

الحركة التجارية البحرية بين العرب والملايو: قراءة تاريخية

Maritime trade movement between Arabs and Malays: A Historical Review

Menelusuri Sejarah: Perdagangan Maritim antara Arab dan Melayu

رحمة بنت أحمد عثمان^{*}، محمد صالح يابا^{**}، صالح الزهيمي^{***}، لطيفة ناجحة^{****}، بنت محمد^{*****}، وأدهم محمد علي حموية^{*****}

الملخص

بدأت العلاقة بين الشرق الأوسط ومناطق جنوب شرق آسيا منذ عهد سحيق عندما اخترط الملاحون من أرخبيل الملايو والخليج العربي في التجارة البحرية، وتباعوا المنتجات المرحة للبلدانهم من مثل التوابل والمعادن والبخور والعاج، وعليه؛ يهدف هذا البحث إلى الإبانة عن العلاقات التاريخية بين خليج عُمان وأرخبيل الملايو بعامة، وإسهامها في التجارة العالمية والشاطئ الملاحي، في سبيل توضيف العلاقة الخاصة بين عُمان وقدح العريقة بخاصة، وكذا يهدف البحث إلى الكشف عن المصادر التاريخية التي ذكرت المناطق الملايوية في قصص الرحلات المتنوعة التي

* أستاذ بقسم اللغة العربية وأدابها، كلية عبد الحميد أبو سليمان ل المعارف الوجه والعلوم الإنسانية، الجامعة الإسلامية العالمية بماليزيا، البريد الإلكتروني: rahmahao@iium.edu.my

** أستاذ في الأدب المقارن، كلية العلوم الإنسانية، جامعة العلوم بماليزيا، البريد الإلكتروني: mdsalleh@usm.my

*** دكتور، رئيس مجلس إدارة شركة عبر الخليج لتقنية المعلومات بمسقط، عمان، البريد الإلكتروني: zuhimi@gmail.com

**** طالبة دراسات علياء، كلية عبد الحميد أبو سليمان ل المعارف الوجه والعلوم الإنسانية، البريد الإلكتروني: latifahna.jihah@gmail.com

***** أستاذ مساعد في كلية التربية، الجامعة الإسلامية العالمية بماليزيا، البريد الإلكتروني: adhamawiya@iium.edu.my

ألفها مؤرخون ورحالة عرب مبرزون، وقد وظفنا المنهج التاريخي معتمدين طريقة التحليل الوصفي للأحداث وال العلاقات التاريخية والتجارية بين ماليزيا وعمان، مع تحليل الوثائق والصور المرفقة والمصادر التاريخية، ومن أجل التوصل إلى استنتاجات علمية دقيقة؛ عملنا على دراسة المعطيات الوثائقية وتحليلها ومقارنتها ونقدّها نقداً علمياً تاريخياً، وخلصنا إلى أن للعلاقات التجارية البحرية بين عُمان وماليزيا مكانة بارزة في إدارة التجارة البحرية عالمياً، والتحكم بأبرز الممرات والمضائق والمحطات التجارية البحرية، مما هيأ لسيطرتهما الكاملة على شبكة الملاحة البحرية عالمياً في حقب متقطعة، ومن ثم يلزم توجيه المزيد جهود في مجال التاريخ والآثار لمعرفة المزيد عن هذه العلاقة الوثيقة بين عُمان وماليزيا.

الكلمات المفتاحية: الملاحة، التجارة البحرية، عُمان، الملايو، قدر.

Abstract

The relationship between the Middle East and the Southeast Asian region had begun since time immemorial when sailors from the Malay Archipelago and those from the Arabian Gulf started to get involved in maritime trade dealing with lucrative products from the Southeast Asian region such as spices, metals, and aromatics. Thus, this study aims at highlighting the maritime trade relations between Oman and Malaysia in the field of maritime trade and navigation to know and convey the historical and realistic experience and the prominent role of maritime relations between Malaysia and Oman to demonstrate its effective contribution to world trade and maritime activities. To do so, the researchers attempt to uncover historical sources that have mentioned Malay regions in the stories of various journeys written by prominent Arab historians and travelers. We have employed the historical approach based on descriptive analysis by describing the events and maritime trade relationship between Malaysia and Oman, and analyzing enclosed documents, photographs and historical sources. This study has found that in history the Omanis and the Malays respectively controlled important chokepoints, specifically along the Strait of Ormuz and the Strait of Malacca. Their vital and active roles in international trade and maritime activities remain extant up until the 18th century CE. Indeed, their trade and cultural legacies could still be traced up to the present time. However, steps that are more active should be taken in promoting the study of historical and archaeological resources to further discover the extent of the connection.

Keywords: Navigation, Maritime trade, Oman, Malay Archipelago, Ancient Kedah.

Abstrak

Hubungan antara Timur Tengah dan Asia Tenggara telah terbentuk sejak sekian lama. Ia bermula ketika penduduk dari Kepulauan Melayu dan Teluk Arab mula belayar dan berdagang melalui jalan laut. Perjalanan ini telah membawa pertukaran barang-barang dagangan seperti rempah-ratus, logam, dan wang-i-wangian dari rantau Asia Tenggara dengan pesat. Untuk mengkaji kepentingan dan impak hubungan Malaysia-Oman dalam aspek dunia perdagangan dan aktiviti maritim, kajian ini mengetengahkan hubungan perdagangan laut antara dua negara ini, terutamanya dalam bidang pandu arah laut dan perniagaan bagi membuktikan kesahihan peristiwa sejarah. Untuk itu, para pengkaji merungkai sumber sejarah yang telah ditulis oleh para sejarawan dan pengembara Arab mahsyur yang menyebut berkenaan rantau Melayu dalam pelbagai hikayat pelayaran mereka. Kami menggunakan pendekatan sejarah dengan mengaplikasikan analisis deskriptif untuk menerangkan hubungan perdagangan laut antara Malaysia dan Oman, serta menyelidik dokumen sulit, fotografi, dan sumber-sumber sejarah. Berdasarkan sejarah, kajian ini mendapati, kerajaan Oman dan Melayu, masing-masing mengawal titik penyekatan jalan laut yang utama iaitu Selat Hormuz dan Selat Melaka. Selat-selat ini terus memainkan peranannya dalam perdagangan antarabangsa dan aktiviti maritim hingga ke kurun -18. Malah, legasi perdagangan dan kebudayaan dua negara ini masih boleh dijejaki hingga ke hari ini. Walau bagaimanapun, langkah yang lebih proaktif wajar diambil bagi memasarkan bidang kaji sejarah dan sumber arkeologi agar kesinambungan hubungan tersebut boleh terus dikaji.

Kata Kunci: Pandu arah, Perdagangan maritim, Oman, Kepulauan Melayu, Kedah Tua.

مقدمة

بدأت العلاقة بين الشرق الأوسط ومناطق حنوي شرقي آسيا منذ عهد سحيق عندما توافد الملاحون من أرخبيل الملايو والخليج العربي للانخراط في التجارة البحرية المرجحة للسلع من حنوي شرقي آسيا من مثل التوابل والمعادن والبحور، فمنذ القرن الميلادي الأول تناوبت أساطيل ضخمة من السفن العربية والملايوية تبحر ذهاباً وإياباً بين موانئ حنوي شرقي آسيا بعامة، وأرخبيل الملايو بخاصة، وبين موانئ الشرق الأوسط بعامة، وحنوي الجزيرة العربية بخاصة، ولاحقاً على في زمن الخلافة الإسلامية عُرفت سواحل حنوي شرقي آسيا وأرخبيل الملايو عند العرب جمِيعاً باسم "بلاد الزياج"، وهو اسم عربي أطلق على إمبراطورية الملايو "سريفيجايا" التي عُرف شعبها باسم "سيابيحا"، وقد استمرروا مرکزاً للتجارة الفخمة المرجحة في العصر الإسلامي

الذهبي، أي الدولة العباسية، فقد وُثّقت الكتابات العربية التاريخية ذكرهم كثيراً ما بين القرنين التاسع والحادي عشر الميلاديين، ونشاطهم في مناطق المحيطين الهندي والهادئ، ولكن غالباً ما هُمشت ذلك الدراسات السائدة في هذا المجال.

وهكذا مثلت موانئ عربية من مثل صحار وصور ومسقط وقلهات في عُمان، وملايوية من مثل قدح وباساي وملقا؛ مثلت صلة الوصل بين الموانئ الصينية من مثل كينشوا وجوانزو، والعباسية من مثل عدن والبصرة.

ومن ثم يسعى هذا البحث إلى نقل قضية مهمة وتاريخ عظيم في العلاقات العربية (العمانية تحديداً) والملايوية (الماليزية تحديداً) في مجال الملاحة والتجارة البحرية؛ إذ يناقش حقيقة تارikhية مفادها أن العُمانيين والماليزيين كانوا يتحكمون بالمرات الضيقة المهمة لحقبة طويلة، وبخاصة عبر المضائق المائية من مثل هرمز وملقا، فدورهما البارز في التجارة العالمية والنشاطات البحرية استمرت حتى القرن الثامن عشر الميلادي، ومعاً سيطرا على الشبكة البحرية قبل بحث القوى الاستعمارية الأوروبية، وما زال ممكناً تتبع موروثهما التجاري والثقافي إلى عصرنا الحاضر.

ويميز هذا البحث من غيره أنه الأول من نوعه في توظيفه الوثائق التاريخية والمصادر الموثوقة من المؤرخين الأوائل فيما يخص العلاقة التجارية البحرية العُمانية والملايوية، ويكشف عن أهم الموانئ والمضائق البحرية بين عُمان ومالزيا، ولا سيما مدينة قدح الماليزية ودورها في تعزيز تلك العلاقة، وكذلك يتميز هذا البحث بالدقة في نقل تفاصيل تلك العلاقة التاريخية من خلال تحليل وثائق ومصادر تاريخية أصلية واقعية أسهمت في التوصل إلى النتائج المؤمل تحقيقها في هذا البحث.

وعليه يتبع هذا البحث للقراء والباحثين والمتخصصين الاستفادة من تاريخ التبادل التجاري البحري العربي الملايو، وذلك بتوظيف المنهجين التاريخي والوصفي التحليلي لاستقراء البيانات التاريخية التي حفظتها الوثائق والصور وكتابات المؤرخين

العرب عن العلاقة التجارية البحرية بين الشعوبين، ومن ثم تحليلها ومقارنتها ونقدتها علمياً؛ توصلاً إلى استنتاجات علمية دقيقة متناسبة زمانياً ومكانياً.

الملاحون والتجار العرب والملايو

كانت آسيا قديماً منطقة عالمية نشطة مرتبطة عن طريق الشبكات البحرية بين الشرق الأوسط والشرق الأقصى، فقد أصبح المحيطان الهندي والمادي طريقاً رئيساً للبحارة والتجار والمسافرين الذين يتنقلون من مكان إلى آخر لأغراض مختلفة منذ عصر حضارة بلاد ما بين النهرين في القرن الثالث قبل الميلاد، ومنذ القرن الأول الميلادي تناوبت أساطيل ملايوية ذهاباً وإياباً بين موانئ الخليج العربي وبحر الصين، ومهمتها الرئيسية تزويد أسواق الشرق الأوسط بمنتجات معروفة من أرخبيل الملايو من ضمنها القرفة والقلفاس، مع ذكر أن بعض الملايو استقروا في ميناء عدن (Shaffer, 1996: 16)، في حين سافر آخرون إلى مناطق أبعد في سواحل شرق آسيا وأفريقيا ومدغشقر حيث استقروا هناك، وأصبحوا أصلاً لسكان ملماش الحاليين (Md. Salleh, 2020: 63).

ومن الجانب الآخر توجهت سفن من الخليج العربي نحو وادي السند من أجل تبادل المنتجات النادرة من مثل الفضة والبرونز وال الحديد واللؤلؤ وغيرها،¹ وقد استمر هذا الوضع عبر القرون إلى عصر الدولة الساسانية؛ إذ تردد العرب والفينيقيون والفرس والهنود إلى موانئ جنوب الصين للحصول على منتجات من مثل الحرف والحرير والورق والشاي، فقد كانت هذه الموانئ تزود المناطق الغربية بهذه المنتجات

¹ لمزيد بحوث عن الاتصال الملاحي لبلاد الرافدين، ينظر:

A. Panaino and A. Pira (2004), *Growing in a Foreign World: For a History of the "Meluhha Villages"*; A.H. Dhani and B.K. Thapar (1996), *The Indus Civilization*. UNESCO; and S.R. Rao (1965), *Shipping and Maritime Trade of the Indus People*.

المرجحة^٢ التي أصبحت المصدر الرئيس للشراء الذي أغنى أغلب الجهات السياسية الحاضرة على امتداد سواحل المحيطين الهندي والهادئ، بل إنهم اشترطوا على كل حضارة أن تزود غيرها في استمرار ممتلكاتها ذات الجودة الرفيعة التي تمثلها.

منح ارتفاع الإمارة الإسلامية في الشرق الأوسط في القرن السابع الميلادي، ثم الدولة العباسية في القرن الثامن الميلادي؛ منح الفرس والعرب - بما فيهم العُمانيون - دوراً مهماً في الشبكة التجارية، فقد كانت السفن تتجه إلى الهند والصين، وتمر عبر جنوب شرق آسيا، ولا سيما سريفيجايا. بما فيها مملكة قدح، وللحمة عن مدى نشاط العُمانيين في التجارة البحرية بالشرق الأقصى يقول سليمان التاجر (Nadvi: ٢٠٠٧، ٤٥): "معظم السفن الصينية تكون محملة في سيراف، يجلبون البضائع من سيراف وعمان على متنهن قوارب، ويحملونها على متنهن سفن تبحر إلى الصين...".^٣

وقد ذُكرت العلاقات التجارية مع منطقة جنوب شرق آسيا في مصادر عربية متنوعة من مثل كتابات الطبرى الذى ذكر "الزابج"، وهو مصطلح يخص إمبراطورية سريفيجايا البحرية التى حكمت ساحلين فى مضيق ملقا وجزيرة جاوة بين القرنين السابع والثاني عشر الميلادى، وقد عُرفت هذه الإمبراطورية باسم (سيابيحا)، وعُربن إلى (الزابج)، ويرى بعض العلماء أن الاسم أصله من (جاوة، جاوـكا، جاودـوبا)، وهي أسماء قديمة لمناطق فى جنوب شرق آسيا شملتها سلطة سريفيجايا، فقد كانت لها السيادة المطلقة فى المنطقة، وأسست تعاوناً احتكارياً بحرياً بين مختلف المالك

² Derek Heng (2012), Sino-Malay Trade and Diplomacy from the Tenth through the Fourteenth Century. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.

³ Syed Sulaiman Nadvi (2007), The Arab Navigation. New Delhi: Adam Publishers and Distributors. p. 45.

⁴ G. Coedes (1968), The Indianized States of Southeast Asia. Honolulu: University of Hawaii Press.

القبيلية في جنوب سومطرة عند حادثة الوسطى (تحت سلالة سيلنдра)، وفي شمالي شبه جزيرة الملايو.^٥

وكان أباطرة سريفيجايا من الشخصيات القوية التي خلدت ذكرها المؤلفات التاريخية العباسية، إلى جانب نظائرهم في الهند والصين، أما الحكومات الساحلية للزابع في شبه جزيرة الملايو فحدّدتها ماليزيا الحديثة مؤلفات المسعودي والرامهرمزى وسليمان التاجر، وغيرهم من المؤرخين، وأسماء من مثل (قلحا) و(كلاه) و(كلهيار) و(كدرام) ترددت فيها كثيراً، وكلها تشير إلى مملكة قدح التي تقع داخل المنطقة مروراً بالساحل من جنوب ميانمار إلى شمالي شبه جزيرة الملايو.

وكانت مملكة قدح العريقة (كلاه) شريكاً رئيساً ضمن السيادة البحرية لسريفيجايا،^٦ ومثلت نقطة اتصال للبحارة العرب القادمين من موانئ عُمان الكبيرى من مثل البصرة وسراف وبشهر وصحار وصور وقلهات ومسقط وجلفار، وغيرها من المناطق، ولكن يهمش ذكر البحارة العُمانيين في الدراسات الأكاديمية مقارنة بأسماء أكثر بروزاً للعرب الفرس، ومن ثم لا يمثل أولئك حيداً على الرغم من كيافهم الثقافي الاجتماعي البارز وطبعتهم البحرية الخاصة، ويدعم ذلك أن كثيراً من السجلات التاريخية للشرق الأوسط عن الاتصالات الملاحية مع أرخبيل الملايو جاءت من البحارة العُمانيين وغيرهم العاملين في موانئ عُمان الكبيرى بما فيها الموانئ الفارسية، فقد انتشرت في منطقة الخليج العربي التجمعات العُمانية، ولا سيما الأزرد الذين هاجروا من اليمن، وتميزوا بالملاحة منذ الحقبة السياسية؛ لأنهم عاشوا منذ الأزل على السواحل، وتحديداً في مسقط وموانئ أخرى حول مضيق هرمز

^٥ Paul Wheatley (2010), *The Golden Khersonese*. Kuala Lumpur: University of Malaya Press.

^٦ اختلف العلماء في موقع كلاه، ولكنهم اتفقوا على ضرورة وقوعها على طول امتداد الساحل الغربي لشبه جزيرة الملايو. المرجع السابق.

الإستراتيجي؛ لذا كان من المهم الإشادة بدور البحارة العُمانيين وسفنهم التي تسمى (البلغة) في حقبة تفُوق الملاحة العربية؛ إذ ساعدوه على تعزيز النشاط التجاري الاقتصادي في المحيطين الهندي والهادئ.



البلغة (سفينة عُمانية قديمة) في ميناء مسقط ١٨٣٨

نظرًا إلى الموقع الإستراتيجي لموقع عُمان حظي العُمانيون بمكانة أشبهت المكانة التي حظي بها الملايو الذين سيطروا ردحًا طويلاً على أهم مضيق مائي في العالم هو مضيق ملقا الذي كان يتبع إمبراطورية سريفيجايا وملكة قدح العريقة، ولم يدم ذلك بعد تفكك الإمبراطورية بسبب غزو تشولا عام ١٠٢٥، فصار الأرخبيل محلاً للنزاع بين سiam من جهة وبين سلالات الجاوين من سينجو ساري ما جاباهيت من جهة أخرى، في حين عانى ورثة إمبراطورية سريفيجايا الملايوية نتيجة ذلك، وفي القرن الثالث عشر الميلادي بدأت المخريات تتغير مع تحطيم ممالك الملايو في باساي وسنغافورة القديمة مرحلة شغور العرش، وفي عام ١٤١١ تأسست سلطنة ملقا التي سيطرت لاحقًا على شبه جزيرة الملايو بأكملها بما فيها الساحل الشرقي لسومنطرة وأرخبيل رياو، ولُقبت "بندقية الشرق"، ومنذ نشأتها أصبحت ملقا شريكًا تجاريًا مهمًا للمملكة العُمانية الفارسية في هرمز في الخليج العربي حتى عام ١٥١١.



ملقا "بن دقية الشرق"

أما مملكة قدفع العريقة شمالاً فعانت تباعاً سلاطينها باستمرار بسبب التبعية لسيام وملقا، وقد استقلت أحياً لتسيطر على الساحل الشمالي الشرقي لشبه جزيرة الملايو، كما حدث عام ١٨٢١، واستمرت إلى عام ١٨٤٢ عندما غرّتهم سيام وسلبتهما استقلالهما، ثم استمروا في تبعيتها حتى عام ١٩٠٩ عندما تسلّمت السلطة البريطانية مملكة قدفع العريقة وفق المعاهدة الأنجلو سيامية.

وعلى الرغم من ضعف مملكة قدفع العريقة والحكومات الملايوية التقليدية؛ استمر إسهامهم في الملاحة البحرية العالمية حتى إلى اليوم.

الحضور العماني في أرخبيل الملايو

كان الاتصال المبكر بين البحارة العرب والفرس مع أرخبيل الملايو من خلال مررين بحريين؛ أوهما عبر مر البحر الأحمر، والثاني عبر مر الخليج العربي، فمع ظهور الإسلام في الحجاز ذي الاتصال مع موانئ البحر الأحمر في تهامة واليمن؛ صارت المنطقة منطلقاً للتجار المسلمين الأوائل يُحررون منها شرقاً، وإلى حينه لم يكن قد ظهر الأدب التاريخي، فلم تُعرف كتابة تفاصيل تلك الرحلات وأحداثها، وإنما ثُنوّقت أنواع أدبية تقليدية من مثل الرجز والشعر والسجع، ومع التطور السريع للملاحة العربية والحضارة الإسلامية بدأت الحال تتغير، وذلك لأن تحول العاصمة الإسلامية

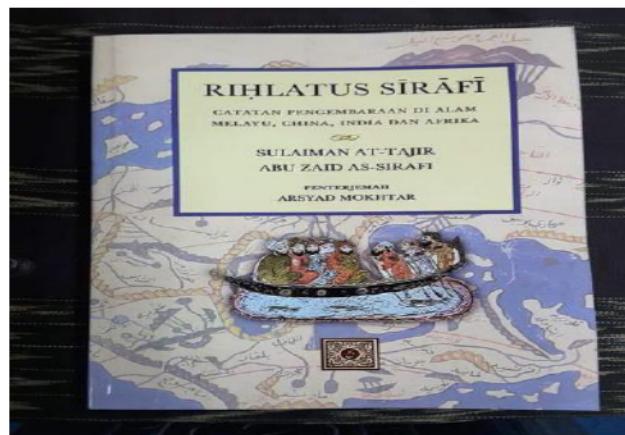
من المدينة ودمشق إلى بغداد دفع إلى التحول من مر البحر الأحمر إلى مر الخليج العربي، مما عزز المكانة التجارية لموانئ قديمة من مثل البصرة ومسقط، وحديثة من مثل بوشهر وسيراف وصغار وجلفار وصور حيث كان الحضور العُماني القديم.

وقد أدى ازدهار تلك المدن إلى أن وسعت نشاطاتها البحرية إلى الشرق حتى إلها تفوقت على ما كان للدولة الساسانية من حضور في الاتصال العالمي مع الهند وجنوب آسيا والصين، وهذا ما عملت على تعزيزه الخليفة العباسية في بغداد، ووثقته السجلات التاريخية والأدبية التي ذكرت مئات الأماكن التي كانت على اتصال دائم مع ملاحِي الخليج العربي، ووثقت تفاصيل عن المشرق الغريب بما في ذلك أرخبيل الملايو، وذلك لأن العرب والفرس - بتنوعهم الفكرية الثقافية في موطنهم - كانوا حريصين ومتّحدين لاكتشاف تلك المنطقة البعيدة، وهكذا حوت السجلات التاريخية والأبية معلومات ثرّى عن علوم الحغرافيا والنبات والحيوان والبحار والفلكلوك والإنسان والاجتماع، وغيرها من المواضيع التي درسوها في أثناء الرحلات البعيدة إلى الشرق.

وقد كانت أشهر القصص تتحدث عن السلع الثمينة من مثل الكافور والصبار والتوابل (القرنفل، القرفة، البهار) واللبان الحاوي والرصاص وال الحديد والعود التي صدرّها بلاد الملايو، وكذا الشاي والخزف واليشم المخلوقة من الصين عن طريق الموانئ الملايوية، وذلك كله لتلبية الطلبات المتزايدة في بلاد العرب، ولا سيما بغداد، وقد حُملت مع هذه السلع معلومات مهمة تتعلق بالثقافة والاجتماع والسياسة لدى الملايو، وهو فضول يدل على أن المجتمعات البحرية العربية الفارسية أدركت أهمية الجانب الإنساني لاتصالها مع المجتمعات الغربية التي تبعد آلاف الأميال من أوطاهم، فضلاً عن أن هذه المعلومات كانت يحتاج إليها الخليفة العباسى في بغداد من أجل تنظيم التجارة المرجحة وإرسال السفارات السياسية.

180 رحمة بنت أَحْمَد عُشَيْمَان، مُحَمَّد صَالِح يَابَار، صَالِح الرَّهِيمِي، لطِيفَة ناجحة بنت محمد، وأَدَمْ مُحَمَّد عَلَى جُوبَة

وآنذاك كان العصر الذهبي للسجّلات التاريخية والأدبية التي وثقت النشاط البحري إلى الشرق، وبخاصة إلى الموانئ الملايوية على طول مضيق ملقاً وعبر شبه جزيرة الملايو، ونذكر من أشهر الرحالة والمؤرخين الذين عملوا على ذلك سليمان التاجر (توفي نحو ٩٥٠ م)، واليعقوبي (٩٦٧ م)، وابن الفقيه (توفي نحو ٩٠٢ م)، وابن خرداذبه (٩١٢ م)، وأبو زيد السيرافي (توفي نحو ٩١٦ م)، وأبو دلف الخزرجي (توفي نحو ٩٤٢ م)، والمسعودي (٩٥٦ م)، وبررك بن شهريار الراهمهزمي (توفي نحو ٩٥٣ م)، والبيروني (١٠٥٠ م)، والإدرسي (١١٦٥ م)، وياقوت الحموي (١٢٢٩ م)، ومن خلال الحكايا العجائبية حذبوا قراءهم إلى تفاصيل مهمة، وإن كانت مهمّة وغير مكتملة؛ إذ قدموها مزيجاً من أحداث حقيقة وأساطير وخرافات عن مخلوقات حرافية من مثل ثعابين بحرية وتماسيح ماكرة، ومخلوقات أخرى هجينة بوجوه كلاب وأحنجحة، وقد يمكن استناد ذلك إلى قصص حقيقة، ولكن تلك المخلوقات طبيعية أو انقرضت، وإن يكن فيه دليل على جهلهم بعلوم النبات والحيوان والإنسان.



رحلة السيرافي (نشرها بيت الحكمـة، بينانج، ٢٠١٧)

المركز الملاحي والتجاري في مملكة قدح العريقة

في مقدمة السجلات التاريخية والأدبية للاتصال العربي بسواحل شبه جزيرة الملابي؛ تأتي رحلة سليمان التاجر في مطلع النصف الثاني من القرن التاسع الميلادي، وهو بحار وناجر فارسي من سيراف ذهب إلى الصين وفق المسار المعتمد لسفن الخليج العربي التي تمر بمسقط قبل عبور المحيط الشاسع باتجاه كولام وسيلان، مستفيدة من الرياح الموسمية التي تدفع الأشرعة في شهر أبريل باتجاه ساحل الهند، وفي شهر سبتمبر تساعد في الوصول إلى موانئ الملابي^٧، وقد وصل سليمات بعد شهر من انطلاقه إلى كلاه بار (أرض كلاه) أو مملكة قدح (التهجئة الحديثة) وتيمون، وتقع هذه الأسواق التجارية على الجانبين الغربي والشرقي لسواحل شبه جزيرة الملابي التي كانت تعبّرها السفن قبل الوصول إلى كمبوديا في الهند الصينية وكانتون في جنوب الصين.^٨

وذكر سليمان في رحلته مراحل تحميل البضائع لإرسالها إلى الشرق، فهي تجمع بداية عند سيراف، ثم تحملها السفن الصينية^٩ نحو مسقط وصغار عابرة معالم جغرافية متنوعة،^{١٠} أما مملكة كلاه فكانت على الجانب الشرقي من الهند، ويحكمها ملك، وشعبها متنوع الطبقات، ويأتزرون بما يشبه الإزار اليماني المعاصر، ومياههم من الآبار بدلاً من الأنهر والينابيع،^{١١} ويستذكر سليمان الطريق إلى بيته (تيمون) من

^٧ Paul Munoz. (2006). Early Kingdoms Indonesian Archipelago and the Malay Peninsula. Singapore: Edition Didier Millet.

^٨ Arsyad Mokhtar. (2017). Rihlatus Sirafi: Catatan Pengembalaan di Alam Melayu, China, India dan Afrika. Pulau Pinang: Baytul Hikmah; Paul Wheatley. (2010). The Golden Khersonese. Kuala Lumpur: University Malaya Press. p217.

^٩ يشير بعضهم إلى أن السفن الصينية المذكورة هنا هي المرتبطة بالتجارة الصينية، فليست صينية حقيقة، ويذاعم ذلك أن السفن الصينية عُرفت بأنها أقل قدرة على عبور المحيط، واستمر ذلك حتى حكم سالاني سونغ ومينغ عندما اعتمد الصينيون التطور الصناعي للسفن الملابية (كونلوب بو) و(تشامبا بو).

G. Coedes. (1968). The Indianized States of Southeast Asia. Honolulu: University of Hawaii Press.

^{١٠} Saif Bani Saffaq, Jazirah Ibn Kawan, the mountains of Kusair and 'Uwair.

^{١١} Mokhtar. Rihlatus Sirafi.

كلاه، وهي نقطة انطلاق مشهورة قبالة الساحل الجنوبي الشرقي لشبه جزيرة الملايو ضمن حدود ولاية بنتج الحديثة التي فيها الخرف الصيني والعباسي^{١٢}، ويدرك أن التجار العرب كانوا يقصدون كلاه الغنية التي تقع في منتصف الطريق بين الصين وشبه الجزيرة العربية، وتغطي مساحة قدرها ٨٠ فرسخاً^{١٣}، وأنما كانت سوقاً للعود والكافور والصندل والعاج والرصاص والأبنوس، وأنواع كثيرة من التوابيل والأعشاب، وإليها تبحر السفن من عُمان.^{١٤}



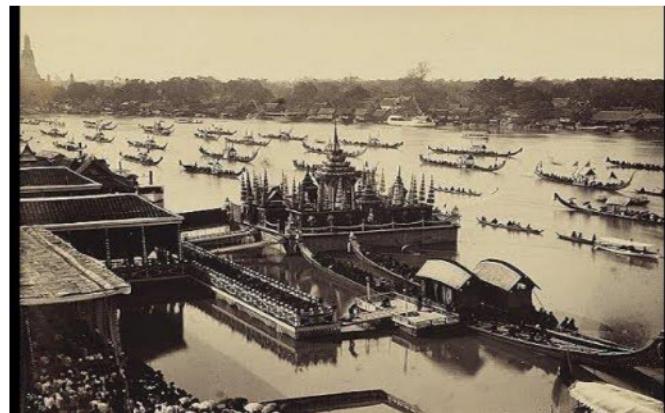
قدح العتبة والطريق عبر شبه جزيرة الملايو

^{١٢} Derek Heng. (2012). Sino-Malay Trade and Diplomacy from the Tenth through the Fourteenth Century. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.

^{١٣} قرابة ٤٠٠ كم طولاً، فالفرسخ الواحد يعادل نحو ٤٤ كم، ووفق (Munoz, 2006) فقد ملكة قدح العريقة إلى شمالي كافوريكت وترانج، وجنوبي بلدان سلانغور وكيلانج.

^{١٤} ترجمت إلى العربية من ترجمة فيراند نقاً عن (Munoz, 2006).

See: Munoz, Early Kingdoms. p146; Wheatley, The Golden Khersonese. p217.



الميناء الرئيس لقديح العتيقة

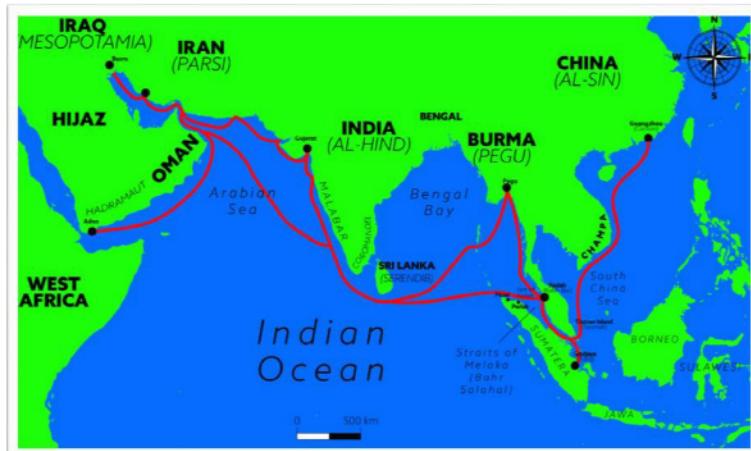


هيكل سفينة قديمة تعود إلى عام ١١٠ للميلاد وُجد في قدح

وكان أبو زيد السيرافي (مرافق سليمان التاجر) المؤرخ العربي الأكثر تفصيلاً في وصف العلاقة التي حظيت بها عُمان الكبرى مع مملكة قدح العربية، في سجل له عام ٩١٦م عن إمبراطورية سريفيجايا الشاسعة ذكر أن مملكة قدح سيطرت على شبه جزيرة الملايو على امتدادها، وأنها كانت مركزاً مهماً للنشاطات البحرية بين شبه الجزيرة العربية والصين، "إلى هذا الميناء تأتي السفن العُمانية، ومن هذا الميناء كانت السفر تغادر إلى عُمان".^{١٥}

^{١٥} Munoz, Early Kingdoms. p131, 146; Wheatley, The Golden Khersonese. p217.

ثم أشار ابن خرداذبه في كتابه "المسالك والممالك" إلى أن كلاه كانت جزءاً من سلطة كبيرة مرتبطة بالرابع^{١٦} وكان البحارة العُمانيون القادمون من عُمان أو الذاهبون إليها يتوقفون في كلاه لجمع السلع المحلية المرجحة من مثل العود والكافور والصندل والعاج والرصاص والأبنوس ومختلف أنواع التوابل.



مسار تجارة الخليج العربي وبحر العرب مع الهند وقدح والصين

وفي القرن العاشر ردد المسعودي حكايات مماثلة عن كلاه أو كلاه بار التي رواها خلال رحلته من سيراف ومسقط وصغار وكولام ولنجيلوس (ألياكبور)،^{١٧} وبعض نصوصه فريدة قياساً إلى غيرها، كقوله: "وأما البحر الرابع فهو كلاهبار - على حسب ما ذكرنا - وتفسir ذلك بحر كلة، وهو بحر قليل الماء، إذا قل ماء البحر كان أكثر آفات وأشد خبثاً، وهو كثير الجرائز والصراوي - واحدها (صرво) - وذلك أن أهل المراكب يسمون ما بين الخليجين إذا كان طريقهم فيه (الصرво)، وبهذا

^{١٦} Arsyad Mokhtar. (2017). Al-Masalik wal Mamatlik. Kuantan: Geroda Merah Press. p74-75.

^{١٧} Allama Syed Sulaiman Nadvi. (2007). The Arab Navigation. New Delhi: Adam Publishers and Distributors.

وفي سلسلة أخرى جاءت كلاه بعد الإبحار من الخليج العربي أو قصبة البصرة، ويليها بحر لاروي، وبحر هر كند، وبحر كله، وبحر الصنف، وبحر الصين، وكلها ظهرت في البحار السبعة للسندياد.

البحر أنواع من الجزائر والجبال عجيبة...^{١٨} وقال كذلك: "... وبين بلاد كله جبال معادن الرصاص الأبيض وجبال من الفضة، وفيها أيضًا معادن من الذهب، ورصاص لا يكاد يتميّز منه"^{١٩}، وذكر أيضًا: "... ومنها بخلجانات بلاد الرابع في الصين، وفي مملكة المهراج ملك الجزائر، وقد قدمنا فيما سلف من هذا الكتاب أن ملكه يوازي ملك الصين، وهو بين مملكة البهرا وملك الصين، وهذه القرود مشهورة في هذا الصقع معروفة بالكثرة في هذه الخلجانات، وهي ذات صور تامة، وقد كان حُمل إلى المقتدر منها، وجاءت في سلاسل عظام، وكان في القرود ذوو لحى وسبال كبار وشيوخ وشبان مع أنواع من الهدايا من عجائب البحر، حمل ذلك أحمد بن هلال أمير عُمان يومئذ، وهذه القرود أمرها مشتهر عند البحريين من أهل سيراف وعمان من يختلف إلى بلاد كله والزابج، وكيف تأتي بالحيلة لصيد التماسيح من حوف الماء".^{٢٠}

ومن المثير للاهتمام أن كلاه ظهرت في قصة السنديباد، وهو ربان شجاع وبطل مغامر وشخصية مهمة في الأدب العربي في "حكايات ألف ليلة وليلة"، ويظن كثيرون أن السنديباد شخصية تاريخية، ويعتقدون أنه ينحدر من سواحل عُمان وسيراف، وفي رحلته الرابعة ذكر قائلًا: "من جزيرة الناقوس ذهينا في ستة أيام إلى منطقة مجاورة لـكلاه، ثم دخلنا مملكة كلاه، إنما إمبراطورية عظيمة على حدود الهند، فيها مناحم من الرصاص، ومزارع الخيزران والكافور الممتاز، وللملك حاكم قوي،

^{١٨} المسعودي، علي بن علي. (٢٠٠٥). *هروج الذهب ومعادن الجوهر*. بيروت؛ صيدا: المكتبة العصرية، ط١.

ج١، ص١١٩.

^{١٩} المصادر نفسه.

^{٢٠} نفسه، ج١، ص١٥١.

186 [أرجحة بنت أجد عثمان، محمد صالح يبار، صالح الرهيمي، لطيفة ناجحة بنت محمد، وأدهم محمد علي جويبة]

ويحكم جزيرة الناقوس التي فيها بلدة تدعى الناقوس كذلك، وهي تتد على مدى يومين".^{٢١}

أما ياقوت الحموي فيذكر أن خط الاستواء يمر "عبر جزيرة كلاه... بلد بأقصى الهند يجلب منه العود، قال أبو العباس الصّفري شاعر سيف الدولة: لها أرج يقصر عن ماداه ... فتيت المسك والعود الكلاهي"،^{٢٢} وأضاف: "فرضة بالهند، وهي منتصف الطريق بين عُمان والصين، وموقعها من المعمرة في طرف خط الاستواء".^{٢٣} وفي كلاه يستطيع المرء الحصول على حديد نقى معروف باسم القلعي، وكانت سيوف القلعي تنتج وتقدّر في عموم عرب اليمن والهند، ويعود السبب إلى حودة المعدن ونقاوته كما ذكر البلاذري وأبو دلف وياقوت.^{٢٤}

وقال ابن كثير: "تكون جزيرة كلاه ١٣٠ درجة طولاً و ٨ درجات عرضًا... خارجة عن الأول إلى الجنوب في بحر الهند، وجزيرة كلاه فرضة ما بين عُمان والصين، ومنها يجلب الرصاص المنسوب إليها... وفيها مدينة عامرة يسكنها المسلمون والهند الفرس... ومنابت الخيزران وشجر الكافور، وبينها وبين جزائر المهراج عشرون مجرى".^{٢٥}

ومن المهم تصفح كتاب "عجائب الهند" لبزرك الراهمرمزي الذي روى قصصاً عن بحارة من البصرة وسراف وعمان ارتادوا موانئ أرخبيل الملايو من مثل لاوري وفنصور وكلاه، ولكن القصص التي رواها إسماعيلويه كانت الأكثروضوحاً، وقد كان إسماعيلويه قبطاناً بحرياً فارسياً ذكر كلاه عدة مرات، وارتخل إليها بنفسه،^{٢٦}

²¹ Wheatley, The Golden Khersonese. p218.

²² الحموي، ياقوت بن عبد الله. (١٩٩٥). **معجم البلدان**. بيروت، دار صادر، ط٢. ج٤، ص٤٧٥ .

²³ المصدر نفسه، ج٤، ص٤٧٨ .

²⁴ Wheatley, The Golden Khersonese. p218.

²⁵ ابن كثير، إسماعيل بن عمر. (د.ت). **تفويم البلدان**. بيروت، دار صادر، د.ط. ص٣٧٤، ٣٧٥ .

²⁶ Arsyad Mokhtar. (2016). Ajaibul Hind Barrihi wa Bahrihi Karya Buzurg al-Ramhurmuzi. Pulau Pinang: Baytul Hikmah.

ومن ذلك أنه أُبْحِر عام ٣١٧ للهجرة مباشرة من عُمان باتجاه كلاه، ولكنه في طريق عودته تعرض لهجوم من القراءنة المحليين، وبعد مواجهتهم لثلاثة أيام تمكّن من الفرار إلى الشحر،^{٢٧} وكان في غضون ٤٤ يوماً تمكّن من حصد الثروة التي جمعها من التجارة القدحية التي تقدر بنحو ستة ملايين دينار، فأعطي العُشر لسلطان عُمان، في حين فقد بعضها في معركته مع القراءنة، وما تبقى وزَعَه على المواطنين العُمانيين، وسلطان عُمان المذكور قد يكون إماماً إباضياً طبق النص الشرعي الذي ينص على جمع ضريبة العُشر من السفن التي ترسو في الموانئ التي يديرها، أو قد يكون والياً للخليفة العباسي.^{٢٨}

وفي موضع آخر روى بزرك قصة ملك كلاه المسمى (سرناتا) - ويُعرف بملك الزايج وأرض الذهب - الذي تعامل بودٌ مع الملاح العُماني المعروف (جهود كوتاه)، فقد تعب الملاح المسنُ من الجلوس متربعاً في مجلس الملك - وهي حلسة يسميها الملايو (البرسيلا)، ويُغَرِّمُ من يخالفها في حضرة الملك - وما كان من الملاح إلا أن حكى للملك بدهاء قصة عن نوع من الأسماك في عُمان طويل جدًا يُعرف باسم (الكبعد)، ومدّ ساقيه الخدرتين المتلقيتين ليصف طول ذلك النوع من الأسماك، على مرأى من الملك والحاضرين، ففطن الملك الحصيف إلى ذلك، وأشفق على الشيخ المسنّ، وأمر بإعفاء الأحانب - ولا سيما المسلمين - من تنفيذ ذلك الذوق العربي، ويشير أرشد مختار إلى أن هذه القصة التي لم تذكر شيئاً عن مترجم، أي إن المحادثة في مجلس الملك قد تكون حدثت عبر لغة ملايوية بسيطة مفهومة لدى الضيوف.^{٢٩}

وهذا العمل المترجم إلى الملايوية لعالم متأخر منه الكامل (إسماعيل بن إبراهيم بن مرداش)، ومعروف أكثر بلقب (إسماعيلويه خاتان أشكانيين)، وهو لقب فارسي واضح.

^{٢٧} الشحر جزء من عُمان الكبير داخل الحدود التقليدية لحضرموت في اليمن اليوم، وكان معروفاً بإنتاج اللبان.

^{٢٨} في التاريخ العُماني أن هذا السلطان هو سلطان بغداد، وهو المعنى الأقرب إلى الوالي العباسي في عُمان.

G.H. House. (1874). Annals of 'Oman. Calcutta: Baptist Mission Press.

^{٢٩} Mokhtar, Ajaibul Hind Barrihi wa Bahrihi.

وفي رسالة أبي دلف الخراساني من القرن العاشر الميلادي ذُكر أنَّ كلاه كانت مدينة محسنة كبيرة للغاية، مبنية على شرف من الأرض، مع كثير من الحدائق والمصادر المائية، ومنه الرصاص الذي تُصنَعُ منه السبُّواف القلعية الشمينة التي ذُكرها للبلاذري،^{٣٠} وفي كلاه نظامها القانوني الخاص، فقد أمكن للمواطنين التعبير بحرية أمام حكامهم، والناس بعامة يأكلون البقوليات والتمور والخضروات والخبز المتداول،^{٣١} والمعاملات التجارية معهم تتم باستخدام الدرهم الفهري الذي يشبه الدرهم العباسى، وهناك نقود معدنية أخرى، أما ملكهم فيرتدي نوعاً من الحرير الصيني.^{٣٢}



الشمال الأقصى لساحل سلطنة قدح عام ١٧٥٣ يصل إلى جزيرة بوكيت
المعروفة آنذاك باسم (أجونج سالانج)

واستناداً إلى المصادر العربية الفارسية السابقة؛ ظهر أنَّ مملكة قدح العريقة كانت النقطة المركزية للاتصالات التجارية مع عُمان والخليج العربي، وتكتشفت هيمنتها التجارية على أغلب السواحل الغربية لشبه جزيرة الملايو.

^{٣٠} Arsyad Mokhtar. (2018). *Risalah al-Ula Abu Dulaf al-Muhalhil*. Kuantan: Geroda Merah Press.

^{٣١} Ibid.

^{٣٢} Ibid.

ومن المفيد مطالعة بعض السجلات التاريخية الملايوية في هذا الشأن، ومنها "سلسلة تاريخ قدح"، فهذا سجل تاريخي رسمي عن سلطنة قدح كتبه في أوائل القرن العشرين الميلادي (١٩٠٠) تؤكّد بيرياني محمد أرشاد، الأمين الخاص للسلطان الراحل عبد الحميد حليم شاه الذي حكم في المرحلة الانتقالية من أواخر القرن التاسع عشر إلى أوائل القرن العشرين الميلاديين، وفيه أن ملك قدح الأول هو ماهراجا داربار راجا الذي قدم من جومبرون، وهو اسم آخر لهرمز الواقعة في الخليج العربي، وهناك أسطورة الملك ميرونج ماهاوانغسا التي تذكر أنه جاء من أرض الروم في إشارة إلى الأراضي الممتدة من الأنضول إلى هندوكوش، وهذه الهوية الرومية لهذا الملك يمكن أن تتفق مع الهوية المرمزية للملك لأول، ومن المثير للاهتمام أن المصادرين يؤكّدان على الاتصال القديم للخليج العربي مع شبه جزيرة الملايو عبر الشعب العماني.^{٣٣}

وتقدم "سلسلة تاريخ قدح" إشارة واضحة للحضور العماني في الساحل الشمالي لمضيق ملقا على طول شبه جزيرة الملايو، وُتذكّر هذه الإشارة بأهمية الحفاظ على سجل تاريخي أصيل للأمة في مواجهة التهديد الاجتماعي المستمر والتحديات السياسية من سiam ثم القوى الاستعمارية، فقد نقل السجل التاريخي أن مملكة قدح عمّها الارتباك عام ١١٢٢ إثر وفاة سلطانها وغياب وريثه الوحيد؛ ابنه محمد حيوا الذي شرع قبل سنوات في رحلة دينية تأمّلية أوصلته إلى شيخ متصرف يُدعى (عبد الخليل المهدى)، ولسنوات درس عليه وتبعه ما بين بالينغ وجحاوا إلى أن استقرا في مالبار جنوب الهند حيث اشتاق إلى وطنه، ومنها استقلّاً سفينته (البلغة) العُمانية؛ ثُبّر إلى ميرغوي جنوب مينمار، وقد ورد في القصة: "وفي مطلع جمادى الآخرة عام

^{٣٣} لقصة الأصل المرمزي يُنظر:

Muhammad Hassan bin Muhammad Arshad. (1968). Al-Tarikh Salasilah Negeri Kedah. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.

ولقصة الأصل الرومي يُنظر:

Siti Hawa Hj. Salleh. (1998). Hikayat Merong Mahawangsa. Kuala Lumpur: Yayasan Karyawan and University Malaya Press.

١٩٠ [أرجحة بنت أَحْمَد عُشَيْمَان، مُحَمَّد صَالِح يَابَار، صَالِح الرَّهِيمِي، لطِيفَة ناجحة بنت محمد، وأدهم محمد علي جويبة]

١١٢٦ هـ طلب تونكو محمد حيوا إلى سيده الشيخ عبد الجليل وحابس ساب؛ الذهاب إلى مملكة قدح، وذكر أنها مملكة كبيرة يحكمها ملك مسلم يُدعى (السلطان عبد الله)... وهكذا عاد ثلاثة على متن بغلة رجل مسقطي توقف لطارئ في الهند؛ في طريقه إلى الجنوب الشرقي".^{٣٤}

وإذ رست السفينة في ميرغوي التقوا فريق بحث من قدح؛ ليجتمع الشمل بمحمدًا، ويعتلي تونكو محمد حيوا العرش بعد ما حزن لنبأ وفاة والده السلطان، وكان من قدر الملاح المسقطي أن يُخلد التاريخ الملايوi ذكر سفينته التي حملت السلطان الجديد؛ إذ أطلق على المكان الذي رست فيه (مضيق البغة العائدة بتونكو محمد حيوا).^{٣٥}

ولا يُعرف إن كان الملاح المسقطي قد اتبع الحاشية الملكية إلى قدح لمشاهدة مراسم التتويج، ولا إن كان حظي بتقدير المملكة، ولكنه بقي معهم على الأقل إلى حين زاروا حزيرة ديانغ بنتانغ، واقتصر عليهم البحث عن كنز قديم في البحيرة الطبيعية في قلب الجزيرة؛ عرف به من خلال اطلاعه في علم التحريم.^{٣٦}

^{٣٤} Muhammad Hassan bin To' Kerani Muhammad Arshad. (1968). Al-Tarikh Salasilah Negeri Kedah. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka. p101.

^{٣٥} Kedah Dari Segi Sejarah (Terbitan Khas Pulau Langkawi). (1971). Cawangan Kedah Alor Setar: Persatuan Sejarah Malaysia.

^{٣٦} Bin To' Kerani Muhammud Arshad, Al-Tarikh Salasilah Negeri Kedah. p108-109.



(مضيق البغالة العائدة بتونكو محمد حيوا) جنوب مدينة كواه



مضيق البغالة العائدة، جنوب مدينة كواه

وهذا الحضور العماني النادر والتركيز في آنٍ معاً في منطقة قدح؛ يُحتمم أولوية الاهتمام به، وذلك لأنّه يوثق الرابطة القوية بين عُمان وقدح، ومن اللازم النظر إليهما على أكمل نظامان سياسيان شقيقان يقعان في حدود متقابلتين، وتحرسان مداخل المرات المائية المهمة التي تتدفق إلى المحيط الهندي، ومن المفيد في عصرنا الحاضر أن تتمكن ولاية قدح من توسيع مكانتها مجدداً في الربط بين سلطنة عُمان وملكة ماليزيا بجميع النشاطات الملاحية والتجارية والسياسية.

النتائج

١. للعلاقة بين عُمان ومالزيا فيما يخص الملاحة والتجارة البحرية قدّيماً مكانة كبيرة، فقد تحكم الشعبان بالمضائق المهمة من مثل مضيق هرمز وملقا، ونتج عن ذلك أثر بارز في النشاط التجاري العالمي التي استمرَّ إلى القرن الثامن الميلادي.
٢. انطلاقاً من السجلات التاريخية والأدبية؛ تمرّكرت العلاقة بين العرب والملابي في مدينة قدح التي كانت.
٣. في النصوص التي أثبتتها السجلات التاريخية والأدبية المطبوعة والمخطوطة؛ العربية والملابية، دلالة قاطعة على قدم الاتصال البشري بين عُمان الكبيرة وأرخبيل الملابي.

التصنيفات

من خلال النتائج المتقدمة يوصي البحث بأهمية إبراز العلاقات العربية الملابية في مجال الملاحة والتجارة البحرية، مع معالجة التهميش الذي تعرض له البحارة العُمانيون في الدراسات الأكاديمية مقارنة بأسماء أكثر بروزاً للعرب والفرس، وكذلك يوصي بالنظر في العلاقات اليمنية الملابية، والاهتمام بتاريخ الملاحة والتجارة البحرية بين دول آسيا بعامة، علاوة عن البحث عن مخطوطات تاريخية تكشف مزيد تفاصيل عن هذه الرابطة، مع اقتراح تشكيل مركز أكاديمي لمواصلة البحوث التي تعنى بالعلاقات العُمانية الملابية وغيرها.

خاتمة

ناقش هذا البحث حقيقة تاريخية أن العرب (ولا سيما العُمانيين) والملابي (ولا سيما الملابييين) تحكموا بالمضائق المائية المهمة درحاً طويلاً من الزمن، واستمر

دورهم البارز في التجارة العالمية والشاططات الملاحية إلى القرن الثامن عشر الميلادي، ومعاً سيطروا عليها قبل مجيء القوى الاستعمارية الأوروبية، وقد كانت السجلات التاريخية والأدبية العربية والفارسية والملايوية الدليل الأقوى على الاتصال بين عُمان الكبير وعالم الملايو، ومن دونها يكاد يستحيل الحصول على تفاصيل سياقية أكثر عن الاكتشافات المتنوعة للأدلة الأثرية للشرق الأوسط التي عُثر عليها في عالم الملايو، وبالعكس، وكذا لم يكن لأحد أن يتمكن من معرفة مكانة الشعبين في العلاقات الدولية، ومن ثم كان هذا البحث منطلقاً حيداً للكشف عن السجلات التاريخية والأدبية التي تحكى العلاقة بين المنطقتين.

Acknowledgement:

This article is an output of our frgs19-030-0638 project funded by the ministry of higher education Malaysia.

المصادر والمراجع

Ahmad, A. S. *Sulalatus salatin (sejarah Melayu)*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 2003.

Al-Ḥamawī, Yāqūt ibn ‘Abd Allāh. *Mu‘jam al-buldān*. Bayrūt: Dār Ṣādir, 1995.

Al-Mas‘ūdī, ‘Alī Ibn‘Alī. *Mu‘jib al-dhahab wa-ma‘ādin al-jawhar*. Bayrūt, Ṣaydā: al-Maktabah al-‘Aṣrīyah, 2005.

Arshad, M. H. *Al-tarikh salasilah Negeri Kedah*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1968.

Cortesao, A. *Suma orientalis of Tome Pires*. London: Hakluyt Society, 1967. Retrieved from: http://www.Thepirateking.com/ships/ship_types.htm, August 13, 2016.

George, C. *The indianized states of Southeast Asia*. Kuala Lumpur: University of Malaya Press, 1968.

Goitein, S. D., Schloessinger, M. & Yahya, B. A. *The ansab Al-ashraf of al-baladhuri*. Jerusalem: Jerusalem U.P, 1936.

Heng, D. T. *Sino-Malay trade and diplomacy from the tenth through the fourteenth century*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2012.

House, G. H. *Annals of Oman*. Calcutta: Baptist Mission Press, 1874.

Ibn Kathīr, Ismā'īl ibn 'Umar. *Taqwīm al-buldān*. Bayrūt: Dār Ṣādir.

Iskandar, T. & Hassan, A. *Hikayat aceh*. Kuala Lumpur: Yayasan Karyawan, 2001.

Jones, R. *Hikayat Raja Pasai*. Kuala Lumpur: Yayasan Karyawan & Dewan Bahasa dan Pustaka, 1999.

Kaeh, R. A. *Syair madhi: Citra melayu nusantara*. Kuala Lumpur: Perpustakaan Negara Malaysia, 1997.

Lee, H. L. *SciMy interview: Professor dato' dr. Mokhtar Saidin*. Scientific Malaysian, February 3, 2016. Retrieved from: <http://magazine.scientificmalaysian.com/life-as-a-scientist/scimy-interview-professor-dato-dr-mokhtar-saidin/>, October 12, 2016.

Mas‘ūdī, & Aloys, S. El-Mas‘udi's historical encyclopedia entitled meadows of gold and mines of gems. London: The Oriental Translation Fund of Great Britain and Ireland, 1841.

Michel, M. P. Early kingdoms of the Indonesian archipelago and the Malay Peninsula. Singapore: Editions Didier Millet, 2006.

Mokhtar, A. *Aja'ibul Hind Barrihi wa Bahrihi karya buzurg Al-Ramhurmuzi*. Pulau Pinang: Baytul Hikma, 2016.

Mokhtar, A. *Rihlatuṣ sirafi: Catatan pengembalaan di alam Melayu, China, India dan Afrika*. Pulau Pinang: Baytul Hikma, 2017.

Mokhtar, A. *Risalah Al-ula abu Dulaf Al-Muhthalil*. Kuantan: Geroda Merah Press, 2018.

Nasha, R. K. *Misteri kerajaan melayu Kedah tua*: Utusan Online. Retrieved from: <http://www.utusan.com.my/rencana/utama/misteri-kerajaan-melayu-kedah-tua1.488162#ixzz51coDkPQZ>, October 14, 2017.

Osman, R. A. H., Yaapar, M. S., Elmira, A., Fauziah, F., Mohamad F. M., Nabil, N. & Saleh, A. *Malaysian-Omani historical and cultural relationship: In context of halwa Maskat and Baju Maskat*, International Journal of Heritage, Art, and Multimedia, 4(12), 2021.

Paul, W. *The golden khersonese*. Singapore: NUS Press, 2010.

Rogayah, A. H. & Mariyam, S. *Kesultanan Melayu Kedah*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 2006.

Ross, E.C. *Annals of Oman by Sirhan bin Said bin Sirhan of the Banu Ali Tribe of Oman*. Calcutta: Baptist Mission Press, 1874.

Saintis, K. *Tahun di Kedah Tua*, News Berita Online, September 1, 2000.

Salleh, S. H. H. *Hikayat merong mahawangsa*. Kuala Lumpur: Yayasan Karyawan dan Penerbit Universiti Malaya, 1998.

Sejarah, K. D. S. *Terbitan khas pulau Langkawi*. Alor Setar: Persatuan Sejarah Malaysia Cawangan Kedah, 1971.

Shaffer, L. N. *Maritime Southeast Asia to 1500* Armonk. New York: M. E. Sharpe, 1996.

Sulaiman, N., A. S. *The Arab navigation*. New Delhi: Adam Publishers & Distributors, 2007.

Yaapar, M. S. *Malay navigation and maritime trade: A journey through anthropology and history*, IIUM Journal of Religion and Civilizational Studies, 2(1), 2019.