

## 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 جنوبي شرقي آسيا منذ عهد سحيق عندما انخرط الملاحون من أرخبيل الملايو والخليج العربي في التجارة البحرية، وتبايعوا المنتجات المربحة لبلدانهم 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 والنشاطات الملاحية، في سبيل توصيف العلاقة الخاصة بين عُمان وقدم العريقة بخاصة، وكذا يهدف البحث إلى الكشف عن المصادر التاريخية التي ذكرت المناطق الملايوية في قصص الرحلات المتنوعة التي

---

\* أستاذ بقسم اللغة العربية وآدابها، كلية عبد الحميد أبو سليمان لمعارف الوحي 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 عليا، كلية عبد الحميد أبو سليمان لمعارف الوحي والعلوم الإنسانية، البريد الإلكتروني:

latifahnajihah@gmail.com

\*\*\*\*\* أستاذ مساعد في كلية التربية، الجامعة الإسلامية العالمية بماليزيا، البريد الإلكتروني:

adhamawiya@iium.edu.my

مجلة الإسلام في آسيا

المجلد ١٩، العدد ١، ٢٠٢٢

E-ISSN: 2289-8077

DOI: <https://doi.org/10.31436/jia.v19i1.1101>

الجامعة الإسلامية العالمية الماليزية

ألفها مؤرخون ورحالة عرب مبرزون، وقد وظّفنا المنهج التاريخي معتمدين طريقة التحليل الوصفي للأحداث والعلاقات 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 ونقدها نقدًا علميًا تاريخيًا، وخلصنا إلى أن للعلاقات التجارية البحرية بين عمان وماليزيا مكانة بارزة في إدارة التجارة البحرية عالميًا، والتحكم بأبرز الممرات والمضائق والمحطات التجارية البحرية، مما هيا لسيطرتهما الكاملة على شبكة الملاحة البحرية عالميًا في حقب متقطعة، ومن ثم يلزم توجيه مزيد جهود في مجال التاريخ والآثار لمعرفة المزيد عن هذه العلاقة الوثيقة بين عمان وماليزيا.

**الكلمات المفتاحية:** الملاحة، التجارة البحرية، عمان، الملايو، قدح.

#### 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 membuahkan pertukaran barang-barang dagangan seperti rempah-ratus, logam, dan wangi-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 جنوبي شرقي آسيا منذ عهد سحيق عندما توافد الملاحون من أرخبيل الملايو والخليج العربي للانخراط في التجارة البحرية المرجحة للسلع من جنوبي شرقي آسيا من مثل التوابل والمعادن والبخور، فمنذ القرن الميلادي الأول تناوبت أساطيل ضخمة من السفن العربية والملايوية تبحر ذهاباً وإياباً بين موانئ جنوبي شرقي آسيا بعامّة، وأرخبيل الملايو بخاصّة، وبين موانئ الشرق الأوسط بعامّة، وجنوبي الجزيرة العربية بخاصّة، ولاحقاً على في زمن الخلافة الإسلامية عُرفت سواحل جنوبي شرقي آسيا وأرخبيل الملايو عند العرب جميعاً باسم "بلاد الزابج"، وهو اسم عربي أطلق على إمبراطورية الملايو "سريفيجايا" التي عُرف شعبها باسم "سيابيجا"، وقد استمروا مركزاً للتجارة الفخمة المرجحة في العصر الإسلامي

الذهبي، أي الدولة العباسية، فقد وثقت الكتابات العربية التاريخية ذكرهم كثيراً ما بين القرنين التاسع والحادي عشر الميلاديين، ونشاطهم في مناطق المحيطين الهندي والهادئ، ولكن غالباً ما همّشت 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 كينشو وجوانزو، والعباسية من مثل عدن والبصرة.

ومن ثم يسعى هذا البحث إلى نقل قضية مهمة وتاريخ عظيم في العلاقات العربية (العُمانية تحديداً) والملايوية (الماليزية تحديداً) في مجال الملاحة والتجارة البحرية؛ إذ يناقش حقيقة تاريخية مفادها أن العُمانيين والماليزيين كانوا يتحكمون بالممرات 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 مجيء القوى الاستعمارية الأوروبية، وما زال ممكناً تتبع موروثاتهما التجارية والثقافية 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 الملايوية، ويكشف عن أهم الموانئ والمضائق البحرية بين عُمان وماليزيا، 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 يتيح هذا البحث للقراء والباحثين والمتخصصين الاستفادة من تاريخ التبادل التجاري البحري العربي الملايوي، وذلك بتوظيف المنهجين التاريخي والوصفي التحليلي لاستقراء البيانات التاريخية التي حفظتها الوثائق والصور وكتابات المؤرخين

174 رحمة بنت أحمد عثمان، محمد صالح يابار، صالح الزهيمي، لطيفة ناجحة بنت محمد، وأدهم محمد علي حموية

العرب عن العلاقة التجارية البحرية بين الشعبين، ومن ثم تحليلها ومقارنتها ونقدها 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 والهادئ 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 والقلقاس، مع ذكر أن بعض الملايو استقروا في ميناء عدن (Shaffer, 1996: 16)، في حين سافر آخرون إلى مناطق أبعد في سواحل شرقي أفريقيا ومدغشقر حيث استقروا هناك، وأصبحوا أسلافاً لسكان ملقأش 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 والحديد واللؤلؤ وغيرها<sup>1</sup> وقد استمر هذا الوضع عبر القرون إلى عصر الدولة الساسانية؛ إذ تردّد العرب والفينيقيون والفرس والهنود إلى موانئ جنوب الصين للحصول على منتجات من مثل الخزف والحريز والورق والشاي، فقد كانت هذه الموانئ تزود المناطق الغربية بهذه المنتجات

<sup>1</sup> لمزيد من بحوث عن الاتصال الملاحي لبلاد الرافدين؛ يُنظر:

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<sup>2</sup> التي أصبحت المصدر الرئيس للثراء الذي أغنى أغلب الجهات السياسية الحاضرة على امتداد سواحل المحيطين الهندي والهادئ، بل إنهم اشترطوا على كل حضارة أن تزود غيرها في استمرار بمنتجاتها ذات الجودة الرفيعة التي تمثلها.

منح ارتقاء الإمارة الإسلامية في الشرق الأوسط في القرن السابع الميلادي، ثم الدولة العباسية في القرن الثامن الميلادي؛ منح الفرس والعرب - بما فيهم العُمانيون - دوراً مهيماً في الشبكة التجارية، فقد كانت السفن تتجه إلى الهند والصين، وتمر عبر جنوبي شرقي آسيا، ولا سيما سريفيجايا. بما فيها مملكة قده، وللمحة عن مدى نشاط العُمانيين في التجارة البحرية بالشرق الأقصى يقول سليمان التاجر (Nadvi: 2007, 45): "معظم السفن الصينية تكون محملة في سيراف، يجلبون البضائع من سيراف وعُمان على متن قوارب، ويحملونها على متن سفن تبحر إلى الصين..."<sup>3</sup>.

وقد ذُكرت العلاقات التجارية مع منطقة جنوبي شرقي آسيا في مصادر عربية متنوعة من مثل كتابات الطبري الذي ذكر "الزايج"، وهو مصطلح يخص إمبراطورية سريفيجايا البحرية التي حكمت ساحلين في مضيق ملقا وجزيرة جاوة بين القرنين السابع والثاني عشر الميلادي، وقد عُرفت هذه الإمبراطورية باسم (سيابيجا)، وعُربن إلى (الزايج)، ويرى بعض العلماء أن الاسم أصله من (جاوة، جاوكا، جاودويبا)، وهي أسماء قديمة لمناطق في جنوبي شرقي آسيا شملت سلطنة سريفيجايا،<sup>4</sup> فقد كانت لها السيادة المطلقة في المنطقة، وأسست تعاوناً احتكاريّاً بحريّاً بين مختلف الممالك

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

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

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

176 رحمة بنت أحمد عثمان، محمد صالح يابار، صالح الزهيمي، لطيفة ناجحة بنت محمد، وأدهم محمد علي حموية

القبلية في جنوبي سومطرة عند جاوة الوسطى (تحت سلالة سيلندرا)، وفي شمالي شبه جزيرة الملايو.<sup>5</sup>

وكان أباطرة سريفيجايا من الشخصيات القوية التي خلّدت ذكرها المؤلفات التاريخية العباسية، إلى جانب نظرائهم في الهند والصين، أما الحكومات الساحلية للزايج في شبه جزيرة الملايو فحددها بماليزيا الحديثة مؤلفات المسعودي والرامهرمزي وسليمان التاجر، وغيرهم من المؤرخين، وأسماء من مثل (قلحا) و(كلاه) و(كلهبار) و(كدرام) ترددت فيها كثيراً، وكلها تشير إلى مملكة قدح التي تقع داخل المنطقة مروراً بالساحل من جنوبي ميانمار إلى شمالي شبه جزيرة الملايو.

وكانت مملكة قدح العريقة (كلاه) شريكاً رئيساً ضمن السيادة البحرية لسريفيجايا،<sup>6</sup> ومثلت نقطة اتصال للبحارة العرب القادمين من موانئ عُمان الكبرى من مثل البصرة وسيراف وبوشهر وصحار وصور وقلهات ومسقط وجلفار، وغيرها من المناطق، ولكن يهْمَش ذكرُ البحارة العُمانيين في الدراسات الأكاديمية مقارنة بأسماء أكثر بروزاً للعرب الفرس، ومن ثم لا يمثّل أولئك جيداً على الرغم من كيانهم الثقافي الاجتماعي البارز وطبيعتهم 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 الكبرى بما فيها الموانئ الفارسية، فقد انتشرت في منطقة الخليج العربي التجمعات العُمانية، ولا سيما الأزديين الذين هاجروا من اليمن، وتميزوا بالملاحة منذ الحقبة الساسانية؛ لأنهم عاشوا منذ الأزل على السواحل، وتحديداً في مسقط وموانئ أخرى حول مضيق هرمز

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

<sup>6</sup> 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 (البغلة) في حقبة تفوق الملاحة العربية؛ إذ ساعدوا على تعزيز النشاط التجاري الاقتصادي في المحيطين الهندي والهادئ.



البغلة (سفينة عُمانية قديمة) في ميناء مسقط ١٨٣٨

نظراً إلى الموقع الإستراتيجي لموقع عُمان حظي العُمانيون بمكانة أشبهت المكانة التي حظي بها الملايو الذين سيطروا ردهاً طويلاً على أهم مضيق مائي في العالم هو مضيق ملقا الذي كان يتبع إمبراطورية سريفيجايا ومملكة قدح العريقة، ولم يدم ذلك بعد تفكك الإمبراطورية بسبب غزو تشولا عام ١٠٢٥، فصار الأرخبيل محلاً للنزاع بين سيام من جهة وبين سلالات الجاويين من سينجو ساري ماجاباهيت من جهة أخرى، في حين عانى ورثة إمبراطورية سريفيجايا الملايوية نتيجة ذلك، وفي القرن الثالث عشر الميلادي بدأت المجريات تتغير مع تخطي ممالك الملايو في باساي وسنغافورة القديمة مرحلة شغور العرش، وفي عام ١٤١١ تأسست سلطنة ملقا التي سيطرت لاحقاً على شبه جزيرة الملايو بأكملها بما فيها الساحل الشرقي لسومطرة وأرخبيل رياو، ولُقبت "بندقية الشرق"، ومنذ نشأتها أصبحت ملقا شريكاً تجارياً مهماً للمملكة العُمانية الفارسية في هرمز في الخليج العربي حتى عام ١٥١١.



ملقا "بندقية الشرق"

أما مملكة قدح العريقة شمالاً فعانت تبذُّل سلاطينها باستمرار بسبب التبعية لسيام وملقا، وقد استقلت أحياناً لتسيطر على الساحل الشمالي الشرقي لشبه جزيرة الملايو، كما حدث عام ١٨٢١، واستمرت إلى عام ١٨٤٢ عندما غزتهم سيام وسلبتهم استقلالهم، ثم استمروا في تبعيتها حتى عام ١٩٠٩ عندما تسلَّمت السلطة البريطانية ملكة قدح العريقة وفق المعاهدة الأنجلو سيامية. وعلى الرغم من ضعف مملكة قدح العريقة والحكومات الملايوية التقليدية؛ استمر إسهامهم في الملاحة البحرية العالمية حتى إلى اليوم.

### الحضور العُماني في أرخبيل الملايو

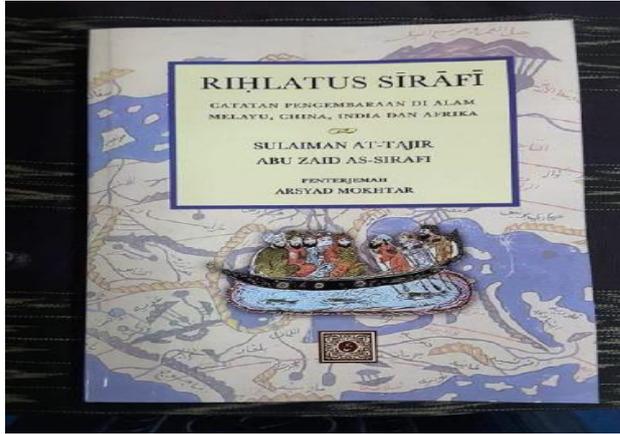
كان الاتصال المبكر بين البحارة العرب والفرس مع أرخبيل الملايو من خلال ممرين بحريين؛ أولهما عبر ممر البحر الأحمر، والثاني عبر ممر الخليج العربي، فمع ظهور الإسلام في الحجاز ذي الاتصال مع موانئ البحر الأحمر في تهامة واليمن؛ صارت المنطقة منطلقاً للتجار المسلمين الأوائل يُبحرون منها شرقاً، وإلى حينه لم يكن قد ظهر الأدب التاريخي، فلم تُعرف كتابة تفاصيل تلك الرحلات وأحداثها، وإنما تُنقلت 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 ممر البحر الأحمر إلى ممر الخليج العربي، مما عزز المكانة التجارية لموانئ قديمة من مثل البصرة ومسقط، وحديثة من مثل بوشهر وسيراف وصحار وجلفار وصور حيث كان الحضور العُماني القديم. وقد أدى ازدهار تلك المدن إلى أن وسَّعت نشاطاتها البحرية إلى الشرق حتى إنها تفوقت على ما كان للدولة الساسانية من حضور في الاتصال العالمي مع الهند وجنوبي شرقي آسيا والصين، وهذا ما عملت على تعزيزه الخلافة العباسية في بغداد، ووثقته السجلات التاريخية والأدبية التي ذكرت مئات الأماكن التي كانت على اتصال دائم مع ملاحى الخليج العربي، ووثقت تفاصيل عن المشرق الغريب بما في ذلك أرحبيل الملايو، وذلك لأن العرب والفرس - بتشتتهم الفكرية الثقافية في موطنهم - كانوا حريصين ومتحمسين لاكتشاف تلك المنطقة البعيدة، وهكذا حوت السجلات التاريخية والأدبية معلومات ثرى عن علوم الجغرافيا والنبات والحيوان والبحار والفلك والإنسان والاجتماع، وغيرها من المواضيع التي درسوها في أثناء الرحلات البعيدة إلى المشرق.

وقد كانت أشهر القصص تتحدث عن السلع الثمينة من مثل الكافور والصبان والتوابل (القرنفل، القرفة، البهار) واللبن الجاوي والرصاص والحديد والعود التي صدرتها بلاد الملايو، وكذا الشاي والخزف واليشم المخلوبة من الصين عن طريق الموانئ الملايوية، وذلك كله لتلبية الطلبات المتزايدة في بلاد العرب، ولا سيما بغداد، وقد حُمّلت 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 أوطانهم، فضلاً عن أن هذه المعلومات كانت يحتاج إليها الخليفة العباسي في بغداد من أجل تنظيم التجارة المربحة وإرسال السفارات السياسية.

180 رحلة بنت أحمد عثمان، محمد صالح يابار، صالح الزهيمي، لطيفة ناجحة بنت محمد، وأدهم محمد علي حموية

وآنذاك كان العصر الذهبي للسجلات التاريخية والأدبية التي وثقت النشاط البحري إلى الشرق، وبخاصة إلى الموانئ الملايوية على طول مضيق ملقا وعبر شبه جزيرة الملايو، ونذكر من أشهر الرحالة والمؤرخين الذين عملوا على ذلك سليمان التاجر (توفي نحو ٨٥٠م)، واليعقوبي (٨٩٧م)، وابن الفقيه (توفي نحو ٩٠٢م)، وابن خردادبه (ت ٩١٢م)، وأبو زيد السيرافي (توفي نحو ٩١٦م)، وأبو دلف الخزرجي (توفي نحو ٩٤٢م)، والمسعودي (ت ٩٥٦م)، وبزرک بن شهریار الرامهرمزي (توفي نحو ٩٥٣م)، والبيروني (ت ١٠٥٠م)، والإدريسي (ت ١١٦٥م)، وياقوت الحموي (ت ١٢٢٩م)، ومن خلال الحكايا العجائبية جذبوا قراءهم إلى تفاصيل مهمة، وإن كانت مبهمه وغير مكتملة؛ إذ قدموا مزيجاً من أحداث حقيقية وأساطير وخرافات عن مخلوقات خرافية من مثل ثعابين بحرية وتماسيح ماكرة، ومخلوقات أخرى هجينة بوجوه كلاب وأجنحة، وقد يمكن استناد ذلك إلى قصص حقيقية، ولكن تلك المخلوقات طبيعية أو انقرضت، وإن يكن ففيه دليل على جهلهم بعلوم النبات والحيوان والإنسان.



رحلة السيرافي (نشرها بيت الحكمة، بينانج، ٢٠١٧)

### التمركز الملاحي والتجاري في مملكة قدح العريقة

في مقدمة السجلات التاريخية والأدبية للاتصال العربي بسواحل شبه جزيرة الملايو؛ تأتي رحلة سليمان التاجر في مطلع النصف الثاني من القرن التاسع الميلادي، وهو بحار وتاجر فارسي من سيراف ذهب إلى الصين وفق المسار المعتاد 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 الملايو،<sup>7</sup> وقد وصل سليمان بعد شهر من انطلاقه إلى كلاه بار (أرض كلاه) أو مملكة قدح (التهجئة الحديثة) وتيومن، وتقع هذه الأسواق التجارية على الجانبين الغربي والشرقي لسواحل شبه جزيرة الملايو التي كانت تعبرها السفن قبل الوصول إلى كمبوديا في الهند الصينية وكانتون في جنوبي الصين.<sup>8</sup>

وذكر سليمان في رحلته مراحل تحميل البضائع لإرسالها إلى الشرق، فهي تجمع بداية عند سيراف، ثم تحملها السفن الصينية<sup>9</sup> نحو مسقط وصحار عابرة معالم جغرافية متنوعة،<sup>10</sup> أما مملكة كلاه فكانت على الجانب الشرقي من الهند، ويحكمها ملك، وشعبها متنوع الطبقات، ويأتزون بما يشبه الإزار اليميني المعاصر، ومياهم من الآبار بدلاً من الأثمار والينابيع،<sup>11</sup> ويستذكر سليمان الطريق إلى بيتومه (تيومن) من

<sup>7</sup> Paul Munoz. (2006). Early Kingdoms Indonesian Archipelago and the Malay Peninsula. Singapore: Edition Didier Millet.

<sup>8</sup> Arsyad Mokhtar. (2017). Rihlatu Sirafi: Catatan Pengembaraan di Alam Melayu, China, India dan Afrika. Pulau Pinang: Baytul Hikmah; Paul Wheatley. (2010). The Golden Khersonese. Kuala Lumpur: University Malaya Press. p217.

<sup>9</sup> يشير بعضهم إلى أن السفن الصينية المذكورة هنا هي المرتبطة بالتجارة الصينية، فليست صينية حقيقية، ويدعم ذلك أن السفن الصينية عُرفت بأنها أقل قدرة على عبور المحيط، واستمر ذلك حتى حُكم سلالتي سونغ ومينغ عندما اعتمد الصينيون التطور الصناعي للسفن الملايوية (كونلوم بو) و(تسامبا بو).

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

<sup>10</sup> Saif Bani Saffaq, Jazirah Ibn Kawan, the mountains of Kusair and 'Uwair.

<sup>11</sup> Mokhtar. Rihlatu Sirafi.

182 رحمة بنت أحمد عثمان، محمد صالح يابار، صالح الزهيمي، لطيفة ناجحة بنت محمد، وأدهم محمد علي حموية

كلاه، وهي نقطة انطلاق مشهورة قبالة الساحل الجنوبي الشرقي لشبه جزيرة الملايو ضمن حدود ولاية بهنج الحديثة التي فيها الخزف الصيني والعباسي،<sup>١٢</sup> ويذكر أن التجار العرب كانوا يقصدون كلاه الغنية التي تقع في منتصف الطريق بين الصين وشبه الجزيرة العربية، وتغطي مساحة قدرها ٨٠ فرسخًا،<sup>١٣</sup> وأما كانت سوقًا للعود والكافور والصندل والعاج والرصاص والأبنوس، وأنواع كثيرة من التوابل والأعشاب، وإليها تبحر السفن من عُمان.<sup>١٤</sup>



قدح العتيقة والطريق عبر شبه جزيرة الملايو

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

<sup>13</sup> قرابة ٤٠٠ كم طولاً، فالفرسخ الواحد يعادل نحو ٤.٤٤ كم، ووفق ( Munoz, 2006) تمتد مملكة قدح العريقة إلى شمالي كسفوكيت وترانج، وجنوبي بلدان سلانغور وكيلانج.

<sup>14</sup> ترجمت إلى العربية من ترجمة فيراند نقلاً عن (Munoz, 2006).

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



الميناء الرئيس لقدح العتيقة



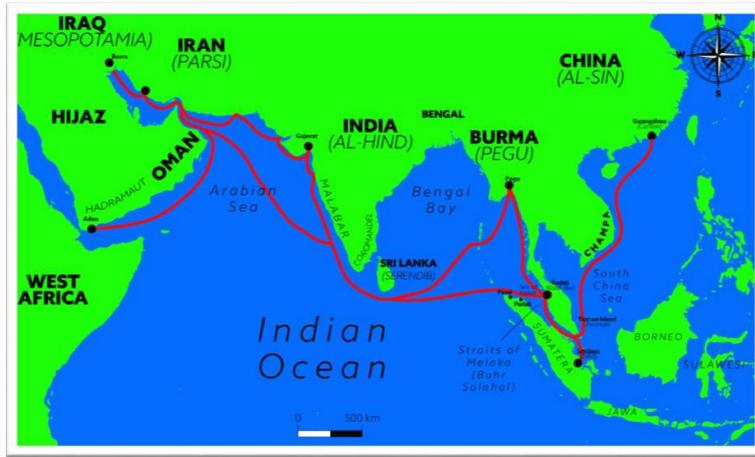
هيكل سفينة قديمة تعود إلى عام ١١٠ للميلاد وُجد في قدح

وكان أبو زيد السيرافي (مرافق سليمان التاجر) المؤرخ العربي الأكثر تفصيلاً في وصف العلاقة التي حظيت بها عُمان الكبرى مع مملكة قدح العريقة، 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".<sup>١٥</sup>

<sup>15</sup> Munoz, Early Kingdoms. p131, 146; Wheatley, The Golden Khersonese. p217.

184 رحمة بنت أحمد عثمان، محمد صالح يابار، صالح الزهيمي، لطيفة ناجحة بنت محمد، وأدهم محمد علي حموية

ثم أشار ابن خردادبه في كتابه "المسالك والممالك" إلى أن كلاه كانت جزءاً من سلطة كبيرة مرتبطة بالزايج،<sup>16</sup> وكان البحارة العُمانيون القادمون من عُمان أو الذاهبون إليها يتوقفون في كلاه لجمع السلع المحلية المربحة من مثل العود والكافور والصندل والعاج والرصاص والأبنوس ومختلف أنواع التوابل.



مسار تجارة الخليج العربي وبحر العرب مع الهند وقده والصين

وفي القرن العاشر ردد المسعودي حكايات مماثلة عن كلاه أو كلاه بار التي رواها خلال رحلته من سيراف ومسقط وصحار وكولام ولنجيلوس (ألنياكبور)،<sup>17</sup> وبعض نصوصه فريدة قياساً إلى غيرها، كقوله: "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 - واحدها (صرو) - وذلك أن أهل المراكب يسمون ما بين الخليجين إذا كان طريقهم فيه (الصرو)، وبهذا

<sup>16</sup> Arsyad Mokhtar. (2017). Al-Masalik wal Mamalik. Kuantan: Geroda Merah Press. p74-75.

<sup>17</sup> 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، ويليه بحر لاروي، وبحر هرکند، وبحر كله، وبحر الصنف، وبحر الصين، وكلها ظهرت في البحار السبعة للسندباد.

البحر أنواع من الجزائر والجبال عجيبية...<sup>١٨</sup>، وقال كذلك: "... وبين بلاد كله جبال معادن الرصاص الأبيض وجبال من الفضة، وفيها أيضاً معادن من الذهب، ورصاص لا يكاد يتميز منه"<sup>١٩</sup>، وذكر أيضاً: "... 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 القروود مشهورة في هذا الصقع معروفة بالكثرة في هذه الخلجانا، وهي ذات صور تامة، وقد كان حُمل إلى المقتدر منها، وجاءت في سلاسل عظام، وكان في القروود ذوو لحى وسبال كبار وشيوخ وشبان مع أنواع من الهدايا من عجائب البحر، حمل ذلك أحمد بن هلال أمير عُمان يومئذ، وهذه القروود أمرها مشتهر عند البحرين من أهل سيراف وُعُمان ممن يختلف إلى بلاد كله والزابج، وكيف تأتي بالحيلة لصيد التماسيح من جوف الماء"<sup>٢٠</sup>.

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

<sup>١٨</sup> المسعودي، علي بن علي. (٢٠٠٥). مروج الذهب ومعادن الجوهر. بيروت؛ صيدا: المكتبة العصرية، ط ١.

ج ١، ص ١١٩.

<sup>١٩</sup> المصدر نفسه.

<sup>٢٠</sup> نفسه، ج ١، ص ١٥١.

186 رحمة بنت أحمد عثمان، محمد صالح يابار، صالح الزهيمي، لطيفة ناجحة بنت محمد، وأدهم محمد علي حموية

ويحكم جزيرة الناقوس التي فيها بلدة تدعى الناقوس كذلك، وهي تمتد على مدى يومين".<sup>21</sup>

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 يقصّر عن مداه... فتيت المسك والعود الكلاهي"،<sup>22</sup> وأضاف: "فرضة بالهند، وهي منتصف الطريق بين عُمان والصين، وموقعها من المعمورة في طرف خط الاستواء".<sup>23</sup> وفي كلاه يستطيع المرء الحصول على حديد نقي معروف باسم القلعي، وكانت سيوف القلعي تنتج وتقدر في عموم عرب اليمن والهند، ويعود السبب إلى جودة المعدن ونقاوته كما ذكر البلاذري وأبو دلف وياقوت.<sup>24</sup>

وقال ابن كثير: "تكون جزيرة كلاه ١٣٠ درجة طولاً و ٨ درجات عرضاً... 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".<sup>25</sup>

ومن المهم تصفح كتاب "عجائب الهند" لبزرك الرامهرمزي الذي روى قصصاً عن بحارة من البصرة وسيراف وعُمان ارتادوا موانئ أرخبيل الملايو من مثل لاموري وفنصور وكلاه، ولكن القصص التي رواها إسماعيلويه كانت الأكثر وضوحاً، وقد كان إسماعيلويه قبطاناً بحرياً فارسياً ذكر كلاه عدة مرات، وارتحل إليها بنفسه،<sup>26</sup>

<sup>21</sup> Wheatley, The Golden Khersonese. p218.

<sup>22</sup> الحموي، ياقوت بن عبد الله. (١٩٩٥). معجم البلدان. بيروت، دار صادر، ط ٢. ج ٤، ص ٤٧٥.

<sup>23</sup> المصدر نفسه، ج ٤، ص ٤٧٨.

<sup>24</sup> Wheatley, The Golden Khersonese. p218.

<sup>25</sup> ابن كثير، إسماعيل بن عمر. (د.ت). تقويم البلدان. بيروت، دار صادر، د.ط. ص ٣٧٤، ٣٧٥.

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

ومن ذلك أنه أبحر عام ٣١٧ للهجرة مباشرة من عُمان باتجاه كلاه، ولكنه في طريق عودته تعرض لهجوم من القراصنة المحليين، وبعد مواجهتهم لثلاثة أيام تمكن من الفرار إلى الشحر،<sup>٢٧</sup> وكان في غضون ٤١ يوماً تمكن من حصد الثروة التي جمعها من التجارة القدحية التي تقدر بنحو ستة ملايين دينار، فأعطى العُشر لسلطان عُمان، في حين فقد بعضها في معركته مع القراصنة، وما تبقى وزَّعه على المواطنين العُمانيين، وسلطان عُمان المذكور قد يكون إماماً إباحياً طَبَّقَ النص الشرعي الذي ينص على جمع ضريبة العشر من السفن التي ترسو في الموانئ التي يديرها، أو قد يكون والياً للخليفة العباسي.<sup>٢٨</sup>

وفي موضع آخر روى بزرك قصة ملك كلاه المسمى (سرناتا) - ويُعرف بملك الزابج وأرض الذهب - الذي تعامل بوداً مع الملاح العُماني المعروف (جهود كوتاه)، فقد تعب الملاح المسنُّ من الجلوس متربِّعاً في مجلس الملك - وهي جلسة يسميها الملايو (البرسيلا)، ويُغرَّم من يخالفها في حضرة الملك - وما كان من الملاح إلا أن حكى للملك بدهاء قصة عن نوع من الأسماك في عُمان طويل جداً يُعرف باسم (الكنعد)، ومدَّ ساقيه الخدرتين المتألمتين ليصف طول ذلك النوع من الأسماك، على مرأى من الملك والحاضرين، ففطن الملك الحصيف إلى ذلك، وأشفق على الشيخ المسنِّ، وأمر بإعفاء الأجنب - ولا سيما المسلمين - من تنفيذ ذلك الذوق العرفي، 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.<sup>٢٩</sup>

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

<sup>٢٧</sup> الشحر جزء من عُمان الكبرى داخل الحدود التقليدية لحضرموت في اليمن اليوم، وكان معروفاً بإنتاج اللبان.

<sup>٢٨</sup> 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.

<sup>٢٩</sup> Mokhtar, *Ajaibul Hind Barrihi wa Bahrihi*.

188 رحمة بنت أحمد عثمان، محمد صالح يابار، صالح الزهيمي، لطيفة ناجحة بنت محمد، وأدهم محمد علي حموية

وفي رسالة أبي دلف الخراساني من القرن العاشر الميلادي ذكر أن كلاه كانت مدينة محصنة كبيرة للغاية، مبنية على شرف من الأرض، مع كثير من الحدائق والمصادر المائية، ومنه الرصاص الذي تُصنعه منه السيوف القلعية الثمينة التي ذكرها للبلادري،<sup>30</sup> وفي كلاه نظامها القانوني الخاص، فقد أمكن للمواطنين التعبير بحرية أمام حكامهم، والناس بعامة يأكلون البقوليات والتمور والخضروات والخبز المتداول،<sup>31</sup> والتعاملات التجارية معهم تتم باستخدام الدرهم الفهري الذي يشبه الدرهم العباسي، وهناك نقود معدنية أخرى، أما ملكهم فيرتدي نوعاً من الحرير الصيني.<sup>32</sup>



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

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

<sup>30</sup> Arsyad Mokhtar. (2018). Risalah al-Ula Abu Dulaf al-Muhalhil. Kuantan: Geroda Merah Press.

<sup>31</sup> Ibid.

<sup>32</sup> 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) تُوّ كيراني محمد أرشد، 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 جومبيرون، 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 الأناضول إلى هندوكوش، وهذه الهوية الرومية لهذا الملك يمكن أن تتفق مع الهوية الهرمزية للملك لأول، ومن المثير للاهتمام أن المصدرين يؤكدان على الاتصال القديم للخليج العربي مع شبه جزيرة الملايو عبر الشعب العُماني.<sup>٣٣</sup>

وتقدم "سلسلة تاريخ قدح" إشارة واضحة للحضور العُماني في الساحل الشمالي لمضيق ملقا على طول شبه جزيرة الملايو، وتُذكر هذه الإشارة بأهمية الحفاظ على سجل تاريخي أصيل للأمة في مواجهة التهديد الاجتماعي المستمر والتحديات السياسية من سيام ثم القوي الاستعمارية، فقد نقل السجل التاريخي أن مملكة قدح عمَّها الارتباك عام ١١٢٢ إثر وفاة سلطانها وغياب وريثه الوحيد؛ ابنه محمد جيوا الذي شرع قبل سنوات في رحلة دينية تأملية أوصلته إلى شيخ متصوف يُدعى (عبد الجليل المهدي)، ولسنوات درس عليه وتبعه ما بين بالمبغ وجاوا إلى أن استقرا في مالبار جنوبي الهند حيث اشتاق إلى وطنه، ومنها استقلَّ سفينة (البغلة) العُمانية؛ تُبحر إلى ميرغوي جنوبي مينمار، وقد ورد في القصة: "وفي مطلع جمادى الآخرة عام

<sup>٣٣</sup> لقصة الأصل الهرمزي 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.

190 رحمة بنت أحمد عثمان، محمد صالح يابار، صالح الزهيمي، لطيفة ناجحة بنت محمد، وأدهم محمد علي حموية

١١٢٢هـ طلب تونكو محمد جيوا إلى سيده الشيخ عبد الجليل وحابس ساب؛ الذهاب إلى مملكة قدح، وذكر أنها مملكة كبيرة يحكمها ملك مسلم يُدعى (السلطان عبد الله)... وهكذا عاد ثلاثتهم على متن بغلة رجل مسقطي توقف لطارئ في الهند؛ في طريقه إلى الجنوب الشرقي".<sup>٣٤</sup>

وإذ رست السفينة في ميرغوي التقوا فريق بحث من قدح؛ ليجتمع الشمل مجددًا، ويعتلي تونكو محمد جيوا العرش بعد ما حزن لنبا وفاة والده السلطان، وكان من قدر الملاح المسقطي أن يُخلد التاريخ الملايوي ذِكرَ سفينته التي حملت السلطان الجديد؛ إذ أُطلق على المكان الذي رست فيه (مضيق البغلة العائدة بتونكو محمد جيوا).<sup>٣٥</sup>

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 جزيرة داياغ بنتانغ، واقترح عليهم البحث عن كنز قديم في البحيرة الطبيعية في قلب الجزيرة؛ عرف به من خلال اطلاعه في علم التنجيم.<sup>٣٦</sup>

---

<sup>34</sup> Muhammad Hassan bin To' Kerani Muhammad Arshad. (1968). Al-Tarikh Salasilah Negeri Kedah. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka. p101.

<sup>35</sup> Kedah Dari Segi Sejarah (Terbitan Khas Pulau Langkawi). (1971). Cawangan Kedah Alor Setar: Persatuan Sejarah Malaysia.

<sup>36</sup> Bin To' Kerani Muhammad Arshad, Al-Tarikh Salasilah Negeri Kedah. p108-109.



مضيق البغلة العائدة بتونكو محمد جيوا) جنوب مدينة كواه



مضيق البغلة العائدة، جنوب مدينة كواه

وهذا الحضور العُماني النادر والمركز في آنٍ معاً في منطقة قدح؛ يُحتم أولوية الاهتمام به، وذلك لأنه يوثق الرابطة القوية بين عُمان وقدح، ومن اللازم النظر إليهما على أنهما نظامان سياسيان شقيقان يقعان في جهتين متقابلتين، وتحرسان مداخل الممرات المائية المهمة التي تتدفق إلى المحيط الهندي، ومن المفيد في عصرنا الحاضر أن تتمكن ولاية قدح من تولي مكانتها مجدداً في الربط بين سلطنة عُمان ومملكة ماليزيا بجميع النشاطات الملاحية والتجارية والسياسية.

## النتائج

١. للعلاقة بين عُمان وماليزيا فيما يخص الملاحة والتجارة البحرية قديماً مكانة كبيرة، فقد تحكّم الشعبان بالمضائق المهمة من مثل مضيقي هرمز وملقا، ونتج عن ذلك أثر بارز في النشاط التجاري العالمي التي استمرّ إلى القرن الثامن الميلادي.
٢. انطلاقاً من السجلات التاريخية والأدبية؛ تمركزت العلاقة بين العرب والملايو في مدينة قدح التي كانت.
٣. في النصوص التي أثبتتها السجلات التاريخية والأدبية المطبوعة والمخطوطة؛ العربية والملايوية، دلالة قاطعة على قدم الاتصال البشري بين عُمان الكبرى وأرخبيل الملايو.

## التوصيات

من خلال النتائج المتقدمة يوصي البحث بأهمية إبراز العلاقات العربية الملايوية في مجالي 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 اليمينية الملايوية، 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 الماليزية وغيرها.

## خاتمة

ناقش هذا البحث حقيقة تاريخية أن العرب (ولا سيما العُمانيين) والملايو (ولا سيما الماليزيين) تحكّموا بالمضائق المائية المهمة درجاً طويلاً من الزمن، واستمر

دورهم البارز في التجارة العالمية والنشاطات 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 الكبرى 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 جيداً للكشف عن السجلات التاريخية والأدبية التي تحكي 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. *Murūj 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.

Corteseo, A. *Suma orientalis of Tome Pires*. London: Hakluyt Society, 1967. Retrieved from: [http://www.Thepirateking.com/ships/ship\\_types.htm](http://www.Thepirateking.com/ships/ship_types.htm), August 13, 2016.

194 رحمة بنت أحمد عثمان، محمد صالح يابار، صالح الزهيمي، لطيفة ناجحة بنت محمد، وأدهم محمد علي حموية

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

Goitein, S. D., Schloessinger, M. & Yahyá, 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.scificmalaysian.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. *Rihlatus sirafi: Catatan pengembaraan di alam Melayu, China, India dan Afrika*. Pulau Pinang: Baytul Hikma, 2017.

Mokhtar, A. *Risalah Al-ula abu Dulaf Al-Muhalhil*. 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.