

الملاحة الملايوية: تاريخها ومكانتها الإستراتيجية في تطوّر التجارة البحرية الدولية  
(The Malay Maritime: Its History and Strategic Role in the Development of the International  
Maritime Trade)

Rahmah Bt Ahmad Hj Osman, \* Md. Salleh Yaapar, \*\* Latifah Najihah Bt. Muhammad\*\*\* & Adham  
Hamawiya\*\*\*\*

المخلص

يهدف هذا البحث إلى استرجاع تاريخ الملاحة الملايوية منذ بزوغها حتى نهاية القرن الرابع عشر الميلادي، وتحديد رفعتها الجغرافية، ومعرفة أهم المراكز التي استولت عليها، وتحليل علاقاتها بالدول العظمى، واكتشاف دورها في تطور التجارة البحرية الدولية؛ أي وصف ذلك التاريخ المفقود في دراسات تاريخ الملاحة الملايوية، وقد وظّف البحث المنهج الوصفي معتمداً مراجعة الأحداث التاريخية في المصادر ذات الصلة، ومن ثم توصلَ البحث إلى أن تاريخ الملاحة الملايوية كان حافلاً بالإنجازات العظيمة، وكان له دور مهم في المناطق التي وصل إليها البحارة الملايو، وبخاصة في ملقا التي كانت مركزاً إستراتيجياً مؤثراً، وامتلكت أضخم السفن التجارية وأهمها، مما انعكس في النشاطات الاقتصادية والاجتماعية والتطورات الحضارية للملايو، علاوة عن أن للقوة الملاحية الملايوية في القرن الخامس عشر الميلادي صلة وثيقة بالتجارة البحرية الدولية؛ لذا أوصى البحث بتوجيه مزيد جهود بحثية للكشف عن هذا التاريخ العريق.

الكلمات المفتاحية: الملاحة الملايوية، ملقا، التجارة البحرية، قدح العريقة

Abstract

This paper aims to highlight the history of Malay maritime from its start until the end of the 14<sup>th</sup> century by identifying its geographical area and finding out its most important centers, tools, and relations with the great powers to discover their role in the development of maritime trade. Then, this paper describes the lost history in the studies of the Malay maritime history. The paper employs the descriptive approach based on reviewing the historical events in the relevant sources. Thus, the paper finds that the history of Malay maritime was full of great achievements and played an important role in the regions. Particularly, its presence in Malacca as an effective strategic center and owning the largest and most important commercial vessels. The paper also shows that this effective role of Malay nation has been reflected in the economic, social, and cultural developments and global maritime trade. Therefore, it is recommended for researchers to direct more efforts into history and research to learn more about this history of Malay maritime.

**Keywords:** Malay maritime, Malacca, maritime trade, ancient Kedah

المقدمة

تعدّ دراسة الماضي معلماً مهماً في التنظيم الاجتماعي والثقافي والسياسي والاقتصادي للمؤسسات الحديثة؛ إذ تُوفّر الاحترام والتوجيه على أساس الإرث، ومن خلاله سنتخطى الحدود التي كرّستها القوى الاستعمارية لتحرم الشعوب المستعمرة من مكانتها وكرامتها؛ إذ يلزم تشجيع الناس ليكونوا الحُكّام الشرعيين لأرضهم ومياهم، وليتحرّروا من استغلالهم والتلاعب بهم، وليقيموا اتصالات دولية يُرتجى منها أيُّ نفع يصبُّ في صالحهم، فهذه الخطوة مهمة لشراء تذكرة الدخول إلى المشهد العالمي الحالي الذي تُهيمن فيه القوى الاستعمارية الجديدة؛ أي الولايات المتحدة وروسيا والصين.

\* Rahmah Bt Ahmad Hj Osman (corresponding author) (PhD), Professor, Department of Arabic Language and Literature, AbdulHamid AbuSulyman Kulliyah of Islamic Revealed Knowledge and Human Sciences, International Islamic University Malaysia, Kuala Lumpur, Malaysia. Email: rahmahao@iiu.edu.my.

\*\* Dato' Seri Md. Salleh Yaapar, Professor, School of Humanities, Universiti Sains Malaysia, Pulau Pinang, Malaysia. Email: mdsalleh@usm.my.

\*\*\* Latifah Najihah Bt. Muhammad, Master's Student, Department of Arabic Language and Literature, AbdulHamid AbuSulyman Kulliyah of Islamic Revealed Knowledge and Human Sciences, International Islamic University Malaysia, Kuala Lumpur, Malaysia. Email: latifanajihah33@gmail.com.

\*\*\*\* Adham Hamawiya (PhD), Islamic World Educational, Scientific and Cultural Organisation (ICESCO), Rabat, Morocco. Email: adham.hamawiya@icesco.org.

وفي هذا السياق تبرز أهمية الحديث عن أرخبيل الملايو *Malay Archipelago*، الذي يضم مجموعة عرقية ضخمة أصلها من أرض سوندا *Sundaland* توزعت منذ العصر الجليدي (حوالي 12000 عام مضت) على نطاق واسع في المحيطين الهندي والهادئ ضمن حدود بولنيزيا *Polynesia*، شمالاً إلى تايوان، وجنوباً إلى نيوزيلاندا، وشرقاً إلى جزيرة الفصح *Easter Island*، وغرباً إلى مدغشقر.<sup>1</sup>

وقد كانت نشاطات سكان هذا الأرخبيل - ولا سيما الملايو الأصليين - ومنجزاتهم معروفة منذ القدم لدى العالم الخارجي، وأثارت اهتمامه، وبخاصة في ظل سلطة سريفيجايا *Srivijaya*، فقد كان الأرخبيل (جنوبي شرقي آسيا) وسيطاً ساعد على توزيع البضائع الصينية في المحيط الهندي، مما أدى بالبحارة إلى أن نزلوا في الموانئ كلها؛ للتجارة والحصول على المون؛ إذ تذكر السجلات العربية الإسلامية مثلاً الرحلات في منطقة المحيطين الهندي والهادئ، وفيها يبرز وصف طبيعى واجتماعي لما عاينه الرحالة من الثروات والعادات في بيئاتها الأصلية، وأن الاهتمام العربي بمنتجات الحضارة الصينية - الأكثر تقدماً آنذاك - أدى إلى التنبؤ على مكانة موانئ جنوبي شرقي آسيا، والحضور الملاحي للملايو، وهو ما تطوّر لاحقاً في القرن الثامن الميلادي إلى نقل مركز النشاط التجاري من الموانئ الصينية إلى موانئ أرخبيل الملايو، وذلك إثر تمرد دموي واجهته سلالة سونغ *Song* الحاكمة في الصين، وقد راح ضحيته قرابة مئة وعشرين ألفاً من التجار الأجانب.<sup>2</sup>

ومن ثم يركز هذا البحث على تاريخ الملاحة الملايوية وانعكاسها في النشاطات الاقتصادية والاجتماعية والتطورات الحضارية، وتشير كلمة (الملايو) فيه أساساً إلى المجموعة الأصلية في أرخبيل الملايو، ولكن تضم سائر من يعيشون ضمن حدود عالم الملايو (بولنيزيا).

### مشكلة البحث

من خلال مطالعة المصادر والمراجع التاريخية عن الملاحة الملايوية؛ يتكشف دورها التاريخي المؤثر في تطوير المجالات الاقتصادية والاجتماعية والحضارية، ومدى قدرات الملايو البحرية، ومهاراتهم الملاحية، وبخاصة في العلاقات الدبلوماسية الإستراتيجية مع دول مهمة، وعلاقتهم بالتجارة البحرية العالمية، ومن المؤسف أن هذا الإنجاز المبهر للملايو ملاحين في وجهات بحرية مؤثرة؛ لم يُناقش من قبل، ولا يعرفه العالم إلى اليوم، ويزيد الحال سوءاً حقيقة أن الآثار المتعلقة بإنجازات الملايو الملاحية - من مثل مندم براهي *Mendam Berahi* - لم تحفظها المتاحف البحرية للأجيال القادمة.<sup>3</sup>

ومن ثم جاء هذا البحث للإبانة عن تاريخ الملاحة الملايوية المهملة في الدراسات التاريخية، وقد تحرّى الموضوع من خلال المصادر التاريخية التي تضمنت هذا الجزء من التاريخ، في سبيل الكشف عن آثار إنجازات الملايو الملاحية، وذلك من أجل تعويض الآثار الغائبة عن متاحف البحرية في هذا المجال، ومن ثم حفظها للأجيال القادمة، وكذلك بيان إسهامات الملاحة الملايوية في التجارة البحرية والوسائل المساعدة في ذلك، وإبراز أهمية الملاحة الملايوية في الدراسات التاريخية.

### أهداف البحث

يهدف هذا البحث إلى:

- 1- الإبانة عن تاريخ الملاحة الملايوية، وبزوغها، وإبراز قدرات الملايو البحرية ومهاراتهم الملاحية.
- 2- الكشف عن أهم المدن، والوسائل، والعلاقات الإستراتيجية والدبلوماسية التي جعلت من الملاحة الملايوية قوة بحرية بارزة في القرن الخامس عشر الميلادي.
- 3- إبراز انعكاسات الملاحة الملايوية في النشاطات الاقتصادية والاجتماعية والتطورات الحضارية.

### أسئلة البحث

- 1- متى بزغت الملاحة الملايوية؟ وكيف؟ وما أهم قدرات الملايو البحرية ومهاراتهم الملاحية؟
- 2- ما أهم المدن التي تركزت حولها الملاحة الملايوية؟ وما أهم الوسائل المتخذة؟ وإلى أي مدى نجح الملايو في بناء العلاقات الإستراتيجية والدبلوماسية الدولية؟
- 3- ما انعكاسات الملاحة الملايوية على النشاطات الاقتصادية والاجتماعية والتطورات الحضارية التي جعلت من الملاحة الملايوية قوة بارزة في القرن الخامس عشر الميلادي؟

<sup>1</sup> Arysio Santos (2011), *Atlantis: The Lost Continent Finally Found*, Lynnwood: Atlantis Publications, p. 43.

<sup>2</sup> Paul Michel Munoz (2006), *Early Kingdoms Indonesian Archipelago and the Malay Peninsula*, Singapore: Editions Didier Millet, p. 145.

<sup>3</sup> Rachel Middleton (2015), "Malaysia: Archaeologists Find Ancient Shipwrecks that Could Rewrite Southeast Asian History," *International Business Times*, retrieved May 15, 2022, <https://www.ibtimes.co.uk/malaysia-archaeologists-find-ancient-shipwrecks-that-could-rewrite-southeast-asian-history-1518076>; Md. Salleh Yaapar (2019), "Malay Navigation and Maritime Trade: A Journey through Anthropology and History," *IJUM Journal of Religion and Civilisational Studies*, Vol. 2, No. 1, p. 61.

عُرف الملايو وأراضيه تاريخياً داخل الأرخيبل المسمى باسمهم في جميع أنحاء العالم؛ على الأقل منذ القرن الثاني الميلادي، فقد أشار العالم اليوناني المصري بطليموس *Ptolemy* (90-168م) في كتابه "Geographia" (152م) إلى أرض الملايو بمصطلح *ΜαλευΚώλον* (ملايو كولون)؛ أي مقاطعة الملايو، ويشير هذا المصطلح إلى شبه الجزيرة الذهبية؛ أي شبه جزيرة الملايو، ولاحقاً سجل وان زين *Wang Zhen* - وهو عالم تاريخ صيني معروف في القرن الثالث الميلادي - اسم (كولون) في كتابه "Nanchouiwuchih"، وفي السجلين كان الاعتراف بالملايو وإبراز فضل مهاراتهم الملاحية<sup>4</sup> وقد ارتبط الاعتراف بالملايو بموقعهم الجغرافي وتوجُّههم المهني؛ لأن الناس يتوزعون غالباً في جزر داخل محيط كبير وأرخيبل ضخم، ومما يزيد أهمية ذلك ملاءمته توجهاتهم الفطرية - ملاحين وشعباً - بالإشارة إلى موطنهم الأم بأنه "أرض الماء"، وهذا صحيح بالنسبة إلى حالهم اليوم؛ أي في ماليزيا وإندونيسيا وبروناي وسنغافورة... إلخ.

وعن بنية أمتهم وعلاقتهم الخارجية؛ امتلك الملايو منذ عام 535 قبل الميلاد مملكة قدح العريقة الواقعة في الجهة الشمالية الغربية من شبه الجزيرة، وقد انخرطت هذه المملكة في نشاطات صهر الحديد الموجهة للتصدير، ولاحقاً في القرن السابع الميلادي؛ عُرفت مملكة للملايو قرب جمبي *Jambi* في سومطرة، وأضيفت فيما بعد إلى مملكة أكبر - ثم إمبراطورية - هي سريفيجايا، وتقع قرب باليمبانج *Palembang*، وقد امتلكت الإمبراطورية البحرية بسومطرة بعامتها تأثيراً هائلاً على الجزر الأخرى في أرخبيل الملايو، وكذلك على تشامبا *Champa* في الهند الصينية، وفي عام 770م أقيم في عهد سلالة سليندرا *Sailendra* معبد بوروبودور *Borobudur* أعظم معبد بوذي في العالم، وتضمن سفينة الإغاة المشهورة سامودرا راكسا *Samudra Raksa*؛ أي المحيط العظيم، وقد ظلت سريفيجايا متسلطة حتى القرن الرابع عشر الميلادي، وتركت تأثيراً موحداً دائماً على أرخبيل الملايو وجزء من الهند الصينية.<sup>5</sup>

وقد حظيت سريفيجايا بتاريخ طويل في الملاحة والعلاقات الدينية مع دول كبيرة من مثل الهند، والصين، ولايات الخلافة الإسلامية في الشرق الأوسط، حتى إن بعض الملايو استقروا في ميناء عدن،<sup>6</sup> وآخرون وصلوا إلى السواحل الأفريقية، ومنهم من استقر في مدغشقر، وهم يمثلون أسلاف أهلها اليوم.<sup>7</sup>

وقبل ذلك بكثير كانت سريفيجايا نقطة توقف للتجار والحجاج الصين البوذيين في طريقهم إلى الهند، ففي عام 671م توقف الراهب آيتسج *I-Tsing* من سلالة تانج *Tang* في سريفيجايا، وكان في طريقه إلى نالاندا *Nalanda* لدراسة البوذية، وقد درس في سريفيجايا اللغتين السنسكريتية والملايوية (النص الجاوي) والديانة البوذية لستة أشهر قبل المواصلة إلى الهند على سفينة ضخمة لملك سريفيجايا، وقد رجع هذا الراهب لاحقاً إلى سريفيجايا، ومكث فيها بين عامي 689-695م؛ يدرس ويتبرجم الكتب البوذية بإشراف راهب سريفيجايا الأعلى ساكياكيرتي *Sjakhyakirti*، وأشار الراهب إلى عالم الملايو بأنه "كولون" كما فعل وان زين من القرن الثالث الميلادي، وفيما يتعلق بمظهرهم ذكر أن "شعب كولون يمتلكون شعراً مجعداً، وأجساداً داكنة، وأقداماً حافية، ويرتدون الإزار"، وهذه المواصفات تتناسب الرسم المشهور 526-539م لدبلوماسي من لانجاسوكا *Langkasuka* لسلالة ليانج *Liang* الصينية التي يذكر الراهب أنهم معتادون على الملايو وسفهم.<sup>8</sup>

وفي هذه الأثناء وصل الإسلام إلى أرخبيل الملايو في عام 674م من بوابة آتشيه في إندونيسيا حوالي القرن الثامن الميلادي، وقد كان لها دور مهم في أسلمة مناطق في جنوبي شرقي آسيا، حيث تشير الزخارف والنقوش على شواهد القبور إلى المرحلة الانتقالية من البوذية والهندوسية إلى الإسلام،<sup>9</sup> وقد مثلتها خير تمثيل سلطنة آتشيه التي هيأت لثقافة مادية إسلامية موحدة في منطقة جنوبي شرقي آسيا، وبخاصة حين انطلقت الدعوة الإسلامية المكثفة في أوائل القرن الثاني عشر الميلادي، ومن أوائل الولايات الملايوية التي تقبلت الإسلام حينها كانت سامودرا *Samudera* وبرلاك *Perlak* في سومطرة، ثم اندمجت الولايتان لاحقاً، وأطلق عليهما (باساي *Pasai*)، ويحكى أن الخليفة المسلم أرسل وفداً إلى مملكة باساي الملايوية شمالي سومطرة، واعتنق ملكها *Merah Silu* ورعاه جميعاً الإسلام، وتسمّى بعد إسلامه (الملك الصالح)، وعُثر على شهادة قبر مؤرخة سنة 1297م تؤكد حقيقته، وبمراعاة أن إسلامهم حدث قبل وفاته؛ أي حوالي عام 1260م؛ لا بُدَّ من أن الوفد أرسلته الخلافة العباسية والسلطنة المملوكية في القاهرة التي حوّلت التجارة البحرية للعالم الإسلامي من الخليج العربي إلى البحر الأحمر.<sup>10</sup>

<sup>4</sup> Wang Gungwu (1968), *Nanhai Trade: The Early History of Chinese Trade in the South China Sea*, Singapore: Times Academic Press, pp. 60-64.

<sup>5</sup> Yaapar (2019), "Malay Navigation and Maritime Trade," p. 54.

<sup>6</sup> Lynda Norene Shaffer (1996), *Maritime Southeast Asia to 1500*, New York: M. E. Sharpe, p. 16.

<sup>7</sup> Yaapar (2019), "Malay Navigation and Maritime Trade," p. 62.

<sup>8</sup> I-Tsing (2006), *A Record of the Buddhist Religion as Practised in India and the Malay Archipelago (A.D. 671-695)*, Junjiro Takakusu (trans.), New Delhi: Cosmo Publication, p. 12.

<sup>9</sup> Abdul Manan, Fadhlur Rahman Amri and Wan Yunil Amri (2022), "The Expansion of Islam in Pattani, South Thailand: A Historical Analysis," *Journal of Al-Tamaddun*, Vol. 17, No. 1, pp. 85-95.

<sup>10</sup> رحمة أحمد الحاج عثمان، وآخرون (2018)، عُمان في الذاكرة الماليزية، مسقط: ذاكرة عُمان، ط1، ص31.

وفي قصة أخرى مشابهة وردت في تاريخ الملايو أن سلطان ملقا *Kecil Besar* اعتنق الإسلام مع رعيته على يدي بعض عرب الحجاز، ويُدعى (مولانا عبد العزيز)، ثم تسمى السلطان (محمد شاه)، ومن بعد سبّابح سليل الحجازي - ويُدعى (مولانا إسحق) - مهنته قاضيًا للقضاة في سلطنة ملقا التي استقبلت مسلمين آخرين من الهند وفارس.<sup>11</sup>

ثم توسعت عملية الأسلمة في عهد سلطنة ملقا في القرن الخامس عشر الميلادي، لئلا يتبدل ملقا بسريفيجايا التي اختفت في القرن الرابع عشر الميلادي، وقد كانت لزمن طويل مركزًا تجاريًا مزدهرًا، ونقطة التقاء للتجار من الصين والهند وشبه الجزيرة العربية وفارس حتى أوروبا، ومع التجار جاء الدعاة المسلمون، ومن ملقا انتشر الإسلام واللغة الملايوية (النص الجاوي) بسرعة إلى جهات أرخبيل الملايو كلها، ولسوء الحظ؛ تعرضت ملقا لهجوم المستعمر البرتغالي عام 1511م، ثم استحوذ عليها لاحقًا المستعمر الهولندي، ومن بعد سيطر عليها المستعمر البريطاني حتى عام 1957م؛ عندما حصلت ملايا - (ماليزيا) لاحقًا - على استقلالها، وفي الحقبة التي تعرضت فيها ملقا للهجوم البرتغالي؛ كانت ما تزال مركزًا تجاريًا بحريًا مهمًا، وكانها بندقية الشرق؛ يأتيها التجار من كل بقاع العالم.<sup>12</sup>

## المبحث الثاني: التاريخ البحري للملايو

بدأ التاريخ البحري للملايو في القرن الثالث قبل الميلاد متزامنًا مع مقدمات الملاحة الملايوية التي ارتبطت بها ارتباطًا وثيقًا، والواقع أن التجارة كانت الحافز الرئيس للملايو للإبحار عبر المحيطات، والترحال إلى أبعد ما يمكن؛ إلى الصين، والهند، وولايات الخلافة الإسلامية، ومدغشقر، وغيرها، فكانوا كلما ارتحلوا؛ حمل البحارة الملايو معهم المنتجات المحلية من أرخبيلهم، أو تلك التي جلبت إلى موطنهم، أو اشتروها من الخارج، وقد أشار المؤرخون إلى أنه في القرن الأول الميلادي أبحرت أساطيل ضخمة من الامتداد الملايوي ذهابًا وإيابًا إلى عدن في اليمن، حتى إن بعض الملايو استقروا هناك،<sup>13</sup> وفي عام 886هـ/1481م سُجلت أقدم رحلة للحج من عالم الملايو، ومنذ القرن التاسع الميلادي أبحر الملاحون الملايو إلى مناطق بعيدة من مثل ولايات سواحل شرقي أفريقيا، وكذلك إلى مدغشقر حيث استقر فيها كثير منهم كما سلف.

وكان الملايو يزودون أسواق الشرق الأوسط والبحر الأبيض المتوسط أساسًا بالقرفة، وهي من التوابل المشهورة عند الناس هناك، ولاحقًا عرفوا الأسواق التجارية العالمية أيضًا بالسلع الحصرية للتوابل من مثل خشب الصندل، وجوز الطيب، والقرنفل، فهذه السلع الثلاث لا يمكن إيجادها في أماكن أخرى،<sup>14</sup> وكان الملايو يحملون معهم أيضًا أنواعًا مختلفة من المنتجات النباتية والحيوانية؛ منها الموز وجوز الهند والقلقاس والدجاج، وكذلك الإكسلفون الآلة الموسيقية المشهورة للملايو (بولنيزيا)، وقد كانت لنشاطات التجارة الملايوية آثار اجتماعية وثقافية طويلة الأمد؛ بلغة المكاسب الاقتصادية، من مثل أن اسم القرفة بالملايوية *Kayu Manis* قد نُقل إلى اليونانية، فصار *Kanela*، وقد اشتق أساسًا من الملايوية عبر اللغتين الفينيقية والعبرية، وكذلك اسم القلقاس *Edi* في لغة إغبو *Igbo language* مشتقة من الكلمة الملايوية *Keladi*، ومن جانب آخر؛ تحسنت كلمات الملايو بفضل نشاطاتهم البحرية، ولا سيما أسماء المناطق والسفن، بما في ذلك القوادس.<sup>15</sup>

وقد ذُكر استقرار الملايو في مدغشقر حوالي عام 820م، وذلك بفضل المجتمعات الملايوية الاجتماعية والثقافية، ولا سيما مجموعة النساء اللاتي ارتحلن من سريفيجايا، وأصبحن أسلاف سكان مدغشقر الحاليين، وتحديدًا شعب ميرينا الذين سيطروا على دولة الجزيرة الضخمة،<sup>16</sup> وإلى هناك نُقلت اللغة الملايوية (لغة مانيان *Ma'anyan language*) من بورنيو *Borneo*، وهي جزء من سريفيجايا، وما زالت تُستخدم على نطاق واسع بين شعب الجزيرة، ويشار إليها باسم (لغة ملاغاسي *Malagasy language*).<sup>17</sup>

ولو تجاوزنا الأثر اللغوي إلى الأجيال اللاحقة من المستوطنين - كما يبين - فسندجدهم حافظوا إلى اليوم على معظم جگمهم وتقاليدهم الثقافية، ومن بينها بناء السفن والملاحة والعمارة والأزياء والاحتفالات.

وقد أُشير قبلاً إلى العلاقات التجارية بين الملايو والصين، فهي تمتد إلى زمن بعيد في شرقي آسيا، فالملايو في الواقع كانوا أول من شرع في تجارة الذهب والإياب مع عملاق شرقي آسيا، وتحديدًا في القرن الثالث الميلادي، ومن بين المنتجات الزراعية المصدرة إلى الصين - في التاريخ الطويل للنشاطات التجارية البحرية الملايوية مع الصين - كان الأرز، وجوز الطيب، أما الأرز ونبتته المسماة *Pokok Padi* فكانت تصدّرهما غالبًا إلى المنطقة الجنوبية من الصين؛ سلاله تشامبا

<sup>11</sup> A. Samad Ahmad (2003), *Sulalatus Salatin Sejarah Melayu Edisi Pelajar*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, p. 245; Ismail Ahmad (2004), *Hikayat Raja-raja Pasai*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, p. 41.

<sup>12</sup> Yaapar (2019), "Malay Navigation and Maritime Trade," p. 57.

<sup>13</sup> Shaffer (1996), *Maritime Southeast Asia to 1500*, p. 16.

<sup>14</sup> Tome Pires (2005), *The Suma Oriental*, Armando Cortesao (ed.), New Delhi & Chennai: Asian Educational Services, p. 21.

<sup>15</sup> Yu Huan (2004), *The Peoples of the West*, (From the Weilue, A 3<sup>rd</sup> century Chinese Account, Composed between 239 and 265CE, Quoted in Zhuan 30 of the Sanguozhi, Published in 429CE), John E. Hill (trans.), retrieved March 14, 2022, <https://depts.washington.edu/silkroad/texts/weilue/appendices.html#f>.

<sup>16</sup> Murry P. Cox et al. (2012), "A Small Cohort of Island Southeast Asian Women Founded Madagascar," *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences*, No. 279; Tim Fitzsimons (2012), "Scientists: Thirty Indonesian Women Colonized Madagascar over One Thousand Years Ago," *GlobalPost*, retrieved March 14, 2022, <https://theworld.org/people/tim-fitzsimons>.

<sup>17</sup> Yaapar (2019), "Malay Navigation and Maritime Trade," p. 56.

الملايوية في أثناء حُكم سلالة سونغ بين عامي (960-1279م)، فذلك النوع من الأرز كان المفضل لدى الصين لأسباب متنوعة؛ منها مقاومته الجفاف، وأنه ينضج أسرع من الأصناف الصينية، ويمكن زراعته على المدرجات حول المنحدرات الجبلية، وهكذا عُرف حوالي عام 1012م أرزُ تشامبا في المناطق أسفل يانجزي *Yangzi* ومناطق نهر هواي *Huai*.<sup>18</sup>

وأما جوز الطيب ونخلته المعروفة في الملايوية باسم *Pokok Pinang* فقد حظيا باستقبال جيد في الصين، حتى إنهم زرعو نخيله على نطاق واسع في غوانغدونغ *Guangdong* ويونان *Yunnan* وفوجيان *Fujian*، بل إن الكلمة الملايوية *Pinang* نُقلت إلى لغة الماندرين، وأصبحت *Bing Lang*.<sup>19</sup>

كانت التجارة البحرية الملايوية في ذروتها في خلال حقبة سريفيجايا، وتزامنت مع حُكم سلالتي تانغ *Tang* وسونغ في الصين، وقد ارتبطت قوة سريفيجايا بسيطرتها على التجارة البحرية العالمية يومها، فكان همُّها الرئيس تأمين الترتيبات التجارية المربحة جدًّا مع الصين، ثم مع الهند وشبه الجزيرة العربية، وذلك من أجل تزويد أسواقهم التجارية الكبيرة، وقد كان ذلك ممكنًا بواسطة المنتجات الطبيعية المجمعّة من سومطرة وجاوة وبورنيو والجزر الشرقية؛ إذ جُمعت في مستودعات سريفيجايا من مثل العاصمة بوغا *Bhoga*، وكادارام *Kadaram* (قدح العريقة) من البلدان المجاورة، وفضلاً عن المنتجات الطبيعية؛ صدّرت سريفيجايا الموارد البشرية إلى الصين، وتضمّن ذلك العمال وخدم المنازل وحراس الأمن مع خبراء فنون الدفاع عن النفس الذين يشير الصين إليهم عادة بمصطلح *Kunlun Nu*؛ أي الخدم الملايو.<sup>20</sup>

وخلال حُكم سلالة تانغ؛ ارتحل كثير من الملايو ذهابًا وإيابًا من أرخبيل الملايو إلى الصين، واستقر بعضهم هناك، وبخاصة في غوانغدونغ، وقد كان خبراء الحراسة وفنون الدفاع عن النفس يعدون فئة خاصة من الناس، حيث إنهم أبهروا الصين بشجاعتهم، فأصبحوا مصدر إلهام لصانعي التمام، ولا سيما كُتّاب أو شا *Wuxia* (الفروسية الرومانسية)، ومن أمثلتها قصة *"The Kunlun Nu"* المشهورة للأديب باي شينغ *Pei Xing* (825-880م) التي صورت خبير الحراسة وفنون الدفاع عن النفس المسمى (مو لي *Mo Le*)، ويمتلك قدرات خارقة،<sup>21</sup> وقد اقتُبست هذه القصة فيما بعد، وحُولت إلى فلم بعنوان "الوعد" *"The Promise"* (2005) مع تغيير اسم (*Mo Le*) إلى (*Kunlun*).

وامتلك الملايو كذلك علاقات تجارية قوية مع الهند، والواقع أن تجارة الملايو البحرية مع الهند تمتد إلى زمن بعيد؛ إذ كشف المركز العالمي للبحوث الأثرية (*Global Archaeological Research Centre: GARC*) - ينتمي جامعة العلوم الماليزية *Universiti Sains Malaysia* - عن طريق آخر الأثار أن هذه العلاقة بدأت على الأقل في حدود عام 1900م؛ من مملكة قدح العريقة في شمالي شبه جزيرة الملايو، وقد عُرفت هذه المملكة لدى الهنود القدامى باسم *Kadaram*، في حين كانت تسمى (قلحة) عند العرب القدامى، و *Cheh-Cha* عند الصين القدامى، وتُذكر اسمها قديمًا في الأعمال الأدبية السنسكريتية من مثل *"Kathasaritsagara"* (محيط القصص)، وسجلها لاحقًا في القرن الثاني عشر الرحالة والجغرافي العربي الإدريسي في كتابه "نزهة المشتاق في اختراق الأفاق" أو "الروجري" (1154م).<sup>22</sup>

وقد كانت مملكة قدح حوالي عام 535 ق.م - وتقع اليوم في وادي بوجانج *Bujang* - مخزنًا عالميًا لتصدير الحديد والخرز، والروطان، والمواد الصمغية، وجوز الطيب، وخشب الصندل، والفيلة، والعاج، وغيرها من المنتجات المحلية؛ إلى الهند والشرق الأوسط حتى سوفالا *Sofala* (موزمبيق اليوم)، فالواقع الإستراتيجي لقدح العريقة بين الهند والصين؛ خدم التجار من الشرق والغرب، ثم إن الأثار التي وجدتتها جامعة العلوم الماليزية في موقع سونغاي باتو *Sungai Batu* الأثري في وادي بوجانج منذ عام 2009م؛ أكدت صهر الحديد الحيوي وغيره من النشاطات المعدنية الأخرى، وكذلك النشاطات التجارية البحرية في المناطق المجاورة، وكلها تعود إلى نحو أربعة قرون قبل الميلاد، وسونغاي باتو إلى اليوم أقدم موقع حضاري في جنوبي شرقي آسيا، وقد بيّن الأستاذ الدكتور داتو مختار سعيد (مدير *GARC*) أن مختلف الأثار القديمة الأخرى قد اكتشفت في وادي بوجانج بتقنية التحفيز البصري الضوئي (*Optically Stimulated Luminescence - OSL*)، وتضمن ذلك متعلقات النشاطات الملاحية بما فيها الكتل الإدارية، والمستودعات، والأرصفت، والسفن الغارقة، والهيكل الدينية الطقوسية، وتراوحت أطوال السفن القديمة بعمامة ما بين 40-50 قدمًا، ويُعتقد أن هذه الأثار تعود إلى بعض السفن التي استُخدمت لنقل البضائع في التجارة البحرية مع الهند والشرق الأوسط والصين.<sup>23</sup>

<sup>18</sup> Ainslie T. Embree and Carol Gluck (2015), *Asia in Western and World History: A Guide for Teaching*, London: Routledge, p. 839.

<sup>19</sup> Yaapar (2019), "Malay Navigation and Maritime Trade," p. 64.

<sup>20</sup> Julie Wilensky (2002), "The Magical Kunlun and Devil Slaves: Chinese Perceptions of Dark-skinned People and Africa Before 1500," *Sino-Platonic Papers*, pp. 39-40.

<sup>21</sup> Pei Xing (2013), *Tales of the Marvellous: The Kunlun Slave*, L. Jue and T. Roney (trans.), retrieved May 15, 2022, <https://www.theworldofchinese.com/2013/09/tales-of-the-marvellous-part-1-the-kunlun-slave/>.

<sup>22</sup> Yaapar (2019), "Malay Navigation and Maritime Trade," p. 65.

<sup>23</sup> Middleton (2015), "Malaysia: Archaeologists Find Ancient Shipwrecks"; Lee Hooi Ling (2016), "SciMy Interview: Professor Dato' Dr. Mokhtar Saidin," *Scientific Malaysian*, retrieved March 14, 2022, <http://magazine.scientificmalaysian.com/life-as-a-scientist/scimy-interview-professor-dato-dr-mokhtar-saidin/>.

ويبدو أن مملكة قرح كانت مأهولة بالسكان، ووصل إليها الأجانب من الهند والشرق الأوسط في أزمنة مختلفة، وقد خضعت المملكة لحكم سريفيجايا في القرن السابع الميلادي، ولكن التجارة البحرية استمرت من دون انقطاع لقرون، فلم تستند قرح العريقة من النشاطات البحرية العادية فحسب، وإنما استفادت كذلك من طريق عبر شبه الجزيرة مشيدة على طول نهري مودا *Muda* وباتاني *Patani*، وهذا مما عزز التجارة بين الهند والصين.

وفي عام 1025م شنَّ راجندرا تشولا الأول *Rajendra Chola I* من سلالة تشولا من تاميل نادو *Nadu* بالهند؛ شنَّ غارات بحرية على موانئ سريفيجايا، وتمكن هذا الملك الغازي وقواته من احتلال قرح العريقة مدة من الزمن، مما أضعف مملكة الملايو، وأدى إلى تدهور نشاطات التجارة البحرية، ومن الواضح أن الدافع الرئيس لهجوم ملك تشولا على قرح والموانئ الأخرى لسريفيجايا؛ كان السيطرة بقوة على النشاطات التجارية المهمة، وقد جرى إحياء تجارة الملايو البحرية بعد ذلك بزمان مع نشأة سلطنة ملقا في القرن الخامس عشر الميلادي، فبدءاً من حوالي عام 1400م؛ بذل سلاطين ملقا المتعاقبون ما بوسعهم لجذب التجار البحارة من الصين والهند والخلافة الإسلامية وأوروبا؛ ليأتوا إلى ملقا، ومن وقت إلى آخر طُورت البنى التحتية للمستودعات والإدارة، وتحسنت السياسات والقوانين البحرية، وقد باشروا بحماية مياه ملقا من القرصنة، وأقاموا علاقات دبلوماسية إستراتيجية مع دول مهمة من مثل الصين، واليابان، والهند، والدولة العثمانية، ولايات الخلافة الإسلامية، وهكذا سرعان ما أصبحت ملقا مركزاً تجارياً بحرياً عالمياً مع حمل تجار الملايو منتجاتهم إلى القريب والبعيد.<sup>24</sup>

وكانت نشطة جداً أعمال التجارة البحرية في ميناء ملقا حتى بداية القرن السادس عشر الميلادي، فلخمس قرون استضافت ملقا ألفي سفينة كل يوم، تحمل جوز الطيب، والقرنفل، وخشب الصندل، والشاي، والخزف، والحريز؛ لتمر عبر ملقا في طريقها إلى أوروبا، ومن جزر أرخبيل الملايو الجنوبية يأتي الكافور، والفلل، والمسك، والعاج الذهبي، ومن الغرب تأتي سفن تجار جنوبي آسيا والشرق الأوسط محملة بالقطن، والأسلحة، والعمود، والأفيون، والأصباغ، والفضة، والأدوية، وفي ملقا يعيش فيه العوجرات والتاميل والبنغال من الهند، ويتاجرون في انسجام وأمان مع الملايو والصين والعرب، وهناك أمكن سماع 84 لغة في الأسواق، وقد أكد سلاطين ملقا أن مضيقهم خالٍ من القراصنة، ويمكن تخزين البضائع بسلام في مئات من المخازن المحمية جيداً، وقانون المدينة يُطبق بعدل على سكان ملقا والأجانب،<sup>25</sup> وهذا ما يفسر قول المؤرخ البرتغالي المعاصر بيرس: "أياً كان سيد ملقا فسوف يضع يديه على حلق (حجرة) مدينة البندقية"<sup>26</sup>، وهو ما يوضح أيضاً هجوم ألبوكيرك *Albuquerque* - ممثل الأمة البرتغالية الاستعمارية - على ملقا وغزوها عام 1511م، مما أدى إلى التدهور المفاجئ في كل من النشاطات الملاحية الملايوية.

### المبحث الثالث: الملاحية الملايوية

من المهم التنبيه على أن الملاحية الملايوية كانت ذات صلة وثيقة بالتجارة البحرية الدولية، فبالعودة - على الأقل - إلى القرن الثالث قبل الميلاد؛ كانت هناك شبكة من طرق التجارة البحرية ممتدة على طول الطريق من غربي أوروبا إلى شرقي آسيا، وأسفل الساحل الشرقي لأفريقيا، وأنداك، وفي هذه الشبكة الواسعة؛ كان ملاجو الملايو وتجارهم ينشطون جداً، ففي مناقشة للتجارة الصينية البحرية والشحن خلال سلالة هان *Han* (206-221 ق.م)؛ أشير إلى أن السفن الرومانية والعربية سيطرت على تجارة مصر إلى الهند، ولكن معظم التجارة بين الهند والصين كانت تحملها سفن الملايو والهنود، ويبدو أن الصين لاحقاً سيّرت سفنات منتظمة إلى الهند، ومن النادر أن يقوم الصين والرومان برحلة كاملة ذهاباً وإياباً بين الصين ومصر، وبعض هذه السفن كانت ضخمة جداً بالنسبة إلى ذلك الزمن، وقيل إنها حملت ما يصل إلى ألف راكب، وما يزيد عن ألف طن من الحمولة،<sup>27</sup> وهذا يتمشى مع الملحوظة التي أدلى بها المؤرخ الصيني وان زين الذي أشار إلى أن الملايو تجار وملاحون وبنّاءو سفن مذهلون، فقد بنوا سفناً ضخمة معروفة باسم *Kunlun-po* بقياس منتي قدم طولاً، وعشرين قدماً فوق الماء، مع أربعة أشرعة، وتسع مئة طن من الحمولة، و600-700 بحار.<sup>28</sup>

وكان الملايو من ضمن أوائل الذين عنوا ببناء سفن ضخمة الحجم للملاحية المتقدمة والتجارة البحرية لمسافات طويلة، فقد ذكر أنه بحلول القرن الثالث قبل الميلاد شهد الصين بحارة الملايو وتجارهم يقتربون من شواطئهم على متن سفنهم الضخمة القادمة من جزر البحار الجنوبية، وأن الصين أدركوا حقيقة أن الملايو كانوا ملاحين استثنائيين، فلم يكونوا مجهزين ببوصلات أو خرائط أو مخططات، وإنما كانوا يبحرون عبر المحيطات بالملاحية الفلكية، عن طريق الرياح والنجوم، وشكل الغيوم ولونها، ولون الماء، وتموج الأمواج وأنماطها على سطح المحيط، وسلوك الطيور، والحياة النباتية في الماء، فكان بإمكانهم تحديد موقع جزيرة من بُعد ثلاثين ميلاً عن الشاطئ، وأدرك الصين أيضاً أن الملايو كانوا بنّاءين مبتكرين لسفن ضخمة عابرة للمحيطات، فتعلموا منهم كثيراً عن كيفية بناء السفن، فقد اخترع الملايو شراعاً من حوائر منسوجة مدعومة بالخيزران لعدة مئات من السنين قبل الميلاد، وفي أثناء حكم سلالة هان استخدم الصين مثل هذه الأشرعة.<sup>29</sup>

<sup>24</sup> Benjamin Schwartz (1952), "Review of 'China's Red Masters: Political Biographies of the Chinese Communist Leaders,'" by Robert Sampson Elegant," *The Far Eastern Quarterly*, Vol. 11, No. 2, pp. 248-249.

<sup>25</sup> Schwartz (1952), Review of "China's Red Masters," pp. 248-249.

<sup>26</sup> Pires (2005), *The Suma Oriental*, p. lxxv (Introduction).

<sup>27</sup> Huan (2004), *The Peoples of the West*.

<sup>28</sup> Gungwu (1968), *Nanghai Trade*, pp. 60-64.

<sup>29</sup> Santos (2011), *Atlantis: The Lost Continent Finally Found*, p. 12.

## الملاحة الملايوية: تاريخها ومكانتها الاستراتيجية في تطوّر التجارة البحرية الدولية

ويشير الوصف الذي قدمه الصين لسفن الملايو في القرن الثالث الميلادي؛ يشير إلى أنها كانت من نوع يسمى *Jong*، وهو مصطلح ملايوي اقتبسته اللغات الأوروبية لاحقاً، فصار *Junk*، وهو سفينة ضخمة ذات هيكل متعددة الطبقات، تستطيع في المتوسط حمل أربع مئة إلى خمس مئة طن متري، ولكن إحداها على الأقل كانت ضخمة كفاية لحمل ألف طن، وقد رُبطت ألواح السفن بمسامير، ولم يُستخدم أي معدن في بنائها - بل إن بعض أجزاء السفن الصغيرة كانت تُربط بألياف نباتية، وهذا لم يكن مثاليًا للسفن الأكبر حجمًا - وكان لها ساريتان أو أربع، بالإضافة إلى قوس ودفتين مثبتتين على الجوانب، وكانت الأدوات المصممة لموازنة السفينة تُستعمل في سفن عدة، ولكنها لم تكن من سمات السفن التي تُبحر في المحيطات، وكذا عُرف البحارة الملايو كذلك في تاريخ الملاحة الدولية بأنهم أول من استخدموا الشراع ذا العروة المتوازنة لسفنهم الضخمة والقوادم، وقد اعترف بهذا اختراعًا مبتكرًا مهمًا عالميًا، وعرووات التوازن أشرعة مربعة تُوضع في مقدمة السفينة ومؤخرتها، ومائلة إلى أسفل في النهاية، ويمكن تحريكها جانبيًا؛ للإبحار في اتجاه الرياح القادمة بزوايا تواجهاها - للإبحار بزوايا أولاً في اتجاهه، ثم في الاتجاه الآخر - في نمط متعرج، وذلك للذهاب في الاتجاه الذي تهب منه الرياح، والميلان في جوانب الشراع جعله من بعيد يبدو مستطيلاً، وليست عروة التوازن المربعة الملايوية مهمة للإبحار في مهبّ الرياح فحسب، وإنما ألهمت بحارة المناطق الأخرى لتطوير الأشرعة المثلثة.<sup>30</sup>

وقد استمرت براعة الملايو في الملاحة ظاهرة في ظل سلطنة ملقا في القرن الخامس عشر الميلادي، وبقي حجم السفن على حياله، ونذكر هنا أن مندم براهي كانت سفينة مشهورة عابرة للمحيط، وتخص السلطان محمود شاه *Mahmud Shah*، وكانت أبعادها 180 قدمًا طولاً، و36 قدمًا عرضاً، مع ثلاثة أشرعة، ومئة دواسة، وتنتسح لأربع مئة بحر، وأكثر من عشرة فيلة.

وقد كانت مندم براهي للمهمات الدبلوماسية - وفق ما ورد في حكايات هانج تواه *Hang Tuah* - ولها رحلات إلى ماجاباهيت *Majapahit*، وسيام *Siam*، وإمبراطورية *Vijayanagara*، وإمبراطورية الروم (تركيا اليوم)، والرحلة إلى هذه الأخيرة كانت بهدف شراء الأسلحة النارية من أجل تعزيز قدرات ملقا، وفي طريقها توقفت عند جدة، وواصل طاقمها إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة لأداء مناسك الحج، وذلك عام 886هـ/1481م، وهي حادثة مهمة جدًا تكشف عن سجل مبكر للملايو القادمين من ملقا لتأدية مناسك الحج في مكة المكرمة.<sup>31</sup>

وما يزال غير معروف موقع سفينة مندم براهي المشهورة، فهي كنز وطني، وإن كان لا يمكن تحديد موقعها؛ فيجب بناء نسخة لها طبق الأصل، فإن مواصفاتها واضحة وتفصيلية في حكايات هانج تواه، وقد أنجز الفنانون المعنيون في ماليزيا كثيرًا من الرسومات الفنية، ومن ثم ينبغي للنسخة طبق الأصل أن تكون من ضمن المشاريع الوطنية ذات الأولوية العالية اليوم، لتُستبدل بنسخة فلور دي لامار *Flor de la Mar* في ملقا؛ السفينة التي استخدمها البرتغاليون لمهاجمة سلطنة ملقا وغزوها.

ومثلما هي حال مندم براهي؛ كانت سُفُن *Jong* و *Ghali* في ملقا أكبر من السفن الصينية، فقد ذكر المؤرخ البرتغالي بيرس أن السفن الملايوية كانت تُطالب بالرسو بعيداً عن المرفأ في كانتون *Canton*، وذلك لأن أحجامها الكبيرة يمكن أن تشكل خطراً على السفن الصينية، بل إن سفن ملقا كانت أكبر أيضًا مقارنة بالسفن الشراعية البرتغالية، فعندما كان اليوكيرك مثلاً في خضم الهجوم على ملقا؛ كان مصدومًا برؤية تلك السفن التي قال إنها تهزّ العالم.<sup>32</sup>

وتضح فيما سبق الإنجازات العظيمة للملاحة الملايوية ومهاراتها المتطورة، ومن المناسب في هذا السياق الإشارة إلى قصة ملاح ملايوي يُدعى "إنريكي ملقا" *Enrique of Malacca* - واسمه الحقيقي ما زال مجهولاً - كان أول من أبحر حول العالم عام 1521م، لا سيده الأوروبي ماجلان *Magellan* الذي تؤكد المصادر أنه قبل الشروع بمهمة الإبحار حول العالم؛ قاد البرتغاليين في هجومهم على ملقا عام 1511م، وقد كان فيمن يدافع عنها شاب عشريني صار خادمًا لماجلان بعد سقوط ملقا، وسماه (إنريكي ملقا)، وقد ذكر المؤرخ الإيطالي أنطونيو بيجافيتا *Antonio Pigafetta* أن الشاب نشأ في سومطرة،<sup>33</sup> ولكن وصية ماجلان المكتوبة في 24 أغسطس 1519م؛ تشير إلى أنه من مواليد ملقا، ومن ملقا أبحر الشاب الملايوي النشط بماجلان من وطنه إلى البرتغال ثم إسبانيا.

وفي عام 1517م اقترح ماجلان على ملك إسبانيا تشارلز الخامس *Charles V* مهمة الإبحار حول العالم عبر طريق جديدة غرباً إلى ملقا في أرخبيل الملايو، ولتعزيز اقتراحه عرف ماجلان الملك على إنريكي ملقا، وإعجابًا بخبرة الشاب الملاحية ومعرفته البيئات المحلية، وقدرته على التحدث بالملايوية والإسبانية والبرتغالية؛ وافق الملك على الاقتراح، وموّل المهمة، وهكذا بدأ ماجلان بعثته المشهورة مع أسطول من خمس سفن و270 بحارًا في 20 سبتمبر 1519م.

<sup>30</sup> Santos (2011), *Atlantis: The Lost Continent Finally Found*, p. 13.

<sup>31</sup> Kassim Ahmad (ed.) (1997), *Hikayat Hang Tuah*, Kuala Lumpur: Yayasan Karyawan dan Dewan Bahasa dan Pustaka, p. 56.

<sup>32</sup> Pires (2005), *The Suma Oriental*, p. 107.

<sup>33</sup> Antonio Pigafetta (1874), *The First Voyage Round the World by Magellan and other Documents*, Lord Stanley of Alderley (ed.), Printed for the Hakluyt Society, p. 104.

وبعد رحلة طويلة خطيرة؛ لمح في 16 مارس 1521م فريق الأسطول الذي بقيت منه أربعة سفن؛ لمحوا أعلى قمة لجزيرة سامار Samar (الفلبين اليوم)، وسرعان ما اكتشف سكانها الأسطول، من ضمنهم راجا هومابون Rajah Humabon من جزيرة سيبو Cebu الذي وافق على اعتناق المسيحية والاعتراف بتفوق التاج الإسباني، في حين أن منافسه داتو تشيلابولابو Çilapulapu من ماكتان Mactan (مسلم نشأ في بورنيو)؛ رفض اعتناق المسيحية والخضوع للإسبان، وبناء على طلب راجا هومابون؛ أعلن ماجلان حرباً على داتو سيلابولابو وقواته (نحو 1500 محارب مع أسلحة تقليدية)، ومن دون مساعدة راجا هومابون أو القوات الحليفة الأخرى، وانطلقت معركة ماكتان فجرًا في 27 أبريل 1521م، وسرعان ما انتهت بمقتل ماجلان نفسه، وانتصار داتو سيلابولابو الذي أعلن لاحقاً أول بطل وطني فلبيني.

وفي 7 مايو 1522م غادر الأسطول الإسباني المهزوم بقيادة نائب ماجلان إلكانو Elcano الذي بقي على قيد الحياة مع ثمانية عشر بحاراً فقط، وقد غادروا من دون إنريكي ملقا.

وما ورد أعلاه مبني غالباً على رواية بيجافيتا، فمن الواضح أن ماجلان لم يكمل الإبحار حول العالم، ولا إلكانو الذي عاد إلى إسبانيا بعد معركة ماكتان؛ وإنما فعل ذلك إنريكي ملقا الذي يُعتقد أنه عاد إلى ملقا، وإن بقي في سيبو فإنها جزء من أرخبيل الملايو؛ إذ تبعد نحو عشرين ألف كيلومتر عن ملقا فحسب.

وعلى الرغم من أن الإشارة إلى هذه الحقيقة سبقت في مصادر قديمة؛ لم يحملها كثيرون محمل الجد، بمن فيهم مواطنو إنريكي ملقا، ثم في منتصف القرن الماضي ذكر الحقيقة شتيفان تسفايغ Stefan Zweig في كتابه "Magellano" المنشور عام 1938م،<sup>34</sup> وفي العقد الأول من هذا القرن عرضت جويس شابلين Joyce E. Chaplin - من جامعة هارفرد - هذا الموضوع مجدداً، وقالت: "في الواقع؛ يمكن أن يكون أول من أبحر حول العالم فئى مسلماً لا نعرف غير أن اسمه (إنريكي ملقا) الذي خدم فرديناند ماجلان بعد حرب في ملقا".<sup>35</sup>

ومن خلال هذه التصريحات الإيجابية نؤمل أن يُحمل إنجاز إنريكي ملقا محمل الجد، وأن يسجل اسمه رسمياً في كُتب التاريخ، بما في ذلك الكتب المدرسية، فإنه مثل داتو سيلابولابو في الفلبين، وينبغي لإنريكي ملقا أن تُنصّبهُ حكومة ماليزيا بطلاً قومياً.

## الخاتمة

هذا العرض التاريخي والإنساني يُظهر في وضوح الإنجاز العظيم للملايو في النشاط البحري التجاري، فقد كانوا بحارة تجاراً عظماء في منطقتهم والمناطق البعيدة، من مثل الصين، والهند، وشبه الجزيرة العربية، وأفريقيا، ومن المذهل اكتشاف أن نشاطهم البحري التجاري لم يجلب المكاسب النقدية فحسب، وإنما كان لديهم تأثير إنساني واجتماعي وثقافي على الأماكن والأناس الذين تفاعلوا معهم.

وقد كشف البحث عن المهارات الملاحية المتقدمة والإنجازات العظيمة للملايو حتى العصر الحديث؛ إذ امتلكوا مهارات استثنائية في بناء السفن الضخمة (من مثل مندم براهي)، والسفر عبر المحيطات، حتى إن العبور إلى مدغشقر قامت به نساؤهم على سفن عبرت المحيط الهندي المحفوف بالأخطار، وبهجرة الملايو القدامى إلى تايوان ونيوزيلندا وجزيرة الفصح؛ تمكنوا من تغيير سيناريو التركيبة السكانية للعالم، فإن الملايو اليوم يمثلون نحو 60% من مجموع سكان الأرض، وكل هذا أنجز من غير قوة أو عنف، وقصة نجاح الملاح الفذ المسمى "إنريكي ملقا" أيضاً يصعب تكرارها.

ومن ثم كان من الضروري اتخاذ خطوات إستراتيجية من السلطات الماليزية، وعبر عالم الملايو؛ لاستعادة الآثار التاريخية، وتعزيز النشاط البحري التجاري من جديد في ضوء التأثير بالمحيط الدولي، فقد كانت للملاحة الملايوية مكانتها في التجارة البحرية الدولية من خلال سفنها الضخمة وموانئها الإستراتيجية؛ مكنتها قديماً من بناء علاقات قوية مع الدول العظمى من مثل الصين والهند والدولة العثمانية، وهذا يستلزم مزيد عناية بتاريخ الملاحة والتجارة الدولية لدى الملايو بخاصة، وفي آسيا بعامة، علاوة عن ضرورة البحث أكثر عن السجلات التاريخية التي تقدم تفاصيل أكثر.

## Acknowledgement

This paper is an output of our FRGS19-030-0638 project which was fully funded by the Ministry of Higher Education Malaysia.

<sup>34</sup> Stefan Zweig (1938), *Conqueror of the Seas: The Story of Magellan*, New York: MCMXXXVIII, The Literary Guild of America.

ترجم الكتاب إلى العربية غير مترجم؛ بعنوان "ماجلان قاهر البحار"، يُنظر مثلاً ترجمة حبيب جاماتي، الصادرة عن دار المدى بدمشق لعام 2008.  
<sup>35</sup> Kompas.com (2013), "Penjelajah Bumi Pertama Adalah Putra Melayu," retrieved May 15, 2022, <https://internasional.kompas.com/read/2013/08/02/0904434/Penjelajah.Bumi.Pertama.adalah.Putra.Melayu.?page=all>.



## References

- Abdul Manan, Fadhlur Rahman Armi and Wan Yunil Amri (2022), “The Expansion of Islam in Pattani, South Thailand: A Historical Analysis,” *Journal of Al-Tamaddun*, Vol. 17, No. 1, 85-95.
- A. Samad Ahmad (2003), *Sulalatus Salatin Sejarah Melayu Edisi Pelajar*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Ismail Ahmad (2004), *Hikayat Raja-raja Pasai*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Kassim Ahmad (ed.) (1997), *Hikayat Hang Tuah*, Kuala Lumpur: Yayasan Karyawan dan Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Cox, Murry P., Nelson, Michael G., Tumonggor, Meryanne K., Ricau, François-X and Sudoyo, Herawati (2012), “A Small Cohort of Island Southeast Asian Women Founded Madagascar,” *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences*, No. 279, 2761-2768.
- Embree, Ainslie T. and Gluck, Carol (2015), *Asia in Western and World History: A Guide for Teaching*, London: Routledge.
- Fitzsimons, Tim (2012), “Scientists: Thirty Indonesian Women Colonized Madagascar over One Thousand Years Ago,” *GlobalPost*, retrieved March 14, 2022, <https://theworld.org/people/tim-fitzsimons>.
- Gungwu, Wang (1968), *Nanhai Trade: The Early History of Chinese Trade in the South China Sea*, Singapore: Times Academic Press.
- Huan, Yu (2004), *The Peoples of the West*, (From the Weilue, A 3<sup>rd</sup> century Chinese Account, Composed between 239 and 265CE, Quoted in Zhuan 30 of the Sanguozhi, Published in 429CE), John E. Hill (trans.), retrieved March 14, 2022, <https://depts.washington.edu/silkroad/texts/weilue/appendices.html#f>.
- I-Tsing (2006), *A Record of the Buddhist Religion as Practised in India and the Malay Archipelago (A.D. 671-695)*, Junjiro Takakusu (trans.), New Delhi: Cosmo Publication.
- Kompas.com (2013), “Penjelajah Bumi Pertama Adalah Putra Melayu,” retrieved May 15, 2022, <https://internasional.kompas.com/read/2013/08/02/0904434/Penjelajah.Bumi.Pertama.adalah.Putra.Melayu.?page=all>.
- Ling, Lee Hooi (2016), “SciMy Interview: Professor Dato’ Dr. Mokhtar Saidin,” *Scientific Malaysian*, retrieved March 14, 2022, <http://magazine.scientificmalaysian.com/life-as-a-scientist/scimy-interview-professor-dato-dr-mokhtar-saidin/>.
- Middleton, Rachel (2015), “Malaysia: Archaeologists Find Ancient Shipwrecks that Could Rewrite Southeast Asian History,” *International Business Times*, retrieved May 15, 2022, <https://www.ibtimes.co.uk/malaysia-archaeologists-find-ancient-shipwrecks-that-could-rewrite-southeast-asian-history-1518076>.
- Munoz, Paul Michel (2006), *Early Kingdoms Indonesian Archipelago and the Malay Peninsula*, Singapore: Editions Didier Millet.
- Pigafetta, Antonio (1874), *The First Voyage Round the World by Magellan and other Documents*, Lord Stanley of Alderley (ed.), Printed for the Hakluyt Society.
- Pires, Tome (2005), *The Suma Oriental*, Armando Cortesao (ed.), New Delhi & Chennai: Asian Educational Services.
- Santos, Arysio (2011), *Atlantis: The Lost Continent Finally Found*, Lynnwood: Atlantis Publications.

Schwartz, Benjamin (1952), "Review of "China's Red Masters: Political Biographies of the Chinese Communist Leaders," by Robert Sampson Elegant," *The Far Eastern Quarterly*, Vol. 11, No. 2, 248-249.

Shaffer, Lynda Norene (1996), *Maritime Southeast Asia to 1500*, New York: M. E. Sharpe.

Wilensky, Julie (2002), "The Magical Kunlun and Devil Slaves: Chinese Perceptions of Dark-skinned People and Africa Before 1500," *Sino-Platonic Papers*, No. 122, 1-51.

Xing, Pei (2013), *Tales of the Marvellous: The Kunlun Slave*, L. Jue and T. Roney (trans.), retrieved May 15, 2022, <https://www.theworldofchinese.com/2013/09/tales-of-the-marvelous-part-1-the-kunlun-slave/>.

Md. Salleh Yaapar (2019), "Malay Navigation and Maritime Trade: A Journey through Anthropology and History," *IJUM Journal of Religion and Civilisational Studies*, Vol. 2, No. 1, 53-72.

Zweig, Stefan (1938), *Conqueror of the Seas: The Story of Magellan*, New York: MCMXXXVIII, The Literary Guild of America.

تسفايغ، شنتيفان (2008)، *ماجلان قاهر البحار*، (ترجمة: حبيب جاماتي)، دمشق: دار المدى.

الحاج عثمان، رحمة أحمد، وآخرون (2018)، *عُمان في الذاكرة الماليزية*، مسقط: ذاكرة عُمان، ط1.