatan Prancis, meskipun mungkin kecil, memberikan justifikasi politik yang solid bagi Inggris untuk mengerahkan kekuatan Angkatan Laut Kerajaan (Royal Navy), mengubah konflik niaga lokal menjadi sebuah operasi anti-Prancis yang bernuansa strategis global, sehingga memperkuat argumen bahwa operasi ini adalah *military-political maneuver*.

Komposisi pasukan ekspedisi, yang terdiri dari kombinasi kapal perang kecil EIC, kapal pengebom, dan kapal pengawal Royal Navy, menunjukkan adanya kolaborasi strategis antara kekuatan dagang dan kekuatan negara. Kelengkapan pasukan darat dari garnisun Bombay (marinir EIC, insinyur, artileri, dan sepoy) menunjukkan keseriusan dan karakter ekspedisioner dari operasi ini. Namun, mobilisasi ini juga menunjukkan kerentanan logistik Inggris di kawasan. Keterlambatan karena pengawalan konvoi dagang dan hancurnya kapal Strombolo yang sudah usang menyoroti keterbatasan sumber daya yang tersedia. Keterbatasan ini kemudian dikonfirmasi oleh laporan Sultan Sa'id di Muscat mengenai bergabungnya lebih dari 20.000 prajurit Badui dengan Qawasim, memaksa Komandan Wainwright untuk membatalkan serangan darat yang berlarut-larut dan memilih serangkaian serangan cepat terbatas.

Sebagai respon atas penyerangan di Sind, otoritas Inggris di India memutuskan untuk membuat sebuah gerakan signifikan untuk memerangi Qawasim sebagai upaya untuk bukan hanya sekedar menghancurkan basis mereka dan menghancurkan sebanyak mungkin kapal-kapalnya, tapi juga untuk melawan pengaruh Prancis di Teluk. Pasukan dikumpulkan di Bombay selama musim panas, terdiri dari: kapal perang berukuran kecil EIC, *Mornington*, *Aurora*, *Mercury*, *Prince of Wales*, *Ariel*, *Nautilus*, *Ternate*, *Fury*, kapal pengebom *Strombolo*, dan kapal pengawal *Caroline* yang dipimpin oleh Charles Gordon serta *Chiffonne* yang dipimpin oleh John Wainwright.⁴² Pasukan tersebut dilengkapi dengan pasukan bantuan dari garnisun Bombay, termasuk berbagai marinir EIC, insinyur, pasukan artileri, pasukan sepoy dari *Bombay Native Infantry* kedua dibawah komando Letnan Kolonel Lionel Smith.⁴³

Pasukan ekspedisi meninggalkan Bombay pada 17 September dengan tujuan untuk berkumpul di Muscat pada pekan berikutnya. Namun, pasukan tersebut berulang kali tertunda selama perjalanan mereka, yang pertama adalah karena memberikan pengawalan kepada konvoi kapal dagang di Laut Arab dan kemudian selanjutnya karena menyelamatkan orang-orang yang selamat dari *Stromboli* yang sudah begitu using sehingga hancur di lautan dengan menelan banyak korban jiwa.⁴⁴ Ketika pasukan tersebut akhirnya tiba di Muscat pada bulan Oktober, Sultan Sa'id memberitahu Wainwright bahwa lebih dari 20.000 prajurit Badui telah bergabung dengan pihak Qawasim. Mengetahui bahwa penyerangan darat yang berlarut-larut tidak mungkin dilakukan dengan kekuatan yang tersedia, Wainwright bertekad untuk melakukan serangkaian serangan kecil terhadap pangkalan utama 'bajak laut' di wilayah Selat Hormuz, dimulai dari Ras al-Khaimah, di sebelah utara Selat pada pesisir Arab.⁴⁵

Armada Inggris tiba di Ras al-Khaimah pada 11 November, menemukan kapal Minerva dan armada dhow berada di pelabuhan. Armada 'bajak laut' Qawasim menginisiasi penyerangan kepada Inggris tapi kemudian mundur ketika mengetahui jumlah pasukan

⁴² William James, *The Naval History of Great Britain, Volume 5, 1808-1811* (Conway Maritime Press, 2002)

⁴³ Robert Gardiner, *The Victory of Seapower*, 2001

⁴⁴ Ibid

⁴⁵ John Marshall, *Royal Naval Biography*, 1823

ekspedisi yang sebenarnya. Minerva gagal untuk kembali ke pelabuhan dan akhirnya karam. Para awak kapal membakarnya untuk mencegah kapal itu diambil alih.⁴⁶ Di daratan, Qawasim dan sekutu Badui mereka membentuk serangkaian pertahanan di sekitar kota yang dilindungi dari pemboman lepas pantai armada Inggris dengan membuat gundukan pasir guna menghalangi kapal perang Wainwright mendekat. Pada 12 November, Wainwright mengerahkan kapal-kapal kecilnya di dekat pantai untuk memborbardir kota dan memberikan perlindungan bagi penempatan pasukannya di lepas pantai.⁴⁷

Taktik yang digunakan Qawasim di Ras al-Khaimah menunjukkan kemampuan adaptasi strategis terhadap ancaman yang dihadapi. Pembentukan pertahanan darat yang memanfaatkan gundukan pasir untuk menghalangi pemboman laut (yang merupakan keunggulan utama Inggris) adalah contoh inovasi taktis lokal yang cerdas. Menghadapi pertahanan ini, Inggris menerapkan strategi serangan gabungan (combined arms) yang terkoordinasi: penggunaan kapal-kapal kecil (squadron) untuk menyediakan tembakan meriam lepas pantai, diikuti oleh pendaratan amfibi yang dipecah menjadi dua skuadron (pengalih perhatian di Utara dan pasukan utama di Selatan). Keberhasilan operasi ini terletak pada penggunaan keunggulan teknologi dan disiplin infanteri Inggris, di mana pasukan Letnan Kolonel Smith menggunakan serangan bayonet dan taktik pembakaran gedung untuk menghancurkan keunggulan pasukan Arab yang terperangkap dalam pertempuran jarak dekat.

Pada pukul 02:00 tanggal 13 November, dua skuadron kapal melakukan pendaratan amfibi: pasukan kecil di bawah pimpinan Letnan Samuel Leslie mendarat di bagian utara dari posisi yang sudah ditentukan, bertindak sebagai pengalih perhatian sementara pasukan utama mendarat di selatan di bawah pimpinan Letnan Kolonel Smith. Pasukan Leslie berhasil mengalihkan perhatian pasukan Arab, tetapi masih cukup banyak yang tersisa di pertahanan selatan untuk melakukan serangan balik yang signifikan di tempat berpijak Smith.⁴⁸ Tembakan meriam dari perahu-perahu kapal yang menghalangi pendaratan berhasil mengusir orang-orang Arab, Smith memberikan komando kepada anak buahnya untuk maju dengan bayonet, mendorong masuk ke dalam dan mengusir orang-orang Arab dari rumahnya. Untuk menghancurkan keunggulan mereka, anak buah Smith membakar gedung-gedung di sepanjang jalan mereka, menciptakan kepulan asap tebal sehingga memudahkan mereka untuk merebut istana Syaikh.⁴⁹

Wainwright memerintahkan skuadronnya untuk masuk ke pantai dan di sana membakar lebih dari 50 kapal Qawasim, termasuk 30 baghala besar.⁵⁰ Smith berhasil menguasai kota, membakar gudang-gudang dan menghancurkan penyimpanan amunisi serta benteng-benteng di sekitar kota.⁵¹ Pasukan Arab, yang mundur setelah kejatuhan istana, berusaha memprovokasi pasukan Inggris di bukit sekitar tapi tidak bisa membuat serangan balasan. Pada 14 November, operasi berhasil dilakukan dan pasukan Inggris kembali ke kapal mereka dengan jumlah korban yang terbilang kecil, lima tewas dan 34 terluka.⁵² Kerugian yang dialami oleh orang-orang Arab sulit diperkirakan namun bisa dibilang signifikan. Sementara kerusakan yang terjadi pada armada Qawasim sangat parah: lebih dari separuh jumlah kapal-kapal terbaiknya hancur di Ras al-Khaimah.

Meskipun operasi 1809 berhasil menghancurkan infrastruktur utama Qawasim, termasuk lebih dari 50 kapal terbaiknya di pelabuhan dan membakar benteng-benteng,

⁴⁶ Ibid

⁴⁷ Robert Gardiner, *The Victory of Seapower*, 2001

⁴⁸ Ibid

⁴⁹ Ibid

⁵⁰ William James, *The Naval History of Great Britain, Volume 5, 1808-1811* (Conway Maritime Press, 2002)

⁵¹ ⁵¹John Marshall, *Royal Naval Biography*, 1823

⁵² Ibid

keberhasilan taktis ini tidak diikuti oleh keberhasilan strategis jangka panjang. Jumlah korban Inggris yang kecil (5 tewas, 34 terluka) secara operasional dianggap sukses, namun hasil akhirnya hanya "meredam" aktivitas Qawasim. Keterbatasan waktu operasi akibat Perang Napoleon menyebabkan kurangnya tekanan berkelanjutan. Akibatnya, seperti yang terbukti pada tahun 1811 ketika perhatian Angkatan Laut Inggris beralih ke Jawa, Qawasim dengan cepat berhasil bangkit kembali (melakukan resurgence). Hal ini menunjukkan bahwa upaya penghancuran basis fisik tanpa diikuti dengan penandatanganan perjanjian politik yang mengikat, hanya memberikan solusi sementara terhadap masalah yang berakar pada persaingan ekonomi dan politik regional yang lebih dalam.

Operasi tersebut sukses meredam pengaruh Prancis di Oman dan mencegah kekuatan-kekuatan politik di kawasan itu dari melakukan penyerangan terhadap kapal-kapal Inggris, tapi hal ini tidak berhasil meredam aktivitas Qawasim di Teluk sepenuhnya. Pada 1811, ketika banyak armada *Royal Navy* dan EIC di Samudra India yang diarahkan menuju Jawa, Qawasim berhasil bangkit kembali.

4. Kesimpulan

Penelitian ini telah berhasil mengupas peristiwa Penyerangan Ras al-Khaimah pada tahun 1809 dengan menekankan pada bagaimana label 'bajak laut' digunakan secara sistematis sebagai alat untuk membenarkan kekerasan militer oleh East India Company (EIC). Secara historis, pemberian label ini kepada masyarakat pribumi di Teluk Persia oleh pasukan Inggris harus dipertanyakan legitimasi dan keadilannya. Label 'bajak laut' yang disematkan pada Qawasim tidak hanya menciptakan narasi hitam-putih, tetapi juga berfungsi sebagai justifikasi moral dan politik yang kuat bagi penyerang untuk melakukan intervensi. Analisis menunjukkan bahwa konsep 'bajak laut' bukanlah cerminan keadaan objektif semata, melainkan hasil dari dinamika politik dan kepentingan ekonomi Inggris yang berupaya mendominasi jalur perdagangan di Teluk. Sebagai taktik retorika, label ini efektif meredam perlawanan, memperoleh dukungan untuk aksi militer, dan membentuk narasi yang memisahkan antara pihak 'beradab' (Inggris) dengan pihak 'kriminal' (Qawasim), sehingga mempersulit pemahaman konflik yang sebenarnya kompleks dan didorong oleh persaingan dagang.

Dampak jangka panjang dari pemberian label 'bajak laut' ini terasa hingga kini, karena label tersebut memengaruhi representasi sejarah wilayah tersebut dan berpotensi mengaburkan fakta. Temuan ini menggarisbawahi pentingnya kritisisme historis dalam mengevaluasi peristiwa masa lalu. Sejarah Penyerangan Ras al-Khaimah menjadi ilustrasi nyata tentang bagaimana narasi, yang dibentuk oleh kekuatan dominan, dapat memengaruhi pandangan dan tindakan politik. Oleh karena itu, penelitian ini menegaskan bahwa label 'bajak laut' tidak hanya berfungsi sebagai deskripsi biasa, melainkan sebagai instrumen kekuasaan yang membentuk pemahaman kita tentang peristiwa sejarah. Kesimpulan ini mengajak pembaca untuk selalu bersikap kritis terhadap narasi sejarah yang diwariskan dan menggali lebih dalam kompleksitas di balik setiap konflik, demi mencapai rekonsiliasi sejarah yang lebih objektif.

Daftar Pustaka

- Abdurrahman, Dudung. Metode Penelitian Sejarah Islam. Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2011.
- Al-Qasimi, Sultan Muhammad. Arab 'piracy' and the East India Company Enroachment in the Gulf 1797-1820. Disertasi. Universitas Exeter, 1985.

- Al-Qasimi, Sultan Muhammad. *The Myth of Arab Piracy in the Gulf*. Croom Helm Ltd, 1986
- Arifin, Faizal. *Metode Sejarah: Merencanakan dan Menulis Penelitian Sejarah*. Yogyakarta: Deepublish, 2023.
- Arman, D. "Sejarah Pulau Siantan Sebagai Pusat Aktivitas Bajak Laut Dan Daerah Pelarian Politik Pada Abad 18 M." *Local History & Heritage* 2, no. 1 (2022): 1–9.
- Faizatun Nisa, Siti, Aji Kusuma Dwi Yoga, and Ronal Ridhoi. "Terpinggirkan Di Tanah Kelahiran: Potret Kelompok Indo Di Hindia Belanda Abad Ke-19-20." *JOIN* Vol. 01, No. 02 (2021).
- Gardiner, Robert. *The Victory of Seapower*. 2001.
- Hasanuddin, H. "Pelayaran Niaga, Bajak Laut, Perkampungan Pedagang Di Gorontalo." *Walasuji* 9, no. 2 (2018): 261–75.
- James, William. *The Naval History of Great Britain, Volume 5, 1808-1811*. Conway Maritime Press, 2002.
- Kajat, Mohamad, and Siswoharsojo. *Soeara P.K.V.I. Solo: Hoofdbestuur P.K.V.I.*, 1933.
- Kelly, John Barrett. *Britain and the Persian Gulf*.
- Kemphthorne, George Borlase. "Notes made on a Survey along the Eastern Shores of the Persian Gulf in 1828." *Journal of The Royal Geographic Society*, 1835.
- Lapian, Adrian B. *Orang Laut Bajak Laut Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Edited by edisi 1. Jakarta: Komunitas Bambu, 2009.
- Lorimer, John Gordon. *Gazetter of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia*. Calcutta, 1908.
- Madjid, M. Dien, and Johan Wahyudhi. *Ilmu Sejarah: Sebuah Pengantar*. Jakarta: Prenada Media Group, 2014.
- Marshall, John. *Royal Naval Biography*. 1823.
- Maurizi, Vincenzo. *History of Seyd Said, Sultan of Muscat*. London, 1819.
- Mataram, Siswoharsojo. *Soeara P.K.V.I. Djokja: Hoofdbestuur P.K.V.I.*, 1936.
- Milburn, William dan Thomas Thornton. *Oriental Commerce: Or The East India Trader's Complete Guide (1825)*. Kessinger Publishing, 2009.
- Mulyanto, Heru. "Orang Laut – Bajak Laut – Raja Laut: Teori Adrian B. Lapian Dalam Pola Masyarakat Maritim Kerajaan Sriwijaya." *Paradigma: Jurnal Kajian Budaya* 15, no. 1 (2025): 57–67. <https://doi.org/10.17510/paradigma.v15i1.1409>.
- Niebuhr, Carsten. *Description de l'Arabie*. Copenhagen, 1773.

- Raychaudhuri, Tapan dan Irfan Habib. *The Cambridge Economic History of India Vol. 1 (1200-1750)*. Cambridge University Press, 2008.
- Saptari, R. *Bangsa Dan Politik Perpekerjaan Dalam Proses Dekolonisasi*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2013.
- Sejarah Kesehatan Nasional Indonesia*. Jilid I. Departemen Kesehatan RI, 1978.
- Tricahyono, Danan. "Buruh Dalam Sejarah Indonesia: Studi Tentang Aktivitas Buruh Pada Masa Pemerintah Kolonial Belanda Periode 1870-1942." *Universitas Sebelas Maret Surakarta Volume 16, No 2* (September 2020).
- Yoseph Soeharso, Silverius. "Pendekatan Integratif Terhadap Faktor Yang Mempengaruhi Intensi Buruh Untuk Mengikuti Aksi Kolektif" *Makara, Sosial Humaniora Vol. 13, No. 2* (Desember 2009).