

الملاحة، التجارة البحرية والمراكز الملاحية بين عمان و ماليزيا و مساهمتها في التجارة الدولية قديما: دراسة تاريخية

أ.د. رحمة بنت أحمد عثمان

محمد صالح يابار

صالح الزهيمي

لطيفة ناجحة بنت محمد

الجامعة الإسلامية العالمية ماليزيا، ماليزيا

الملخص

بدأت العلاقة بين الشرق الأوسط ومناطق جنوب شرق آسيا منذ عهد سحيق، عندما توافد الملاحون من أرخبيل الملايو والخليج العربي إلى الانخراط مع التجارة البحرية والتعامل مع المنتجات المرحة من جنوب شرق آسيا مثل التوابل والمعادن والعطريات، وعليه؛ هدفت هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على على العلاقات التجارية البحرية بين عمان وماليزيا في مجال التجارة البحرية والملاحة، وتحديدًا معرفة ونقل التجربة التاريخية والواقعية لبيان الدور البارز للعلاقات البحرية بين ماليزيا وعمان وبيان مساهمتها الناجعة في التجارة العالمية والأنشطة البحرية من خلال إبراز أهمية العلاقة التجارية بين عمان وأرخبيل الملايو عامة، ثم اكتشاف ووصف العلاقة الخاصة بين عمان وقده العريقة في جزيرة الملايو، كما تهدف الدراسة إلى الكشف عن المصادر التاريخية التي ذكرت المناطق الملايوية في قصص الرحلات المتنوعة المكتوبة من قبل مؤرخين ورحالة عرب بارزين. وقد وظّفنا المنهج التاريخي معتمدين على طريقة التحليل الوصفي بوصف الأحداث والعلاقات التجارية البحرية بين ماليزيا وعمان، وتحليل الوثائق و الصور المرافقة و المصادر التاريخية. و من أجل التوصل إلى استنتاجات علمية دقيقة، تم استعمال المراجع والمصادر التاريخية حول موضوع الدراسة، والوثائق المكتوبة، واتباع منهج علمي دقيق يقوم على دراسة وتحليل المعطيات ومقارنتها ونقدها نقدا علميا تاريخيا تماشياً مع الزمان و المكان، وبعد التحليل والوصف؛ خلص البحث إلى أنّ أن العلاقات التجارية الملاحية البحرية بين عمان و ماليزيا لعبت دورًا بارزًا في إدارة التجارة البحرية، و التحكم في أبرز الممرات الضيقة المهمة، وتنشيط التجارة البحرية، و السيطرة على الشبكية البحرية. لذا يرجى توجيه المزيد من الجهود في مجال التاريخ والآثار لمعرفة المزيد عن هذه الرابطة.

الكلمات المفتاحية: الملاحة، التجارة البحرية، عمان، أرخبيل الملايو، قده العريقة

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

مقدمة

بدأت العلاقة بين الشرق الأوسط ومناطق جنوب شرق آسيا منذ عهد سحيق، عندما توافد الملاحون من أرخبيل الملايو والخليج العربي إلى الانخراط مع التجارة البحرية والتعامل مع المنتجات المربحة من جنوب شرق آسيا مثل التوابل والمعادن والعطريات. ذكر التاريخ أن منذ القرن الأول الميلادي عاودت أساطيل ضخمة من السفن الملايوية بالذهاب إلى عدن وموانئ أخرى في الشرق الأوسط والإياب. على الأقل منذ زمن الخلافة الإسلامية عرفت سواحل جنوب شرق آسيا وأرخبيل الملايو عند العرب جميعا باسم الزابج، وهو اسم عربي أطلق على امبراطورية الملايو لسري فيجايا. الامبراطورية وشعبها المعروفون وقتها باسم سيابيجا أصبحوا مركزا للتجارة الفخمة والمربحة حيث استمر إلى العهد الإسلامي. العصر الذهبي للسلالة العباسية وثقت هذه الأنشطة في كتاباتهم التاريخية حيث ذكروها بكثرة في حدود القرن التاسع إلى القرن الحادي عشر الميلادي تعدت عبر المناطق في المحيط الهندي والمحيط الهادئ، وبالتحديد تركزت حول الموانئ العمانية. وللأسف هذا الأمر غالبا ما يكون مهمشا من قبل الدراسات السائدة في هذا المجال.

في الواقع الموانئ العمانية مثل صحار وصور وهرمز ومسقط وقلهات أصبحت مكانا تتوقف فيه كل السفن مؤقتا للتي تعبر موانئ الممالك الأصبيلة الملايوية مثل قدح العتيقة وباساي وملقا، وبهذا تقوم تلك الموانئ بالربط بين الموانئ الصينية مثل كينشو وجوانزو من جانب ومن جانب آخر الموانئ العباسية مثل عدن والبصرة في منطقة الخليج.

مشكلة البحث

ذكر التاريخ أن منذ القرن الأول الميلادي عاودت أساطيل ضخمة من السفن الملايوية بالذهاب إلى عدن وموانئ أخرى في الشرق الأوسط والإياب، محملين بمنتجات من أهمها القرفة إلى أسواق شبه الجزيرة العربية والبحر الأبيض المتوسط، وهي تابل مشهور عند الناس هناك. من جانب آخر منذ الفترة الأخيرة للسلالة الساسانية، عرفت سواحل جنوب شرق آسيا أو أرخبيل الملايو عند العرب جميعا باسم الزابج، وهو اسم عربي أطلق على امبراطورية الملايو لسري فيجايا. الامبراطورية وشعبها المعروفون وقتها باسم سيابيجا أصبحوا مركزا للتجارة الفخمة والمربحة حيث استمر إلى العهد الإسلامي. العصر الذهبي للسلالة العباسية وثقت هذه الأنشطة في

كتابتهم التاريخية حيث ذكروها بكثرة في حدود القرن التاسع إلى القرن الحادي عشر الميلادي تعدت عبر المناطق في المحيط الهندي والمحيط الهادئ، وبالتحديد تركزت حول الموانئ العمانية. وللأسف هذا الأمر غالباً ما يكون مهمشاً من قبل الدراسات السائدة في هذا المجال. ففي الواقع الموانئ العمانية مثل صحار وصور وهرمز ومسقط وقلهات أصبحت مكاناً ترسو فيه كل السفن مؤقناً التي تعبر موانئ الممالك الأصيلية الملايوية مثل قدح العتيقة وباساي وملقا، وبهذا تقوم تلك الموانئ بالربط بين الموانئ الصينية مثل كينشو وجوانزو من جانب ومن جانب آخر الموانئ العباسية مثل عدن والبصرة في منطقة الخليج.

أهمية البحث

تتمثل أهمية هذه الدراسة في كونها تسعى إلى نقل قضية مهمة و تاريخ عظيم في العلاقات الماليزية العمانية فيما يخص التجارة البحرية و الملاحة، إذ إنها تناقش حقيقة في التاريخ وهي أن العمانيون والملايويون كانوا يتحكمون بالممرات الضيقة المهمة لمدة طويلة خاصة عبر المضائق المائية كمضيق هرمز ومضيق ملقا، حيث أن دورهم البارز في التجارة العالمية والأنشطة البحرية ظلت باقية إلى القرن الثامن عشر للميلاد، ومعاً سيطروا على الشبكة البحرية قبل مجيء القوى الاستعمارية الأوروبية، وما زال بالإمكان تتبع موروثاتهم التجارية والثقافية إلى عصرنا الحاضر، ويجب تسليط الضوء عليها من وقت لآخر.

انطلاقاً من المقدمة ومشكلة البحث، و لتحقيق الأهمية، سطرنا سؤالاً أساسياً، نحاول من خلال هذه الدراسة الإجابة

عليه وهو:

كيف كانت الملاحة بين عمان و ماليزيا قديماً؟، و ما هي روابط التجارة البحرية بينهما؟ ما هي أهم المضائق و الموانئ التي سيطرت عليها الدولتين؟ وما هي أهم الوثائق التاريخية في رصد هذه العلاقة؟

أهداف الدراسة: لحل مشكلة الدراسة والجواب على السؤال المطروح، تهدف هذه الدراسة إلى:

- 1- تسليط الضوء على العلاقات التجارية البحرية بين عمان و ماليزيا في مجال التجارة البحرية والملاحة.
- 2- معرفة ونقل التجربة التاريخية والواقعية لبيان الدور البارز للعلاقات البحرية بين ماليزيا و عمان و بيان مساهمتها الناجعة في التجارة العالمية والأنشطة البحرية التي ظلت باقية إلى القرن الثامن عشر للميلاد.
- 3- الكشف عن المصادر التاريخية التي ذكرت المناطق الملايوية في قصص الرحلات المتنوعة المكتوبة من قبل مؤرخين ورحالة عرب بارزين.
- 4- معرفة ودراسة وصف العلاقة التجارية بين عمان وأرخبيل الملايو عامة، ثم اكتشاف و وصف العلاقة الخاصة بين عمان و قدح العريقة في جزيرة الملايو من خلال رصد أهم المضائق، و الموانئ و الأساطيل البحرية بين البلدين.

حدود الدراسة

الحد الموضوعي: اقتصرت هذه الدراسة على اكتشاف و دراسة الملاحة العمانية الملايوية القديمة وروابط التجارة البحرية دراسة تاريخية.

الحد المكاني: موانئ ماليزيا و عمان

الحد الزمني: القرون الأولى ما قبل حقبة الإستعمار

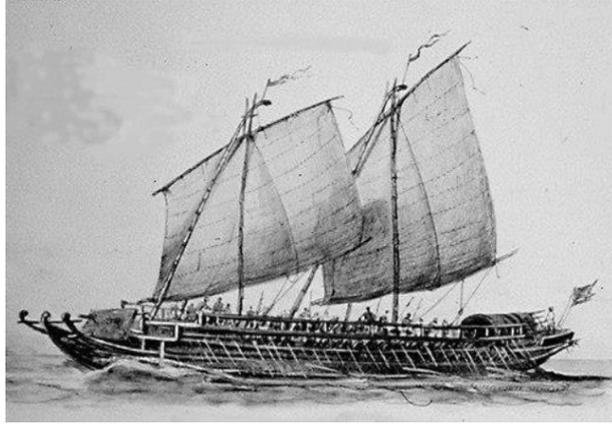
ما يميز هذه الدراسة عن غيرها كونها الأولى من نوعها في تسعى إلى نقل قضية مهمة و تاريخ عظيم في العلاقات الماليزية العمانية فيما يخص التجارة البحرية والملاحة. تعتبر الدراسة مهمة كونها واحدة من الدراسات التي استخدمت الوثائق التاريخية و المصادر الموثوقة الصادرة عن المؤرخين الأوائل فيما يخص العلاقة التجارية البحرية العمانية المالاوية، و تسلط هذه الدراسة الضوء على أهم الموانئ و المضائق البحرية ما بين عمان قديما و ماليزيا، و ما يميز هذه الدراسة عن غيرها كونها سلطت الضوء بطريقة خاصة و أولية على مدينة قدح الماليزية و دورها في تعزيز مكانة التجارة البحرية و الملاحة المالاوية و العمانية. كذلك تتميز هذه الدراسة بالدقة في نقل تفاصيل العلاقة التاريخية من خلال القيام بتحليل و تائق و مصادر تاريخية أصلية واقعية ملموسة ساهمت في التوصل إلى النتائج و الاستنتاجات المأمولة تحقيقها في هذه الدراسة. كذلك يتميز هذا البحث كونه يسلط الضوء على موضوع تجاري بحري له أن يتيح الفرصة للقراء و الباحثين و المتخصصين في الاستفادة من هذا التبادل التجاري البحري و تعزيز التجارة الدولية البحرية. لذلك تعتبر هذه الدراسة مميزة و مهمة.

منهجية البحث

لقد وُظفنا المنهج التاريخي لأجل التعرف على واقع و ماضي العلاقات التجارية البحرية بين عمان و ماليزيا و خاصة في مجال الملاحة، و لأجل اكتشاف المعارف و الحقائق، حيث ينهج هذا البحث منهجاً و صفياً واقعيّاً تحليليّاً؛ معتمدين على طريقة التحليل الوصفي من خلال وصف و مُطالعة المعلومات التاريخية و البيانات التي دُوّنت في الفترات الماضية باستخدام الوثائق و الصور و كتابات المؤرخين العرب، و استخدمنا الطريقة الوصفية بوصف الأحداث و خاصة العلاقة التجارية الملاحية، و طريقة التحليل بتحليل الوثائق و الصور المرافقة و المصادر التاريخية. و من أجل التوصل إلى استنتاجات علمية دقيقة، استعملنا المراجع و المصادر التاريخية حول موضوع الدراسة، و الوثائق المكتوبة، و اتباعنا منهج علمي دقيق يقوم على دراسة و تحليل المعطيات و مقارنتها و نقدها نقداً علمياً تاريخياً تماشياً مع الزمان و المكان.

1- الملاحون و التجار البحريون الملايو و العمانيون

كانت آسيا قديماً منطقة عالمية نشطة مرتبطة عن طريق الشبكات البحرية بين الشرق الأوسط و الشرق الأقصى، حيث أصبح المحيط الهندي و المحيط الهادئ طريقاً رئيسياً للبحارة و التجار و المسافرين الذين يتنقلون من مكان لآخر لأغراض مختلفة منذ عصر مبكر كعهد بلاد ما بين النهرين في القرن الثالث قبل الميلاد. فمنذ القرن الأول للميلاد انطلقت أساطيل ضخمة للملايو من أذربايجان و الامتداد ذهاباً و إياباً إلى موانئ الخليج الفارسي و خليج عدن من ضمنها عدن. مهمتهم الرئيسية كانت تزويد أسواق الشرق الأوسط و البحر الأبيض المتوسط بمنتجات معروفة من أرخبيل الملايو من ضمنها القرفة و نبات القلقاس. مع ذكر أن بعض الماليزيين استقروا في ميناء مدينة عدن (Shaffer, 1996: 16) بينما سافر الآخرون إلى مناطق أبعد مثل الدول الواقعة في سواحل شرق أفريقيا، وكذلك إلى مدغشقر حيث استقروا هناك و أصبحوا أسلافاً لسكان ملقاس الحاليين (Md. Salleh, 2020: 63).



أذرع الامتداد (المصدر: جوجل)

من جانب آخر سفن من الخليج العربي توجهت إلى وادي السند من أجل تبادل المنتجات ذات إقبال كبير كونها نادرة وغير معتادة مثل الفضة والبرونز والحديد واللؤلؤ وغيرها¹. وقد استمر هذا الأمر عبر القرون إلى عصر الساسانية حيث تردد العرب الفينيقيون والفرس والهنود إلى موانئ جنوب الصين للحصول على منتجات معاصرة في ذلك الوقت مثل الخزف والحزف والحرير والورق والشاي، إذ كانت هذه الموانئ تزود المناطق الغربية بهذه المنتجات المرغوبة² والتي أصبحت المصدر الرئيسي للثراء الذي دعم وأغنى أغلب الجهات السياسية الموجودة على امتداد سواحل المحيطين الهندي والهادئ. إضافة إلى ذلك قاموا بوضع شرط أن على كل حضارة تزويد منتجات حضارية أساسية بشكل مستمر وتكون بجودة رفيعة تمثل المنطقة المعنية. إن ارتقاء الإمارة الإسلامية في الشرق الأوسط في القرن السابع الميلادي والدولة العباسية في القرن الثامن الميلادي عمليا منحت الفرس والعرب بما فيهم العمانيين الدور المهيمن في الشبكة الاقتصادية حيث كانت السفن تتجه إلى الهند والصين بينما عليهم المرور عبر جنوب شرق آسيا وبالتحديد سريلانكا ويشمل ذلك قذح العريقة. المقولة التالية لسليمان التاجر تعطي لمحة حول مدى نشاط العمانيين في التجارة البحرية بالشرق الأقصى (Nadvi: 2007, 45):

"معظم السفن الصينية تكون محملة في سيراف. يجلبون البضائع من سيراف وعمان على متن قوارب ويحملونها على متن سفن تبحر إلى الصين..."³

تم تسجيل التجارة والعلاقات مع منطقة جنوب شرق آسيا في مصادر عربية متنوعة مثل كتابات الطبري الذي ذكر الزابج وهو مصطلح يخص إمبراطورية سريلانكا التي حكمت ساحلين في مضيق ملقا وجزيرة جاوة من القرن السابع إلى القرن الثاني عشر للميلاد. وقد عرفت سريلانكا عادة بسايا ميجا وهي جمع الزابج. ويرى بعض العلماء أن الاسم أصله من كلمة جاوة، جاوكا

¹ لمزيد من البحوث حول الاتصال الملاحي لبلاد الرافدين والسند 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.

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.

أو جاودوييا وهي أسماء قديمة أعطيت لمناطق جنوب شرق آسيا تحت حكم سريفيجايا،⁴ وقد كانت لها السيادة المطلقة في المنطقة على شكل سيادة بحرية، فصارت كإمبراطورية بحرية. على وجه التحديد لقد كانت تعاوناً احتكاريًا بحرياً بين مختلف الممالك المتحدة أو المناطق القبلية تركزت في جنوب سومطرة عند جاوة الوسطى (تحت سلالة سيلندرا)، وكذلك في الجزء الشمالي لشبه جزيرة الملايو.⁵

في فترة سيادتهم البحرية كان هؤلاء الأباطرة من ضمن الشخصيات القوية الأكثر ذكراً في الكتابات التاريخية في زمن الدولة العباسية إلى جانب نظرائهم الهند والصين. وقد تم تحديد الحكومات الساحلية للزنج بـشبه جزيرة الملايو في ماليزيا الحديثة بشكل متكرر في سجلات المسعودي وأبي زيد بزرگ الرام هرمزي وسليمان التاجر وغيرهم من المؤرخين. فالأسماء مثل قلحا وكلاه وكلهبان وكدرام كانت مذكورة كثيراً وكلها إشارة إلى مملكة قرح العريقة التي تقع داخل المنطقة مروراً بالساحل من جنوب ميانمار إلى الجزء الشمالي من شبه جزيرة الملايو.

وكما ذكر سابقاً فإن قرح العريقة أو كلاه كانت شريكاً رئيسياً ضمن السيادة البحرية لسري فيجايا،⁶ حيث كانت نقطة اتصال للبحارة العرب القادمين من موانئ منطقة عمان الكبرى مثل البصرة وسيراف وبوشهر وصحار وصور وقلهات ومسقط وجلفار وغيرها من المناطق. ولكن للأسف يتم دوماً تهميش البحارة العمانيين في الدراسات الأكاديمية مقارنة بأسماء أكثر بروزاً للعرب الفرس وبالتالي لا يتم تمثيلهم تمثيلاً جيداً بالرغم من كيانهم الثقافي الاجتماعي البارز وطبيعتهم البحرية، حيث أنهم مميّزون بطريقتهم الخاصة. ومن الجدير بالذكر أن الكثير من السجلات التاريخية للشرق الأوسط المتعلقة بالاتصالات الملاحية مع ساحل الملايو بما في ذلك قرح العريقة جاءت عادةً من البحارة العمانيين الأصليين أو من البحارة العمانيين الموجودين في الموانئ الفارسية وكذلك من غير العمانيين الذين يشتغلون في الموانئ العمانية. فمنطقة الخليج كانت تتخللها المستعمرات العمانية (من ضمنهم الأزديين الذين هاجروا من اليمن) الذين ارتقوا كبحارة وملاحين بارزين منذ الفترة الساسانية، حيث حصلوا على هذه المكانة نظراً لوجود مستعمراتهم منذ الأزل وعيشهم على السواحل وبالتحديد في مسقط وموانئ أخرى حول مضيق هرمز الاستراتيجي، لذا فإنه من المهم الإشادة بدور البحارة العمانيين في سفنهم التي تسمى البغلة في الفترة التي كانت الملاحة العربية في أوجها حيث ساعدوا على الحفاظ ودفع التجارة الاقتصادية في المحيطين الهندي والهادئ.

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

⁵ Paul Wheatley (2010), The Golden Khersonese. Kuala Lumpur: University of Malaya Press.

⁶ اختلف العلماء حول موقع كلاه، لكنهم اتفقوا حول ضرورة وقوعها على طول امتداد الساحل الغربي لشبه جزيرة الملايو. المرجع السابق.



البغلة (سفينة عمانية قديمة) في ميناء مسقط 1838

(<https://andyinoman.wordpress.com/tag/historical-museum-oman/>)

موقع عمان منح لهم دورا يكاد يكون مشابها للملايو الذين سيطروا لوقت طويل على أهم ممر مائي ضيق في العالم يطلق عليه مضيق ملقا عن طريق سري فيجايا ومملكة قدح العريقة. لكن في القرون التالية فقدت قدح شأنها بعد التفكك الحاصل لسري فيجايا بسبب غزو تشولا عام 1025، وأصبحت شبه الجزيرة محلا للنزاع بين السيام من طرف وبين سلالات الجاويين من سينجو ساري ماجاباهيت من طرف آخر، بينما الورثة الملايويون يعانون بين الأمرين. ثم في القرن الثالث عشر للميلاد بدأت الأمور تتغير حين تحطت ممالك الملايو في باساي وسنغافورة القديمة فترة خلو العرش، وفي عام 1411 تأسست سلطنة ملقا التي قامت لاحقا بالسيطرة على شبه جزيرة الملايو بأكملها والساحل الشرقي لسومطرة وكذلك أرخبيل رياو، حيث لُقبت بـ"بندقية الشرق"، ومنذ نشأتها أصبحت ملقا شريكا تجاريا مهما للمملكة العمانية الفارسية بمرمز في الخليج العربي حتى عام 1511.



ملقا، "بندقية الشرق" (المصدر: جوجل)

بينما في الشمال كانت قدح العريقة تغير سلطتها باستمرار تحت استعباد السيام والملقا، وفي بعض الأحيان يكونون مستقلين وسيطرون على الساحل الشمالي الشرقي لشبه الجزيرة حتى عام 1821، عندما غزاهم السيام وسلبوا منهم استقلالهم حتى عام 1842، وظلوا تحت حكمهم حتى عام 1909 عندما قاموا بتسليمها للسلطة البريطانية تحت معاهدة الأنجلو السيامية.

وبالرغم من ضعف قرح العريقة والحكومات الملايوية التقليدية إلى حد ما آنذاك إلا أنهم كانوا معروفين بإسهاماتهم تجاه الشبكات البحرية العالمية حتى أن هيمنتهم ومشاركتهم وإرثهم الذي خلفوه من ذلك ما زال باقيا إلى يومنا هذا. وستقوم المناقشات التالية بالكشف عن عدة مراجع تاريخية مهمة أو قصص من العمانيين وغيرها من المصادر العربية الفارسية حول وجودهم في أرخبيل الملايو، وهذه المراجع والقصص تتماشى إلى حد كبير مع الاتصالات الدولية التي تمت بين منطقة الشرق الأوسط وأرخبيل الملايو.

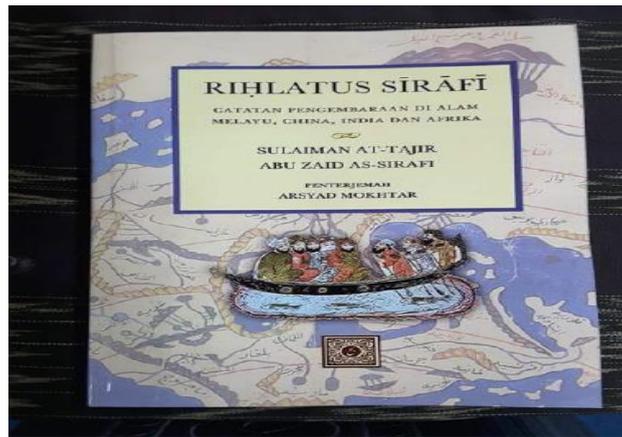
2- مراجع حول الوجود العماني في أرخبيل الملايو

الاتصال المبكر بين البحارة العرب الفارسيين مع أرخبيل الملايو يمكن رؤيتها عن طريق ممرين بحريين، الأول عبر ممر البحر الأحمر والثاني عبر ممر الخليج العربي. وبالظهور المبكر للإسلام في هضبة الحجاز وسهولة التواصل مع موانئ البحر الأحمر في تهامة واليمن، عزز ذلك المنطقة لتكون نقطة البداية للتجار المسلمين الأوائل والمؤرخين بالإبحار نحو الشرق، إلا أن عدم تطور أنواع الكتابة الأدبية التي كانت على شكل نثر تاريخي وقصص الرحلات والشعرية القديمة مثل الرجز والشعر أو السجع، جعلت تفاصيل الرحلات والأحداث المتعلقة بالشرق غير موثقة ومقدمة بشكل ملائم، ومع ذلك بفضل التطور السريع للملاحة العربية والحضارة الإسلامية بدأت الأمور بالتغير، حيث أن التحول من المدينة ودمشق إلى بغداد (مدينة السلام) فيما يتعلق بأهمية السياسة الاجتماعية على سبيل المثال علّمت التحول من قلب البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط إلى قلب الخليج العربي. وبهذا حوّل الممر العربي الإسلامي الشرقي العميق الحكومات الساحلية ببحره إلى شبكة من الاتصالات مع مدن الموانئ الأخرى، البعض منها قديم والبعض أسس حديثا مثل بوشهر وسيراف وصحار وجلفار وصور حيث كان الوجود العماني القديم ومستعمراتهم هناك.

المدن التي ازدهرت وسّعت أنشطتها البحرية إلى الشرق، والاستثمارات على العواصم والسلع جعلت المنطقة تتفوق على الساسانية من ناحية الاتصال العالمي مع الهند وجنوب شرق آسيا والصين. الدليل على ثراء امبراطورية التجارة البحرية وارتقاؤها مدعومة من قبل بغداد وبعدها من خلفاء السامراء، وإمكان تتبع ذلك من السجلات التاريخية والأدبيات المختلفة التي ذكرت مئات من الأماكن التي كانت على اتصال دائم مع تجار وملاحين الخليج العربي. وقد أعادت هذه السجلات علم المشرق الغريب بما في ذلك أرخبيل الملايو، بحيث أن العرب والفرس بتشتتهم الفكرية الثقافية في موطنهم كانوا حريصين ومتحمسين لمعاينتها. وكانت السجلات التاريخية والرحلات غنية بالمعلومات المتعلقة بالجغرافيا وعلم النبات وعلم الحيوان وعلم البحار وعلم الفلك وكذلك علم الإنسان وعلم الاجتماع من المواضيع التي درسوها في رحلتهم الطويلة إلى المشرق.

كانت أشهر القصص من الرحلات والسجلات التاريخية تتحدث عن المنتجات المرحة مثل الكافور وأنواع مختلفة من الصبار والتوابل (القرنفل، القرفة، البهار)، وكذلك لبان الجاوي والرصاص والحديد والأخشاب المعطرة، أما منتجات الشرق الأقصى وتتضمن الشاي والخزف والحجر الكريم اليشم المحلوبة عن طريق الموانئ الملايوية. الحساب المادي يتماشى مع طبيعة الاستثمار الاقتصادي والمصلحة التجارية لمجتمعات الساحل العربي آنذاك والذي كان بغرض تلبية الطلبات العالية في بغداد وسامراء. عموما فإن المعلومات المهمة التي جلبوها لوطنهم في الأمور المتعلقة بالثقافة والاجتماع والبيئات السياسية لدى الحكومات الملايوية التي قابلوها، وهذا الفضول دليل على أن المجتمعات البحرية العربية الفارسية كانت على إدراك الجانب الإنساني من اتصالاتهم مع المجتمعات الغربية عليهم والتي تبعد آلاف الأميال من أوطانهم، وهذه المعلومات كانت بمثابة تقرير ثمين يحتاجه حاكم مدينة السلام ومسؤولية حيث أنها توفر بيانات مفيدة لتنظيم التجارة المرحة وإذا أمكن إقامة البعثات السياسية.

هذا النوع من الرحلات التاريخية علّمت الشكل الأكبر لأنشطة التسجيل المتعلقة بشكل مباشر بالمجتمعات التجارية العمانية أو بشكل غير مباشر عبر المجتمعات غير العمانية التي سافرت إلى الشرق عبر موانئها العديدة. تاريخياً هذه كانت الفترة التي أتم فيها العصر الذهبي للأدبيات العربية النشاط البحري الأكثر ازدحاماً إلى الشرق، والتي دوماً ما تعبر موانئ الملايو العتيقة على طول مضيق ملقا وعبر شبه الجزيرة المعروفة حالياً باسم شبه جزيرة الملايو. الكتاب المسؤولون عن أعمال الرحلات التاريخية أو شبه تاريخية هم سليمان التاجر (c. 850 CE)، ابن خرداذبة (820-912 CE)، اليعقوبي (ت 8/897)، ابن الفقيه (902 c. CE)، أبو زيد السيرافي (c. 916 CE)، أبو دلف الخزرجي (c. 942 CE)، المسعودي (896-956 CE)، بزرك بن شهریار الرام هرمزي (c. 953 CE)، البيروني (973-1050 CE)، الإدريسي (1100-1165 CE)، وياقوت الحموي (1179-1229)، وعن طريق عناصر العجائب أو الخبر قاموا بمنح قرائهم تفاصيل ثمينة وإن كانت غير مكتملة ومبهمة. وما يقدم من هذه الكتابات يمكن أن يكون مزيجاً من وقائع وأحداث حقيقية ممزوجاً بأساطير وخرافات، وتلك القبائل الهجينة مع وجه الكلب أو الأجنحة، والخرافات المتعلقة بالثعابين البحرية أو التماسيح الماكرة يمكن أن تستند في الواقع إلى قصص حقيقية، وما سبب تحريف المعنى المقصود من هذه المخلوقات الخرافية التي يمكن أن تكون عادية في الواقع أو أنها انقضت؛ هو عدم معرفتهم التامة بعلم النبات وعلم الحيوان وكذلك علم الإنسان. ومع الأسف فإن هذا الأمر عادة ما يتم تجاهله أو تركه جانبا من قبل الباحثين في الخليج العربي والرحالة العمانيين الموجودين على طول سواحل الملايو.



رحلة السيرافي لسليمان التاجر وأبي زيد السيرافي (نشر من قبل بيت الحكمة، بينانج، 2017)

3- التمرکز الملاحی و التجارة البحرية في قدح

من ضمن الروايات المبكرة للمسافرين من الخليج العربي واتصالهم مع سواحل شبه جزيرة الملايو يمكن أن تعود لسليمان التاجر حوالي أوائل النصف الثاني من القرن التاسع الميلادي، وهو بحار وتاجر سيرا في فارسي ذهب إلى الصين، وعلى حسب ج.فيراند فقد كان يمر من نفس الطرق التي تمر فيها سفن الخليج العربي الأخرى. عادة ما تمر السفر بجانب مسقط قبل عبور المحيط الشاسع باتجاه كولام وسيلان، وذلك عن طريق الرياح الموسمية التي تحرك الأشعة من شهر إبريل باتجاه ساحل الهند، ورياح شهر سبتمبر التي تساعد على الوصول إلى موانئ الملايو.⁷ وبالفعل بعد مرور شهر واحد من مغادرته وصل سليمان إلى كلاه بار (إحالة

⁷ Paul Munoz (2016), Early Kingdoms Indonesian Archipelago and the Malay Peninsula. Singapore: Edition Didier Millet.

عربية فارسية لأرض كلاه) أو مملكة قدح (التهجئة الحديثة: قدح) وتيومن. وتقع هذه الأسواق التجارية على الجانب الغربي والشرقي لسواحل شبه جزيرة الملايو التي كانت تعبرها السفن قبل الوصول إلى كمبوديا في الهند الصينية وكانتون في جنوب الصين.⁸

ذكر سليمان في رواياته المراحل التي تمر بها البضائع المحملة لإرسالها إلى الشرق، أنها تجمع أولاً عند سيراف من قبل طاعمون في البصرة، ومن هناك تقوم السفن الصينية بالاتجاه نحو مسقط وصحار من خلال عبور معالم جغرافية متنوعة.⁹ حسب قول بعض العلماء فإن السفن الصينية المذكورة هنا يمكن أن تعود لسفن المحيط الهندي المرتبطة بالتجارة الصينية أكثر من كونها سفن مأهولة بالصينيين، مع العلم أن السفن الصينية كانت معروفة بكونها أقل قدرة على عبور محيط عميق وهائل، واستمر ذلك حتى حلول سلالاتي سونغ ومينغ عندما قام الصينيون بتبني التكنولوجيا البحرية من السفن الملايوية المعروفة لديهم باسم كونولوم بو وتشامبا بو.¹⁰ وفقاً لسليمان فإن مملكة كلاه كانت على الجانب الشرقي من الهند و يحكمها آنذاك ملك، وشعبها من كل الخلفيات والطبقات كانوا يرتدون نوعاً متشابهاً من الفوط والذي كان يعد إزاراً يمنياً معاصراً، وكذلك سارونغ ملايوي، بينما مورد الماء لديهم كان من الآبار عوضاً عن الأنهار والينابيع.¹¹ ويستذكر سليمان الطريق إلى بيتومه (إشارة إلى تيومه وهي تيومن) من كلاه، وهي نقطة انطلاق مشهورة قبالة الساحل الجنوبي الشرقي لشبه جزيرة الملايو ضمن حدود ولاية فهغ الحديثة والتي تحتوي على الخزف الصيني والعباسي كشاهد على ذلك.¹² إضافة إلى ذلك فقد ذكر سليمان في نسخة موسعة من قبل أبي زيد أن كلاه كانت الدولة التي تجتهد فيها السعي للثروات من قبل تجار العرب:

"... دولة كلاه، التي تقع في منتصف الطريق بين الصين وشبه الجزيرة العربية. دولة كلاه تغطي مساحة قدرها 80

فرسخاً.¹³ مدينة كلاه كانت سوقاً تجمع تداولات للعود والكافور وخشب الصندل والعاج والرصاص والأبنوس والخشب البرازيلي، وأنواع متعددة من التوابل والأعشاب التي لا تعد ولا تحصى. في هذا الميناء تبحر السفن من عمان."¹⁴

⁸ Arsyad Mokhtar (2017), Rihlatus Sirafi: Catatan Pengembaraan di Alam Melayu, China, India dan Afrika. Pulau Pinang : Baytul Hikmah. See also Paul Wheatley (2010), The Golden Khersonese. Kuala Lumpur : University Malaya Press. p. 217.

⁹ Ibid. Saif Bani Saffaq, Jazirah Ibn Kawan, the mountains of Kusair and 'Uwair.

¹⁰ G. Coedes (1968), The Indian States of Southeast Asia. Honolulu: University of Hawaii Press.

¹¹ Arsyad Mokhtar (2017), Rihlatus Sirafi: Catatan Pengembaraan di Alam Melayu, China, India dan Afrika. Pulau Pinang: Baytul Hikmah

¹² Derek Heng (2012), Sino-Malay Trade and Diplomacy from the Tenth through the Fourteenth Century. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.

¹³ قرابة 400 كم طولاً. فرسخ 1 يعادل حوالي 4.44 كم وفقاً لباول مونوز (2006). إذن فإن منطقة مملكة قدح العتيقة التي على شبه جزيرة الملايو يمكن أن تصل إلى الشمال كفوكتيت وترانج، وجنوب بلدان سلانغور وكيلانج.

¹⁴ ترجمت إلى العربية من ترجمة ج. فيراند المأخوذة من باول مونوز (2006)،



قذح العتقة والطرق عبر شبه الجزيرة (المصدر: جوجل)



الميناء الرئيسي لقذح العتقة (المصدر: جوجل)

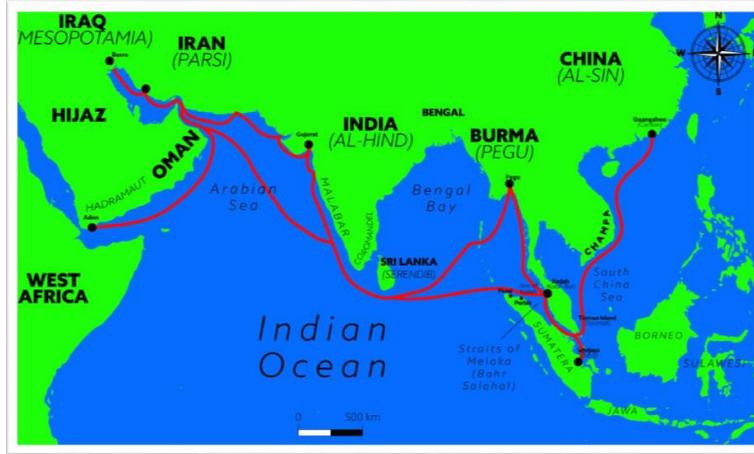


هيكل سفينة قديمة من 110 للميلاد وُجد في قذح (المصدر: نيوز بيريتا، 2015)

كان أبو زيد المؤرخ العربي الأكثر تفصيلاً في وصف العلاقة التي تمتعت بها منطقة عمان وقده من شبه جزيرة الملايو. في تقريره عام 916 م عن امبراطورية سريلانجايا التاسعة ذكر أن مملكة قده التي احتلت على كل شبه جزيرة الملايو على امتدادها كانت تعتبر كنقطة مركزية هامة للأنشطة البحرية بين شبه الجزيرة العربية والصين.

"إلى هذا الميناء تأتي السفن العمانية، ومن هذا الميناء كانت السفر تغادر إلى عمان."¹⁵

تماشياً مع ما ورد أعلاه فإن ابن خرداذبة أشار في كتابه المسالك والممالك أن كلاه كانت جزءاً من حكومة كبيرة معروفة بجبه الهند مرتبطة بالزجاج،¹⁶ وكان البحارة العمانيون القادمون من عمان أو ذاهبون إليها يتوقفون في الدولة لجمع المواد المحلية المرغوبة مثل العود والكافور وخشب الصندل والعاج والرصاص والأبنوس ومختلف أنواع التوابل.



أوائل خرائط تجارة الخليج العربي وبحر العرب مع الهند، وقده والصين

في القرن العاشر ردد المسعودي حكايات مماثلة عن كلاه أو كلاه بار التي رواها خلال رحلته من سيراف ومسقط وصحار وكولام وأنيقبالوس،¹⁷ وبعض من نصوصه فريدة إلى حد ما مقارنة بالبقية. وهنا بعض الأمثلة لذلك:

"وأما البحر الرابع فهو كلاهبار، على حسب ما ذكرنا، وتفسير ذلك بحر كلة، وهو بحر قليل الماء، إذا قل ماء البحر كان أكثر آفات وأشد خبثاً، وهو كثير الجزائر والصرابي، وأحدها صرو، وذلك أن أهل المراكب يسمون ما بين الخليجين إذا كان طريقهم فيه الصرو، وبهذا البحر أنواع من الجزائر والجبال عجيبية..."¹⁸

¹⁵ Ibid. Also, Munoz (2016), p. 131.

¹⁶ Arsyad Mokhtar (2017), Al-Masalik wal Mamalik. Kuantan: Geroda Merah Press. pp. 74-75.

¹⁷ Allama Syed Sulaiman Nadvi (2007), The Arab Navigation. New Delhi: Adam Publishers and Distributors.

في سلسلة أخرى جاءت كلاه بعد أن أبحرت السفن من بحر الفرس أو خصبة البصرة، يليه بحر لاروي وبحر هرند وبحر كلة وبحر الصنف وبحر الصين والتي ظهرت في البحار السبعة لسندباد

¹⁸ أبي الحسن علي المسعودي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، المكتبة العصرية صيدا، بيروت، ط1، 1425هـ-2005م، ج1، ص119

"... وبين بلاد كلة جبال معادن الرصاص الأبيض وجبال من الفضة، وفيها أيضا معادن من الذهب، ورصاص لا يكاد يتميز منه"¹⁹

"ومنها بخلجانا بلاد الزابج في الصين وفي مملكة المهراج ملك الجزائر، وقد قدمنا فيما سلف من هذا الكتاب أن ملكه يوازي ملك الصين، وهو بين مملكة البلهرا وملك الصين، وهذه القروء مشهورة في هذا الصقع معروفة بالكثرة في هذه الخلجانا، وهي ذات صور تامة، وقد كان حمل إلى المقتدر منها، وجاءت في سلاسل عظام، وكان في القروء ذوو لحى وسبال كبار وشيوخ وشبان مع أنواع من الهدايا من عجائب البحر، حمل ذلك أحمد بن هلال أمير عمان يومئذ، وهذه القروء أمرها مشتهر عند البحرين من أهل سيراف وعمان ممن يختلف إلى بلاد كلة والزابج، وكيف تأتي بالحيلة لصيد التماسيح من جوف الماء".²⁰

ومن المثير للاهتمام أن كلاه ظهرت في قصة سندباد، وهو ربان شجاع وبطل مغامر وشخصية مهمة في الأدب العربي ألف ليلة وليلة، كما يظن الكثيرون أن سندباد عبارة عن شخصية تاريخية، ويعتقدون أنه ينحدر من سواحل عمان وسيراف. في رحلته الرابعة بألف ليلة وليلة ذكر أنه:

"من جزيرة الناقوس ذهبنا في ستة أيام إلى منطقة مجاورة لكلاه ثم دخلنا مملكة كلاه. إنها إمبراطورية عظيمة على حدود الهند، والتي فيها مناجم من الرصاص، ومزارع الخيزران والكافور الممتاز. الملك حاكم قوي، كما ويحكم جزيرة الناقوس، والتي فيها بلدة تدعى الناقوس كذلك، وهي تمتد على مدى يومين".²¹

بخصوص نفس الدولة ذكر ياقوت الحموي وهو مؤرخ عباسي في كتابه معجم البلدان أن:

"بئر خط الاستواء عبر جزيرة كلاه... بلد بأقصى الهند يجلب منه العود، قال أبو العباس الصّفري شاعر سيف الدولة: "لها أرح يقصّر عن مداه... فتيت المسك والعود الكلاهي"²²

وأضاف:

"فرضت بالهند وهي منتصف الطريق بين عمان والصين وموقعها من المعمورة في طرف خط الاستواء".²³

في هذا البلد يستطيع المرء الحصول على حديد نقي معروف باسم القلعي، وكانت سيوف القلعي تنتج وتقدر في عموم عرب اليمن والهند ويعود السبب لرقى جودته ونقاوة المعدن كما ذكر البلاذري وأبو دلف وياقوت في كتابه مرصد الاطلاع.²⁴ وقد كتب أبو الفداء أن:

¹⁹ المسعودي، مروج الذهب...، ج1، ص119.

²⁰ المسعودي، مروج الذهب...، ج1، ص151.

²¹ Paul Wheatley (2010), The Golden Khersonese. Kuala Lumpur: University Malaya Press. p. 218.

²² شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي الحموي، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، ط2، 1995م، ج4، ص475.

²³ الحموي، معجم البلدان...، ص478.

²⁴ Paul Wheatley, The Golden..., p. 218.

" من قانون (المسعودي) وكتاب الأطوال والعروض، تكون جزيرة كلاه 130 درجة طولاً و 8 درجات عرضاً".²⁵
"خارجة عن الأوّل إلى الجنوب في بحر الهند. وجزيرة كله فرضه ما بين عمان والصين ومنها يجلب الرصاص المنسوب إليها... وفيها مدينة عامرة يسكنها المسلمون والهند الفرس... ومنابت الخيزران وشجر الكافور وبينها وبين جزائر المهراج عشرون مجرى"²⁶
غير ما سبق قد يرغب المرء بتصفح فصول من عجائب الهند بره وبحره لبزرك الرام هرمزي الذي روى عدة قصص عن بحارة من البصرة وسيراف وعمان الذين ارتادوا موانئ أرخبيل الملايو مثل رمي وفنصور وقاقله وكلاه. روى بزرك العديد من القصص إلا أن الحكايات المروية من قبل إسماعيلويه كانت الأكثر وضوحاً، وكان إسماعيلويه قبطاناً بحرياً فارسياً وقد ذكر كلاه عدة مرات وقصد الدولة شخصياً.

²⁷ ورد أن في السنة 317 للهجرة أبحر إسماعيلويه مباشرة من عمان باتجاه كلاه، إلا أنه في طريق عودته تعرض للهجوم من قبل أسطول من القراصنة المحليين. وبعد مواجهتهم لثلاثة أيام تمكن من الفرار إلى شحر لبنان،²⁸ وفي غضون 41 يوماً تمكن من حصد الثروة التي جمعها من التجارة القذحية والتي تقدر حوالي ستة ملايين دينار، حيث أعطي عُشر المبلغ لسلطان عمان بينما ضاع البعض في المعركة التي عانى منها مع القراصنة والباقي تم توزيعه على المواطنين العمانيين. وفيما يخص بحاكم عمان فقد يكون إماماً إباضياً طبقاً بشكل مستقل القانون الإسلامي الذي ينص على جمع ضريبة العشر من السفن التي ترسو على الموانئ التي يديرونها، أو قد يكون ذلك الحاكم مكلفاً من الدولة العباسية.²⁹

وفي جزء آخر من قصص رحلاته روى بزرك قصة ملك كلاه المسمى سر ناتا وكيف تعامل بطيبة مع الملاح العماني المعروف بجهود كوتة. حيث عانى الملاح المسن من إبقاء وضعية الجلوس التي تعتمد على ثني الأرجل عندما حضر الديوان الملكي، وقد كتبه بزرك كـ"البرسلا" وهي ترجمة عربية للعرف الملايوي برسلا. ويصعب إيجاد هذا النوع من الذوق الاعتيادي في الغرب والشرق حيث يجلس الناس من كل الطبقات في احتفال عادة على الكراسي أو في أماكن جلوس خاصة.³⁰ من المثير للاهتمام أن ملك قده وقتها كان أيضاً ملك الزابج وأرض الذهب. في الواقع خلال القرنين العاشر والحادي عشر الميلادي كان ملوك الزابج أو

²⁵ Paul Wheatley, The Golden..., p. 220.

²⁶ أبو الفداء، عماد الدين إسماعيل بن محمد بن عمر، تقويم البلدان، دار صادر، بيروت، د.ط، د.ت. ص 374، 375. نوع من المعادن يصنع به السيف وجد من قبل عبد المطلب في بئر زمزم، لاحقاً بعد حرب خيبر أخذ من اليهود قطعة مماثلة من التعدين وأعطيت للنبي محمد صلى الله عليه وسلم. في الحاضر يمكن رؤيته في متحف طوب قاي في اسطنبول، تركيا. الشكل المموج للسيف يمثل خنجر الملايو، وهو نوع من الأسلحة التقليدية والمحترمة جداً. ينظر كذلك أنساب الأشراف للبلاذري.

²⁷ Arsyad Mokhtar (2016), Ajaibul Hind Barrihi wa Bahrihi Karya Buzurg al-Ramhurmuzi. Pulau Pinang: Baytul Hikmah. يعد هذا العمل المترجم إلى اللغة الملايوية من قبل عالم جديداً. كان اسمه الكامل إسماعيل بن إبراهيم بن مرداس المعروف أكثر Hikmah. بإسماعيلويه خاتان أشكانيين وهو لقب فارسي واضح.

²⁸ شجر كان جزءاً من عمان الكلاسيكية داخل الحدود التقليدية لحضرموت. هنا كان معروفاً بإنتاج صمغ اللبان أو بالعربية يسمى اللبان، المجاور لمرباط وظفار بمنتجات مماثلة.

²⁹ تاريخ عمان ذكر بوضوح أن "السلطان المذكور هنا هو سلطان بغداد". المعنى أقرب إلى حاكم عباسي للعراق والبحرين منذ الفترة التي عيّن فيها محمد بن نور كواحد وهو في المقابل عيّن أحمد بن هلال الشهير كحاكم لعمان بناء على البحلة. G.H. House (1874), Annals of 'Oman. Calcutta: Baptist Mission Press.

³⁰ Arshad Mokhtar (2016), Ajaibul Hind Barrihi wa Bahrihi Karya Buzurg al-Ramhurmuzi. Pulau Pinang : Baytul Hikmah. الأثر الناتج عن خرق هذا الذوق عادة ما يتبعه غرامة معينة والتي لم يتم ذكرها بالتفصيل في تلك المسألة.

إمبراطورية سريلانكا يملكون قدح بوضوح، لذا كان من الطبيعي أن الامبراطورية يحكمها عواصم شقيقة، إحداها في سومطرة والأخرى في قدح في شبه جزيرة الملايو.³¹ بالعودة إلى الحكاية وهي ظريفة بعض الشيء، فإن الملك سامح الملاح لمخالفته عرف البرسلا، هذا بعد أن قام الملاح بدهاء برواية قصة عن نوع من الأسماك موجودة في عمان طويلة بشكل غير اعتيادي والمعروفة باسم الكنعدي، وبهذا تمكن من وصف القصة عن طريق مد ساقبه المخدرتين والمتألمتين على علم من الملك والحاضرين. شعر الملك بالشفقة تجاهه ومن وقتها أمر بعدم تنفيذ هذا الذوق العربي على الأجانب وبخاصة المسلمين. وفقا لأرشاد مختار فإن هذه القصة التي لم تذكر شيئا عن مترجم وكذلك غياب عملية الترجمة تشير إلى أن المحادثة في الديوان الملكي يمكن أن تكون قد حدثت عبر لغة ملايو بسيطة ومفهومة معروفة لدى الضيوف.

إن تكرار ذكر البلد المعروف باسم كلاه مدعوم من قِبل كتابات المستكشفين المعاصرين الآخرين مثل أبو دلف الخرساني. رسالته من القرن العاشر الميلادي تعد متممة للروايات السابقة التي ذكرت أن كلاه كانت مدينة محصنة وكبيرة للغاية، وغير قابلة للاختراق ومبنية بشكل مرتفع مع الكثير من الحدائق والمصادر المائية. وقد كان كلاه البلد الذي يستمد منه المواد الخام للرصاص من أجل سيوف القلعي الثمينة المذكورة في أنساب للبلاذري، والمشكّل داخل جدران المدينة المحاطة بالعديد من المدن والقرى.³² امتلك كلاه أساسا نظامه القانوني الخاص، حيث أمكن للمواطنين الحصول على موقف ديمقراطي معتبر في مواجهة حكامهم. عموما إن الناس يأكلون البقوليات والتمور وكذلك الخضروات والخبز المتداول،³³ وكانت التعاملات التجارية تتم عن طريق استخدام الدرهم الفهري الذي يكاد يكون مشابها للمعيار العباسي، وكذلك استخدام الفلوس للمعدن الأدي، بينما يرتدي الملك نوعا من الحرير الصيني.³⁴



الشمال الأقصى لساحل سلطنة قدح عام 1753 وصلت إلى جزيرة فوكيت/بوكيت المعروفة آنذاك باسم أوجونج سالانج. يمكن العثور على المجتمعات الملايوية في أقصى الشمال لميرجوي في جنوب ميانمار في الحاضر.

(المصدر: http://www.farelli.info/pages_colonies/asia/thailand.htm)

³¹ Paul Wheatley (2010), The Golden Khersonese. Kuala Lumpur. University of Malaya Press.

³² Arsyad Mokhtar (2018), Risalah al-Ula Abu Dulaf al-Muhalhil. Kuantan : Geroda Merah Press.

³³ Ibid.

³⁴ Ibid.

استنادا إلى المصادر العربية الفارسية المتعلقة بالحوارات السابقة، أظهرت أن قرح العتيقة كانت النقطة المركزية للاتصالات التجارية المتواصلة مع عمان والخليج العربي، كاشفة عن هيمنة حكومة الملايو كقوة تجارية تسيطر على أغلب السواحل الغربية الممتدة لشبه جزيرة الملايو. لم يفت الأوان بعد لتسليط الأضواء على المصادر المحلية المتعلقة بالوجود العماني في قرح العريقة وحولها.

من تلك المصادر التاريخ سلسلة ولاية قرح. هذا المصدر يعد سجلا تاريخيا رسميا حول سلطنة قرح كُتب في أوائل التسعينات (1900) من قبل توك كيراني محمد أرشد، الأمين الخاص للسلطان الراحل عبد الحميد حليم شاه الذي حكم في الفترة الانتقالية من أواخر القرن التاسع عشر إلى أوائل القرن العشرين. حسب السجل التاريخي فإن الملك الأول لقرح نشأ من جومبيرون، وهو اسم آخر لهرمز الواقع في الخليج العربي. وفي المعارف القرحية الأخرى أسطورة ميرونج ماهاوانغسا، ذكر أن الملك جاء من الروم، وحسب علم الكونيات الإسلامي الكلاسيكي فإنه يشير إلى الحضارة الهلنستية والمقاطعة البيزنطية الممتدة من الأناضول إلى هندوكوش. الهوية الرومية للملك ميرونج ماهاوانغسا يمكن أن يتوافق مع هوية ملك ماهراجا داربار راجا من جومبيرون في هرمز. ومن المثير للاهتمام الإشارة إلى أنه فيما يتعلق بالعائلة الملكية، يبدو أن كلا المصدرين يؤكدان على الرابط القديم بين الخليج العربي بما في ذلك عمان والحكومة الملايوية.³⁵

فيما يتعلق بالعائلة الملكية كذلك، التاريخ سلسلة ولاية قرح يقدم على ما يبدو إشارة واضحة للوجود العماني في الساحل الشمالي لمضيق ملقا على طول شبه جزيرة الملايو. تُذكر القصة بأهمية الحفاظ على سجل تاريخي أصلي للأمة في مواجهة الهوية الاجتماعية المستمرة والتحديات السياسية من قبل السيام وثانيا القوة الاستعمارية البريطانية. حيث ينقل السجل التاريخي أن مملكة قرح في 1122 هـ انحدرت نحو الظلام والارتباك عندما توفي السلطان الراحل من دون وريث، هذا لأن ابنه الوحيد الأمير محمد جيوا زين العابدين كان غائبا لسنوات بدون أثر. وفقا لسجل الأحداث قبل عدة سنوات قام ولي العهد بمباشرة رحلة البحث عن النفس التي أوصلته إلى العالم التقي المعروف بشيخ عبد الجليل المهدي (المهدي؟)، حيث درس على يد الشيخ لسنوات ينتقل مع معلمه من فلمبان ثم جاوة إلى أن استقروا في مالابار في جنوب الهند، وهنا قرر في النهاية العودة إلى الديار. لذا حوالي عام 1721 للميلاد قاموا بركوب بغلة عمانية (نوع من السفن الشراعية، وهي معروفة باسم داو في شرق أفريقيا) المتجهة إلى مارغي (ميرغوي) في جنوب ميانمار.

يروى أن:

³⁵ بالنسبة لقصة أصل جومبيرون انظر

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

بالنسبة لقصة أصل الرومي انظر

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

"هكذا في اليوم الأول من جمادى الآخر عام 1122 للهجرة، طلب الأمير محمد جيوا من السيد شيخ عبد الجليل وهابيس ساب الذهاب إلى قدح وذكر أن المملكة كبيرة وأن الملك مسلم يسمى سلطان عبد الله.."³⁶

وأضاف:

"... وهكذا الأمير محمد جيوا وثلاثتهم تجهزوا جميعا وذهبوا على متن البغلة الخاصة برجل مسقطي الذي صادف أن توقف في الهند وهو في طريقه إلى الجنوب الشرقي (تينغارا)³⁷..."

استمرت الرحلة إلى أن رسوا في مارغي وهناك قابلوا فريق بحث من قدح، وهنا تم لم شمل الأمير بأقربائه الذين بكوا بحرارة إثر هذا اللقاء، إلا أنه سرعان ما أصبح كئيبا للأمير محمد جيوا عندما سمع خبر وفاة والده، وهكذا وافق الأمير مباشرة على العودة إلى قدح لتولي مسؤولية اعتلاء العرش الملكي. يعد صانع السفن المسقطي محظوظا جدا بخلوده في تاريخ أمة الملايو ومرافقته جنوبا لفريق العودة مع السلطان المستقبلي على متن السفينة حتى وصولهم إلى جزيرة لنكاوي على بعد بضعة أميال من ساحل قدح. عندما رأى أميرال قدح سفينة البغلة والسفن الملايوية المصاحبة قام مباشرة بإيقافهم في تقاطع مضيق تانجونج تيمون ومضيق تيلوي، وهكذا أصبح المكان الذي رست فيه البغلة العمانية يشار إليه بمضيق بغلة الأمير محمد جيوا العائدة، وفي الحاضر يسمى مضيق البغلة العائدة، الذي يقع في جنوب كواه بين تانجونج تشاوات وجزيرة بومبون.³⁸

ما زال أمر صانع السفن المسقطي غير واضح بخصوص مرافقته للحاشية طوال الطريق إلى بر قدح لمشاهدة مراسم التتويج، كما أنه لا يعرف القدر الذي حصل عليه كمكافأة من قبل الحكومة. مع ذلك هو على الأقل كان حاضرا حتى زيارة العائدين لجزيرة داينانج بونتينج، حيث أنه لحظة رؤيته للماء الأزرق الفاتن للبحيرة الطبيعية في قلب الجزيرة اقترح أنه لا بد من وجود كنوز قديمة تحتها.

"إذن في اليوم التالي أحال الشخص العربي صانع سفينة البغلة إلى الأمير محمد جيوا بالعربية، "في حدود حسابي الفلكي المتواضع، هناك الكثير من الكنوز الثمينة داخل هذه البحيرة. هكذا ابتسم الأمير محمد جيوا..."³⁹

³⁶ Muhammad Hassan bin To' Kerani Muhammad Arshad (1968), Al-Tarikh Salasilah Negeri Kedah. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka. p.101.

³⁷ Ibid. p.102

³⁸ Kedah Dari Segi Sejarah (Terbitan Khas Pulau Langkawi). 1971. Cawangan Kedah Alor Setar: Persatuan Sejarah Malaysia

³⁹ Muhammad Hassan bin To' Kerani Muhammad Arshad (1968), Al-Tarikh Salasilah Negeri Kedah. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka. Ibid. pp. 108-109.



مضيق بغلة الأمير محمد جيوا العائدة". في الحاضر يعرف المكان بمضيق البغلة العائدة، جنوب مدينة كواه



مضيق البغلة العائدة، جنوب مدينة كواه

(المصدر: نبيل ندري، <https://www.youtube.com/watch?v=3sJJMHa17ao>)

الظهور العماني النادر لكن المركز في منطقة قدح كما تم إثباته أعلاه يتحتم عليه منح أولوية الاهتمام به، حيث أنه يوثق الرابطة القوية بين عمان وقدح. في الواقع سيكون من الطبيعي النظر إليهما كأنظمة سياسية شقيقة تقعان في جهتين معاكستين على وجه الأرض، وتحرسان مداخل الممرات المائية المهمة التي تندفق إلى المحيط الهندي. إذن سيكون من المفيد في سيناريو عصرنا الحاضر إذا ما تمكنت قدح من تولي مكانتها مجددا في ربط عمان الحديثة مع ماليزيا بجميع الأشكال البحرية والأنشطة الجغرافية السياسية.

النتائج والاستنتاجات

1- احتلت العلاقة بين عمان وماليزيا فيما يخص التجارة البحرية والملاحة قدما مكانة كبيرة، حيث تحكموا بالممرات الضيقة المهمة مثل مضيق ملقا، و نتج عن ذلك دور بارز في التجارة العالمية والأنشطة البحرية التي ظلت باقية إلى القرن الثامن عشر للميلاد.

- 2- انطلاقاً من اعترافات و مصادر و مخطوطات المؤرخين، فقد تركزت العلاقة بين عمان و الملايو في مدينة قرح، و التي كانت تعتبر كنقطة مركزية المركز في منطقة قرح كما تم إثباته أعلاه يتحتم عليه منح أولوية الاهتمام به، حيث أنه يوثق الرابطة القوية بين عمان وقرح.
- 3- بعد هذه الدراسة، استنتجنا الدور الجدير بالذكر، انطلاقاً من السجلات التاريخية للشرق الأوسط المتعلقة بالملاحة، أن أبرز الاتصالات الملاحية مع ساحل الملايو بما في ذلك قرح العريقة جاءت من البحارة العمانيين الأصليين.
- 4- فيما يتعلق بالمخطوطات، لقد كانت المراجع التاريخية العربية (وخاصة كتابات الطبري) والفارسية والملايوية دليلاً قوياً على دعم وجود الاتصال الدولي بين منطقة عمان والعالم الملايوي.

التوصيات

من خلال الدراسة و الاستنتاجات و النتائج التي تُبرز أهمية العلاقات العربية الملاوية في التجارة البحرية، و معالجة التهميش الذي تعرض له البحارة العمانيين في الدراسات الأكاديمية مقارنة بأسماء أكثر بروزاً للعرب الفرس، فنوصي بالامام المتوسع حول الموضوع و النظر في العلاقات اليمنية الملاوية و الاهتمام بالتاريخ في مجال الملاحة و التجارة الدولية بين دول آسيا عامة. كذلك، نوصي، من خلال هذه الدراسة، الباحثون بالتنقيب و البحث أكثر عن المخطوطات التاريخية لاكتشاف المزيد من التفاصيل.

الخاتمة

هذه القضية تناقش حقيقة في التاريخ وهي أن العمانيون والملايويون كانوا يتحكمون بالممرات الضيقة المهمة لمدة طويلة خاصة عبر المضائق المائية كمضيق هرمز ومضيق ملقا، حيث أن دورهم البارز في التجارة العالمية والأنشطة البحرية ظلت باقية إلى القرن الثامن عشر للميلاد، و معاً سيطروا على الشبكة البحرية قبل مجيء القوى الاستعمارية الأوروبية. لقد كانت المراجع التاريخية العربية الفارسية والملايوية الدليل الأقوى على دعم وجود الاتصال الدولي بين منطقة عمان والعالم الملايوي، فبدونها يكاد الأمر يكون شبه مستحيل للحصول على تفاصيل سياقية أكثر حول الاكتشافات المتنوعة للأدلة الأثرية للشرق الأوسط التي عثرت فيها والعكس صحيح، ولم يكن أحد ليتمكن من معرفة الدور الأكبر التي لعبتها في الشبكتين الدولية والعالمية.

هذه الدراسة تعد نقطة انطلاقاً جيدة لإزاحة الستار حول المراجع التاريخية المتعلقة بالعلاقة بين المنطقتين. لذا يرجى توجيه المزيد من الجهود في مجال التاريخ والآثار لمعرفة المزيد عن هذه الرابطة، وهذا يمكن أن يضم تشكيل مركز أكاديمي للحفاظ على مواصلة أبحاث تتعلق بالدراسات العمانية الماليزية وغيرها المزيد.

Acknowledgement:

This paper is a part of an on-going FRGS research; FRGS19-030-0638 funded by the Ministry of Higher Education Malaysia.

المصادر والمراجع

المراجع العربية

المسعودي، أبي الحسن علي. 1425هـ-2005م. مروج الذهب ومعادن الجوهر. بيروت: المكتبة العصرية صيدا ص 374-375.

الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي. 1995. معجم البلدان. بيروت: دار صادر. ص 478.

أبو الفداء، عماد الدين إسماعيل بن محمد بن عمر. تقويم البلدان. بيروت: دار صادر. ص 478.

المصادر المالايوية

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

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

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

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

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

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

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

Mokhtar, A. (2017). *Rihlatus sirafi: Catatan pengembaraan di alam Melayu, China, India dan Afrika*. Pulau Pinang: Baytul Hikma.

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

Nasha, R. K. (2017). Misteri kerajaan melayu Kedah tua: Utusan Online. Retrieved from 01Jun.<http://www.utusan.com.my/rencana/utama/misteri-kerajaan-melayu-kedah-tua-1.488162#ixzz51coDkPQZ> (14 October 2017).

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

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

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

المراجع الأجنبية

Corteseo, A. (1967). *Suma orientalis of Tome Pires*. London: Hakluyt Society. Retrieved from http://www.Thepirateking.com/ships/ship_types.htm. 13.8.2016.

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

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

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

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

- Lee, H. L. (2016). *SciMy interview: Professor dato' dr. Mokhtar Saidin*. ScientificMalaysian, 3rd February). Retrieved from <http://magazine.scientificmalaysian.com/life-as-a-scientist/scimy-interview-professor-dato-dr-mokhtar-saidin/> 12 October 2016).
- Mas'ūdī, & Aloys, S. (1841). *El-Mas'udi's historical encyclopedia entitled meadows of gold and mines of gems*. London: The Oriental Translation Fund of Great Britain and Ireland.
- Michel, M. P. (2006). *Early kingdoms of the Indonesian archipelago and the Malay Peninsula*. Singapore: Editions Didier Millet.
- Osman, R. A. H., Yaapar, M. S., Elmira, A., Fauziah, F., Mohamad F. M., Nabil, N. & Saleh, A. (2021). Malaysian-Omani historical and cultural relationship: In context of halwa Maskat and Baju Maskat, *International Journal of Heritage, Art and Multimedia*, 4(12), 17-27.
- Paul, W. (2010). *The golden khersonese*. Singapore: NUS Press.
- Ross, E.C. (1874). *Annals of Oman by Sirhan bin Said bin Sirhan of the Banu Ali Tribe of Oman*. Calcutta: Baptist Mission Press.
- Shaffer, L. N. (1996). *Maritime Southeast Asia to 1500 Armonk*. New York: M. E. Sharpe.
- Sulaiman, N., A. S. (2007). *The Arab navigation*. New Delhi: Adam Publishers & Distributors.
- Yaapar, M. S. (2019). Malay navigation and maritime trade: A journey through anthropology and history, *IIUM Journal of Religion and Civilizational Studies*, 2(1), 73-81.