

الموانئ التجارية ودورها في تعزيز التبادل التجاري بين الصين وشبه الجزيرة العربية من أسرة سونغ إلى أسرة مينغ

د/ خلود كمال سليمان الحبيب

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية – جامعة الملك سعود

ملخص البحث

حظيت شبه الجزيرة العربية بأهمية تاريخية كبيرة بسبب موقعها الجغرافي المميز، فهي كانت حلقة وصل تجارية بين الشرق والغرب. حيث تمر عبرها الطرق التجارية الرئيسية التي تربط الشرق الأوسط بمناطق آسيا وأفريقيا وأوروبا. وكانت السلع التجارية تُنقل من موانئها ومراكزها إلى وجهات مختلفة، بما في ذلك الصين التي كانت من أهم مراكز التجارة والتبادل في العالم، حيث توجد بها موانئ ومراكز تجارية متنوعة (على سبيل المثال ميناء خانفوا "كانتون") التي جذبت التجار العرب المسلمين والأجانب من جميع أنحاء العالم بفضل العلاقات التجارية، اربنتبت أقاليم شبه الجزيرة العربية بعلاقات دبلوماسية وسياسية وثيقة مع الصين في العصور الوسطى، وهذا ما ظهر جلياً في حجم السلع المتبادلة بينهما، وكذلك من خلال عدد السفارات والبعثات الدبلوماسية المتبادلة بين حكام وأمرأء شبه الجزيرة العربية وأباطرة الصين من أسرة سونغ (٣٤٨-٦٧٧/٥٩٦٠-١٢٧٩م) إلى أسرة مينغ الحاكمة (٧٦٦-١٠٤٢/٥١٠٤٢-١٣٦٨م). ويهدف هذا البحث إلى التعريف بالموقع الجغرافي لشبه الجزيرة العربية والصين وأثره على العلاقات الدبلوماسية بين المنطقتين، وإبراز أهمية الموانئ العربية والصينية ودورها في تعزيز التبادل التجاري بين الصين وشبه الجزيرة العربية من عهد أسرة سونغ إلى أسرة مينغ الحاكمة.

Abstract

The Arabian Peninsula has been of great historical importance due to its distinguished geographical location, being regarded as an important commercial chain between the East and the West. The main trade routes that connected the Middle East to regions in Asia, Africa, and Europe passed through it. Commercial goods were transported from its ports and centers to various destinations, including China, which was one of the most important centers of trade and exchange in the world, with diverse ports and commercial centers (such as the port of Canton) that attracted Arab Muslim and foreign traders from all over the world. Due to the commercial relations, the regions of the Arabian Peninsula were closely linked to China in diplomatic and political relations during the Middle Ages, as evidenced by the volume of goods exchanged between them, as well as the number of embassies and diplomatic missions exchanged between the rulers and princes of the Arabian Peninsula and the emperors of China from the Song dynasty (960-1279 AD) to the Ming dynasty (1368-1644 AD). The aim of this research is to define the geographical location of the Arabian Peninsula and China and its impact on the diplomatic relations between the two regions, and to highlight the importance of the Arab and Chinese ports and their role in promoting trade exchange between China and the Arabian Peninsula from the Song dynasty to the Ming dynasty.

أولاً: الموقع الجغرافي لشبه الجزيرة العربية والصين وأثره على العلاقات الدبلوماسية بينهما من أسرة سونغ إلى أسرة مينغ الملكية:

(١) الموقع الجغرافي لشبه الجزيرة العربية:

تقع شبه الجزيرة العربية في القسم الجنوبي من القارة الآسيوية بين دائرتي عرض ١٢.٥ - ٣٠ درجة شمالاً تقريباً، وتبلغ مساحتها (٣.١٥٠.٠٠٠) كيلو متراً مربعاً^(١) وبناء على ذلك، تُعتبر أكبر شبه جزيرة في العالم من حيث المساحة، أما أبعاد شبه الجزيرة العربية، فيبلغ طول ساحلها الغربي من رأس خليج العقبة حتى خليج عدن ١٤٠٠ ميلاً، ويبلغ طول ساحلها الغربي من رأس الخليج العربي شمالاً حتى نهاية الخليج جنوباً ١٥٠٠ ميلاً، ويبلغ امتدادها من بحر العرب جنوباً إلى الحدود الشمالية للملكة العربية السعودية ١٦٠٠ ميلاً، أما عرضها في أضيق نطاق بين البحر الأحمر والخليج العربي فهو ٧٥٠ ميلاً، وأما بين خليج عمان والبحر الأحمر، فيصل الاتساع إلى ١٢٠٠ ميلاً^(٢).

ويقول ألالوسي في وصف حدود الجزيرة العربية " وهذه الجزيرة متسعة الأرجاء، ممتدة الأطراف يحيط بها من جهة الغرب بعض بادية الشام حيث البلقاء إلى أيلة ثم بحر القلزمُ الأخذ من أيلة حيث العقبة الموجودة بطريق حجاج مصر إلى الحجاز إلى أطراف اليمن حيث حدةً وزبيد وما داناها. ومن جهة الجنوب بحر العرب المتصل به بحر القلزمُ المتقدم ذكره من جهة الجنوب إلى عدن إلى أطراف اليمن حيث بلاد مهرة من ظفار وما حولها. ومن جهة الشرق الخليج العربي الخارج من بحر العرب إلى جهة الشمال إلى بلاد البحرين ثم إلى البصرة ثم إلى الكوفة من بلاد العراق. ومن جهة الشمال الفرات أخذاً من الكوفة على حدود العراق إلى عانة إلى بالس من بلاد الجزيرة الفراتية إلى البلقاء من برية الشام حيث وقع الابتداء. ^(٣)

(٢) الموقع الجغرافي للصين:

تقع الصين في الجزء الشمالي من نصف الكرة الشرقي، وتحتل القسم الشرقي لقارة آسيا، وتطل على الساحل الغربي للمحيط الهادي. ويبلغ طول الصين حوالي ٥٥٠٠ كيلو متر من الشمال إلى الجنوب، وتمتد من أقصى الشمال من الخط المركزي لنهر هيلونغ Heilong شمال بلدة موخه Mohe (خط عرض ٥٣ر٣٠ درجة شمالاً)، أما حدودها في أقصى الجنوب طرف جزر نانشا الجنوبي (خط عرض ٤ درجات شمالاً)^(٤)، وتمتد أكثر من ٤٩ درجة من خط العرض. في الشرق تمتد من ملتقى نهر هيلونغ ونهر ووسولي (خط طول ١٣٥،٥ درجة شرقاً)، وأقصاها في الغرب (خط طول ٧٣،٤٠ درجة شرقاً)، وتمتد أكثر من ٦٠ درجة من خط الطول.^(٥)

وتمتد حدود الصين البرية بمسافة تزيد على ٢٠.٠٠٠ كم وتحد ١٢ دولة: كوريا في الشرق، وفيتنام ولاس وبورما في الجنوب، والهند وبهوتان وسيكيم ونيبال وباكستان وأفغانستان في الجنب الغربي والغرب، والاتحاد السوفيتي في الشمال الغربي والشمال الشرقي، وجمهورية منغوليا الشعبية في الشمال. وتواجه اليابان غلى الشرق عبر بحر الصين الشرقي، والفلبين وبرولي وماليزيا واندونيسيا إلى الجنوب الشرقي والجنوب عبر بحر الصين الجنوبي.^(٦)

وتميزت الصين بكثرة الخطوط الساحلية التي تجاوزت (١٨٠٠ كم) والتي انتدت من مصب نهر " يالو" شمالاً - على الحدود الصينية الكورية- غلاى مصب نهر " بيلون" - الواقع على الحدود بين الصين وفيتنام جنوباً، وهي بذلك تعتبر أطول دول العالم من حيث ساحل البحر ويوجد على طول المناطق الساحلية الصينية أكثر من (٦٠٠) جزيرة، كذلك ساعدت هذه العوامل الجغرافية الطبيعية في بناء الموانئ الصينية الساحلية،

ومن ثم تنمية النقل البحري بينها وبين الموانئ العربية ومنها إلى دول العالم الأوروبي ومن ثم ازدهار حركة التجارة (٧)

(ب) العلاقات الدبلوماسية بين الصين وشبه الجزيرة العربية من أسرة سونغ Song إلى أسرة مينغ الملكية Ming:

ساهم الموقع الجغرافي المتميز لشبه الجزيرة العربية والصين في توطيد العلاقات الدبلوماسية والتجارية بينهما، حيث تميزت حقبة أسرة سونغ باتساع دائرة معارف الصين ببلاد شبه الجزيرة العربية، إذ خصص في كتاب "سلالة سونغ Song Dyansty" فصلاً خاصاً يتعلق بالعرب. فيما زادت معرفة الصينيين بأحوال منطقة شبه الجزيرة العربية نتيجة لتنوع الطرق التجارية (مثل طريق الحرير وطريق البخور) ولسهولة المواصلات بين المنطقتين خلال عهد سلالة سونغ الملكية، وانعكست هذه المعرفة بصورة واضحة في الكتاب الرائع الذي أعده "تشو جو كوا CHAU JU-KUA" تحت اسم سجلات البلاد الأجنبية (Chu-Fan-Chi) خلال عمله مفتشاً للتجارة الخارجية في مقاطعة فوجيان في عهد سلالة سونغ الجنوبية، وقد تناول هذا الكتاب وبشكل دقيق أحوال كثير من البلدان في منطقة شبه الجزيرة العربية، كما وصف الكاتب - بحكم عمله مفتشاً للتجارة الخارجية- الطرق الداخلية في شبه الجزيرة العربية بالتفصيل، كما يحوي هذا المرجع الكبير بين طياته أيضاً معلومات قيمة للغاية عن أحوال بلدان كثيرة في شبه الجزيرة العربية. (٨)

ويذكر "تشو جو كوا CHAU JU-KUA" في هذا الكتاب الرائع أسماء الكثير من البلدان والمدن والموانئ في شبه الجزيرة العربية بأسمائها الصينية على النحو التالي: حضر موت (Ma-Lo-Ma)، الشحر (Shi -Ho) - ظفار (Nu-Fa)، صحار (Wu-Pa) - سيراف (Ssi-Lien) - البحرين (Pai-Lien) - عمان (Wong-Li) - البصرة (Pi-Ssi-Lo) - مكة (Ma-Kai) (٩)

وقد أولت المصادر العربية المختلفة- من جانبها- اهتماماً بالغاً بالصين إبان سلالة سونغ الملكية وحملت كتابات الجغرافيين والمؤرخين العرب بين طياتها أحوال الصين وسكانها؛ فوصف المؤرخ الأندلسي في كتابه "طبقات الأمم" مهارة الصين في إتقان فنون الصناعات والمهن المختلفة، إذ يقول الأندلسي "الصين فأكثر الأمم عدداً وأفخمها مملكة وأوسعها داراً ومسكنهم محيطة بأقصى المشارق المعمور ما بين خط معدل النهار إلى أقصى الأقاليم السبعة في الشمال. وحظهم من المعرفة التي يدور فيها مناجد الأمم إتقان الصناعات العملية." (١٠)

وفي عهد أسرة يوان المغولية (٦٦٩هـ-٧٦٦هـ/١٢٧١م - ١٣٦٨م)، أولى الصينيون اهتماماً بالغاً بمعرفة جغرافية وأحوال بلدان شبه الجزيرة العربية ونذكر على سبيل المثال من كتاب "السفر إلى الغرب"، الذي كُتب في عهد سلالة أسرة يوان الحاكمة، بعض المعلومات حول مدينة مكة المكرمة؛ إضافة إلى ذلك ضاعف الرحالة الصينيون خلال هذه الفترة رحلاتهم إلى بلدان شبه الجزيرة العربية وعلى رأسهم الرحالة الصيني (وانغ دا يوان Wang Dayuan) الذي زار منطقة شبه الجزيرة العربية في عامي ٧٢٦هـ و٧٣٢هـ/١٣٢٨م و١٣٣٤م. وعندما رجع إلى الصين أُلّف حواله عام ٧٣٧هـ / ١٣٤٠م كتابه الشهير "مختصر قبائل الجزر" الذي يذكر فيه جغرافية وأحوال بلدان شبه الجزيرة العربية بالإضافة إلى مصر والمغرب. (١١) ويذكر الكتاب بكل وضوح أن الرحالة الصيني (وانغ دا يوان Wang Dayuan) قد زار مكة المكرمة والكعبة والمدينة (١٢)

ومع ازدهار اقتصاد سلالة يوان Yuan الحاكمة ودورها السياسي ونمو التبادلات التجارية مع منطقة شبه الجزيرة العربية وتعاضم نفوذ العرب والمسلمين في بلاط الإمبراطور قوبلاي خان تدفق إلى الصين الكثير من التجار العرب والمسلمين ليسطروا صفحة جديدة في تاريخ التبادلات الدبلوماسية والتجارية والثقافية بين المنطقتين. وقد حظيت هذه الجاليات العربية والمسلمة والإسلام بالكثير من الاحترام والتقدير خلال عهد سلالة يوان الحاكمة حيث بنى المسلمون مسجداً داخل قصر الإمبراطور قوبلاي خان في العاصمة

(تشانغ دو دوولون) (١٣) كما يذكر ابن بطوطة أنه " كان للتجار العرب المسلمين مدنهم الخاصة التي بها مساجدهم وأسواقهم كما لهم قاض يقضي بينهم" (١٤) وقد قام بعض التجار المسلمين بدور سفراء ومندوبين تجاريين للدولة المغولية حيث نفذوا مهامًا تجارية ودبلوماسية في فارس والهند وأفريقيا وشبه الجزيرة العربية، فعلى سبيل المثال أرسل في سنة ٧٠١ هجرية (١٣٠١م) الإمبراطور شنغ زونغ (Cheng Zong) التاجر العربي المسلم معز الدين إلى مقديشو في مهمة تجارية لجلب أسود وفهود ونمور وقد زوده بمؤن ومال، كما أرسل حكام أسرة يوان تجارًا مسلمين إلى كوريا لجلب اللؤلؤ(١٥).

فيما واصل الجغرافيون والمؤرخون العرب أيضاً اهتمامهم بالصين ورصد أحوالها السياسية والاقتصادية والاجتماعية: وفي ذلك، يشير القزويني (المتوفى ٦٨١هـ/١٢٨٣م) في كتابه الرائع " آثار البلاد وأخبار العباد " إلى : " أن الصين فيها من الزروع والبقول والفواكه والخيرات وأنواع الطيب كالقنفل والدارسيني. وبها أنواع الجواهر كاليواقيت ونحوها والذهب الكثير. وأهلها حسان الوجوه قصار القنود عظام الرؤوس، لباسهم الحرير وحليهم عظام الفيل والكركن، وأبوابهم أبنوس، وفيهم عبدة الأوثان والمناوية والمجوس ويقولون بالتناسخ. ومنها خاقان، ملك الصين الموصوف بالعدل والسياسة، له سلسلة من ذهب أحد طرفيها خارج القصر، والطرف الآخر عند مجلس الملك ليحركها المظلوم فيعلم الملك. ومن عادته ركوب الفيل كل جمعة والظهور للناس، ومن كان مظلوماً يلبس ثوباً أحمر، فإذا وقعت عليه عين الملك يحضره ويسأله عن ظلامته." (١٦) كما أشار القزويني إلى مهارة الصينيين في الصناعة والمهن، قائلاً: "ولأهل الصين يد باسطة في الصناعات الدقيقة..." (١٧)

وقد شهدت العلاقات الدبلوماسية بين الصين وبلدان شبه الجزيرة العربية دفعة قوية خلال فترة حكم سلالة مينغ Ming الملكية (٥٧٦٦ - ١٠٤٢/١٣٦٨م - ١٦٤٤م)، حيث أشارت المصادر الصينية التاريخية وخاصة كتاب "تاريخ سلالة مينغ الحاكمة"، إلى عمق الاتصال الدبلوماسي المباشر بين المنطقتين من خلال عدد السفارات والبعثات الدبلوماسية المتبادلة بين حكام وأمراء شبه الجزيرة العربية وأباطرة الصين. وكانت الصين قد قامت خلال الفترة من بين عامي ٥٨٠٣-٥٨٣١ (١٤٠٥م إلى ١٤٣٣م)، وهي فترة حكم الأباطرة (Cheng Zu) (٥٨٠١-٥٨٢٣/١٤٠٣م - ١٤٢٥م) و (Xuan Zong Ren Zong) (٥٨٢٣-٥٨٣٣/١٤٢٥م - ١٤٣٥م)، بحملتها الدبلوماسية الرئيسية مع بلدان شبه الجزيرة العربية وذلك حينما أرسل أباطرة الصين البحار الصيني المسلم الخصي تشينغ خه (Zheng He) كمبعوث صداقة للعديد من البلاد الواقعة في آسيا وإفريقيا حيث قام هذا البحار الشهير بسبع رحلات استكشافية عظيمة خلال ثمانية عشر عاماً(١٨)؛ حط خلالها رحاله في العديد من بلدان وإمارات شبه جزيرة العربية. كما يذكر كتاب "تاريخ سلالة مينغ Ming" العديد من الأخبار والمعلومات القيمة عن العلاقات الدبلوماسية والتجارية بين الصين وبلدان شبه الجزيرة العربية خلال تلك الحقبة العظيمة. ويشير هذا الكتاب إلى أن البحار تشينغ خه قد حط رحاله في عدن سنة ١٤١٦/٥٨١٤م، حيث قام ملك عدن من جانبه بإرسال بعثة دبلوماسية إلى إمبراطور الصين مع خطاب وهدايا ثمينة قيمة. الأمر الذي دفع الإمبراطور الصيني إلى إرسال بعثة ترأسها تشينغ خه إلى ملك عدن وحمله خطاباً إمبراطورياً وهدايا ثمينة (١٩)، هذا علاوة على بعثة صينية أخرى ترأسها تشينغ خه بنفسه إلى بلاط ملك عدن (الملك الناصر أو كما ورد في الكتاب الصيني Mo-Li-Ke-Na-Si-Er) الذي ينتمي إلى الأسرة الرسولية (حكمت اليمن من ٥٦٢٦-٥٨٥٨ / ١٢٢٩م - ١٤٥٤م)، وقد وصلت تلك البعثة إلى عدن سنة ١٤٣٠/٥٨٢٨م (٢٠)، كما أشار كتاب تاريخ سلالة مينغ Ming إلى أن اليمن قد أوفدت من جانبها أربع بعثات زارت الصين خلال عهد سلالة Ming الحاكمة. وبين عامي ٥٨٢٠/١٤٢٢م و ٥٨٢٨/١٤٣٠م قام البحار تشينغ خه أيضاً بزيارة ظفار بعمان مرتين، حيث قام البحار تشينغ خه عند مثوله بين يدي ملك ظفار بقراءة خطاب الإمبراطور الصيني، فطلب ملك ظفار (على بن عمر الكثيري) من رعيته مبادلة منتجاتهم وبضائعهم المحلية مع البعثة التجارية الصينية، كما ذكر كتاب سلالة مينغ Ming(٢١).

وتجدر الإشارة إلى فترة حكم سلالة مينغ Ming قد شهدت على عمق العلاقات بين أمراء مكة المكرمة والمدينة وأباطرة الصين؛ ففي عام ٥٨٨٨/ ١٤٩٠م أوفد ملك مكة المكرمة بعثة إلى الصين مُحملة بالهدايا القيمة مثل الخيول والأحجار النفيسة والنعام (٢٢). كما أرسل سلطان مكة (الشريف بركات) في عام ٥٩١٦/ ١٥١٨م بعثات إلى إمبراطور الصين مُحملة بهدايا من الخيول. (٢٣)

وأرسل أمير مكة، الذي تسميه المصادر التاريخية الصينية Ima-du-er، من جانبه بعثة إلى الصين عام ٩٢٣/ ١٥٢٥م (٢٤) ويذكر كتاب تاريخ سلالة مينغ Ming أيضاً أنه خلال حكم الإمبراطور (شوانزونغ Xuanzong of Tang) (١٤٢٥م-١٤٣٥م) (٥٨٢٣-٥٨٣٣/ ١٤٢٥م-١٤٣٥م) أرسل ملوك وأمراء بعض بلدان شبه الجزيرة العربية ومنهم أمراء المدينة والإحساء بعثات إلى البلاط الصيني (٢٥).

وعلى الرغم من توقف رحلات البحار تشينغ خه في عام ٥٨٣١/ ١٤٣٣م لم تتوقف البعثات الصينية القدامى إلى منطقة شبه الجزيرة العربية، كما هو الحال بالنسبة لبلدان شبه الجزيرة العربية التي لم تتوقف عن إيفاد مبعوثيها إلى البلاط الصيني، حيث ذكرت المصادر التاريخية الصينية أن حاكم مكة (الشريف بركات) قد أرسل في عام ٥٩١٦/ ١٥١٨م هدايا إلى الإمبراطور (وو زونغ) من الخيول والإبل والمرجان والصوف والأحجار الكريمة، وقد أهدى الإمبراطور الصيني (وو زونغ) (الشريف بركات) بعباءة عليها صورة تنين مُزخرف بخيوط الذهب، فضلاً عن الأواني الفضية والذهبية (٢٦).

ثانياً: أهم الموانئ التجارية في شبه الجزيرة العربية والصين:

(أ) أهم الموانئ التجارية في شبه الجزيرة العربية:

(١) ميناء صحار (عمان): ورد ذكر ميناء صحار في مصادر التاريخ العربي كثيراً، حيث وصفها الرحالة والمؤرخين والجغرافيين العرب بأنها "قصبه عُمان ليس على بحر الصين بلد أجل منه، وهو عامر أهل حسن طيب نزه ذو يسار وتجار وفاكهة" ... "دهليز الصين وخزانة الشرق والعراق ومغوثة اليمن". (٢٧) ومن بين من زار صحار وكتب عنها جيمس ريموند ولستد في عام ١٨٣٦م وقال إنها أعمر سواحل عُمان وأكبرها على الإطلاق وهي تلي مسقط بكونها مركزاً تجارياً مهماً. وكانت الميناء التجاري الرئيسي الرابط بين الداخل والخارج. (٢٨)

وتكثر في أسواقها مختلف السلع والبضائع الواردة من الصين، باعتبارها مركزاً تجارياً مع الشرق، بالإضافة إلى كونها مركزاً له أهميته في تجارة اليمن، وبلغ طول مرسى مينائها فرسخاً في عرض فرسخاً، وقد ضعف مركزها التجاري هذا بعد أن وجهت الخلافة العباسية حملات عسكرية ضدها، كما أثرت عليها هجمات القرامطة، فانتقلت أهميتها إلى مدينة قلّهات (٢٩) وحلت قلّهات بموقعها التجاري المتميز محل مدينة صحار وأصبحت العاصمة السياسية والاقتصادية لإقليم عُمان. وقال الدمشقي عنها " وبني بعد ذلك قلّهات على ساحل البحر. ومن مدن قلّهات صور" (٣٠)

ويؤكد هذا التحول في تاريخ مدينة قلّهات ما أورده ياقوت الحموي في كتابه معجم البلدان؛ فقد أشار إلى أن عمارة المدينة كان بعد سنة خمسمائة للهجرة، فقد ذكر ياقوت قائلاً: " وهي مدينة بعمان على ساحل البحر إليها ترفاً أكثر سفن الهند، وهي الآن فرضة تلك البلاد " (٣١)

وقد ظلت قلّهات مركزاً تجارياً مهماً للغاية حتى القرن السابع الهجري (القرن الثالث عشر الميلادي)، وهذا ما أكده الرحالة الإيطالي الشهير ماركوبولو الذي زار عُمان في طريق عودته من بلاد المغول، فقد أشار إلى أن صحار بدأت تفقد أهميتها التجارية وحلت مكانها مدينتا قلّهات وظفار، وقد ذكر المدينة باسم قلاياتي، وذكرها في أخبار رحلاته ووصف ميناءها الكبير، الذي تحط فيه العديد من السفن التجارية القادمة من بلاد الهند بسبب أهمية موقعه الجغرافي كميناء تجاري وسيط لنقل مختلف البضائع والسلع. (٣٢)

فيما تحدث الرحالة المغربي ابن بطوطة عن مدينة قلّهات في كتابه تحفة النظار في غرائب الأمصار، حيث أبدى انبهاره بالمدينة وازدهارها التجاري، قائلاً: " مدينة قلّهات على الساحل وهي حسنة الأسواق ولها مسجد من أحسن المساجد حيطانه بالقاشاني وهو شبه الزليج وهو مرتفع ينظر منه إلى البحر والمرسى وهو من عمارة الصالحة ببيبي مريم ومعنى ببيبي عندهم الحرة. (٣٣) ومع نهاية القرن الثامن الهجري (الرابع

عشر الميلادي)، بدأت قلّها بالترجع إلى أن وصلت حالتها إلى التدهور الواضح. وقد أوضح "باقر" اعتماداً على المؤرخ البرتغالي "براس" أن حالة التدهور هذه تعود إلى جملة عوامل من أهمها الدمار الجزئي الذي أصاب المدينة في الربع الأخير من القرن الخامس عشر الميلادي بسبب زلزال (٣٤) (٢) ميناء الأبلّة: تعد الأبلّة من أهم الموانئ التجارية التي امتد نشاطه التجاري مع مناطق شبه الجزيرة العربية الأخرى والصين والهند وبلاد فارس وشمال العراق إلى أوروبا، وقد تميزت البضائع الواردة للميناء أو المصدرة منه بكثرتها وتنوعها وفق إنتاج كل بلد وحاجاته.

وورد ذكر ميناء الأبلّة في مصادر التاريخ العربي كثيراً، حيث وصفها الرحالة والمؤرخين والجغرافيين العرب بأنها "مدينة عظيمة يقصدها تجار الهند... وهي مرفأ السُّنن من الهند والصين وما دُونها" (٣٥) وكانت الأبلّة تستقبل السفن التجارية الهندية باستمرار وبكثافة لدرجة أن أطلق عليها (أرض الهند)، حيث كانت بالفعل مركزاً رئيساً للتجارة في الخليج العربي تصلها السفن المحملة بالبضائع الشرقية القادمة من الهند والصين، وتعد الأبلّة المخرج الرئيس للبضائع الواردة والصادرة إلى العراق عبر الخليج العربي (٣٦)، ووصفت بأنها ميناء كبير ومخزن للبضائع، ويبدو أن الأبلّة كانت من أكبر موانئ الخليج العربي بل ومن كبرى الموانئ العالمية وسوق للمتاجرة مع الهند وبلاد العرب (٣٧) وكانت يوجد بها فنارات لارشاد السفن، لمنع السفن من الارتطام بالصخور ليلاً (٣٨)

(٣) ميناء عدن: تعتبر مدينة عدن من أهم مدن اليمن التجارية منذ زمن بعيد، بوصفها ميناءً بحرياً متميزاً، فهو يمتد من خليج السويس غرباً (يقع علي بعد ١٧٠ كم شرق مضيق باب المندب)، فكانت بمثابة الشريان الذي يربط بين قارة أفريقيا غرباً وقارة آسيا شرقاً وقارة أوروبا شمالاً. وهذا ما أهل شعب اليمن ليكونوا تجاراً، وأن يقوموا بدور الوسيط التجاري بين شرقي آسيا وأفريقيا وكذلك إقليم البحر المتوسط والعكس.

ويتحدث المقدسي في كتابه "أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم" عن مدينة عدن ونشاطها التجاري بقوله: " وعدن بلد جليل عامر أهل حصين خفيف دهليز الصين وفرضة اليمن وخزانة المغرب ومعدن التجارات كثير القصور مبارك على من دخله مُثْر لمن سكنه مساجد حسان ومعایش واسعة وأخلاق طاهرة ونعم ظاهرة." (٣٩)

وفي هذا النص يصف المقدسي موقع مدينة عدن بأنه موقع حصين وأنها دهليز الصين والمنفذ الرئيسي لليمن ومعدن التجارات ومخزن للبضائع، كما أشار الكاتب إلي حسن أخلاق أهلها.

كما يذكر المقدسي في كتابه أيضاً أشهر السلع التي كانت رائجة في اليمن بقوله: "واليمن معدن العصائب والعقيق والأدم والرقيق فالإلى عمان يخرج آلات الصيادلة والعطر كلّه حتّى المسك والزعفران والبقم والسلج والساسم والعاج واللؤلؤ والديباج والجزع واليواقيت والابنوس والنارجيل والقند والإسكندروس والصبر والحديد والرصاص والخيزران والغضار والصندل والبثور والفلل وغير ذلك." (٤٠)

فيما أشاد الرحالة ابن بطوطة في كتابه تحفة النظار في غرائب الأمصار بأهمية مدينة عدن التجارية فيقول: "مدينة عدن مرسى بلاد اليمن على ساحل البحر الأعظم... وهي مرسى أهل الهند تأتي إليها المراكب العظيمة من كنبايث وتانة وكولم وقالقوت وفندراينة والشاليات ومنجور وفانور وهنور وسندابور وغيرها وتجار الهند ساكنون بها وتجار مصر أيضاً. وأهل عدن ما بين تجار وحمالين وصيادين للسّمك وللتجار منهم أموال عريضة وربما يكون لأحدهم المركب العظيم بجميع ما فيه لا يشاركه فيه غيره لسعة ما بين يديه من الأموال ولهم في ذلك تفاخر ومباهاة." (٤١)

وتقدر السفن التي تدخل عدن أثناء العهد الايوبي (٥٦٩-١١٧٣/١٢٢٩م) ما بين سبعمائة وثمانمائة سفينة محملة ببضائع الهند والصين، وكانت جميع سفن الحبشة وشرق أفريقيا ترسو أيضاً بميناء عدن. (٤٢)

ويبدو أن التجارة بين عدن، والصين وبلاد الهند كانت نشطة في القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي كما يُستدل على ذلك مما أورده الحميري بأنها: " مرسى (البحرين) ومنها تسافر مراكب الهند

والهند والصين، وإليها يجلب متاع الصين مثل الحديد الفرند والكيمنت والمسك والعود... وأكثر السلع. " (٤٣)

ويتضح للباحثة أن مدينة عدن حظيت بأهمية كبرى جعلت اسمها يُطلق على بحر العرب دون غيرها من المدن المُطلّة على هذا البحر.

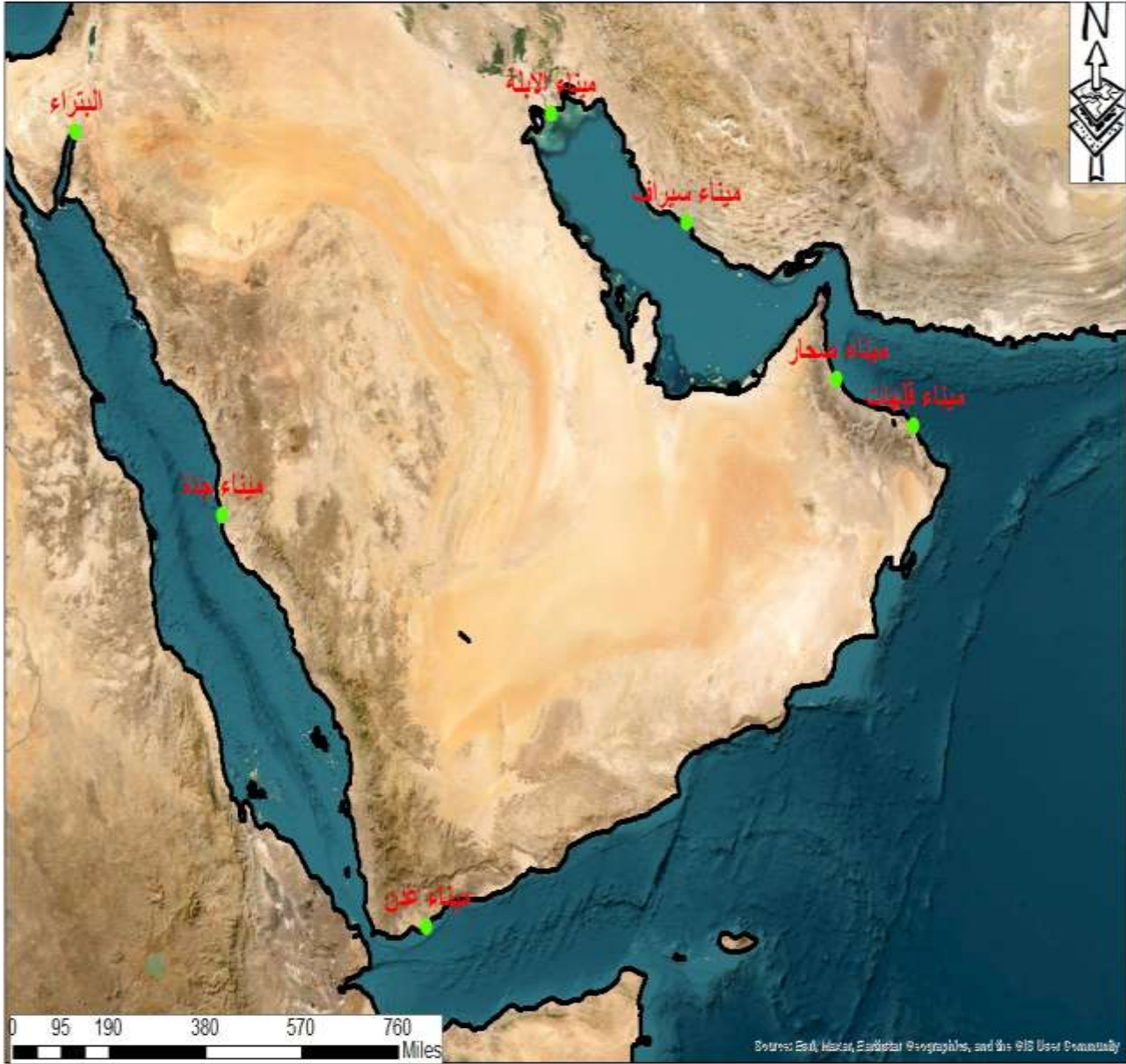
(٤) ميناء سيراف: ذكر ياقوت الحموي في كتابه معجم البلدان سيراف: وهي مدينة جليظة على ساحل بحر فارس كانت قديماً فرضة الهند،... وهي الفرضة العظيمة لفارس، وهي مدينة عظيمة ليس بها سوى الأبنية حتى يجاوز على نظر عملها وليس بها شيء من مأكول ولا مشروب ولا ملبوس إلا ما يحمل إليها من البلدان، ولا بها زرع ولا ضرع ومع ذلك فهي أغنى بلاد فارس" (٤٤)

ويزعم التاريخ الشفوي اليهودي أنه في ذلك الوقت، كان جميع سكان سيراف تجاراً يهوداً. وعندما غزا العرب بلاد فارس، أُجبروا السكان اليهود على أن يصبحوا مسلمين. علاوة على ذلك، قاموا بتغيير الاسم إلى طاهري، وهو ما يعني نقي في اللغة العربية. وقاموا بتغيير اسم الميناء إلى طاهري. (٤٥)

وفي سيراف أسواق جيدة، حتى فضلها بعض السكان على البصرة (وكانت حينئذ دهليز الصين دون عمان، وخزانة فارس وخراسان) (٤٦) وتمر خلالها صادرات وواردات فارس، كما تقصدها المراكب من جميع البلاد وقد اعتبرت فرضة لبضائع الصين (٤٧) حتى أن بضائع اليمن التي كانت تصدر إلى الصين ترسل من خلال مينائها، فأصبحت سيراف مركزاً لتجميع السلع للمميزات التي يتمتع بها موقعها من هدوء الموج وعمق المياه، التي تفتقده الموانئ الأخرى (٤٨)

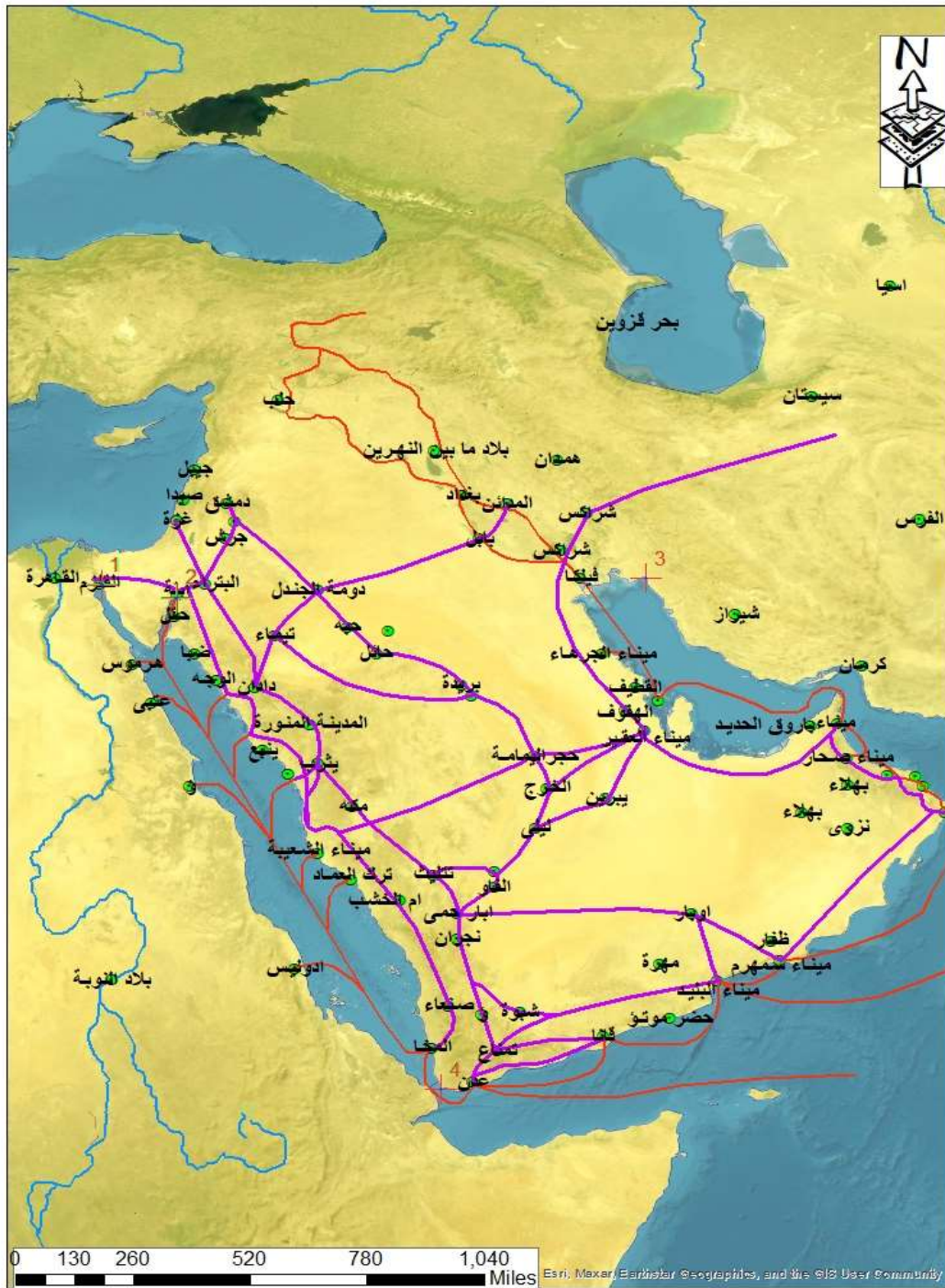
فيما سرد الاضطخري في كتابه "المسالك والممالك" بعض السلع التي تم تداولها في سيراف قائلاً: " ويُحمل من سيراف ما يقع إليها من أمتعة البحر من العود والعنبر والكافور والجواهر والخيزران والعاج والأبنوس والفلل والصندل وسائر الطيب والأدوية والتوابل التي يكثر تقصّيها الى جميع فارس والدنيا كلها...وهي فرضة لهذه المواضع وأهلها أيسر أهل فارس ومنهم من يجوز ماله ستين ألف ألف درهم ما اكتسبه إلا من تجارة البحر... وهم الغالبون على مدن تلك السواحل وعلى البحر كله" (٤٩)

وللتدليل على الأهمية التاريخية لسيراف، وجد ديفيد وايتهاوس، أحد أوائل علماء الآثار الذين قاموا بالتنقيب عن الآثار القديمة لمدينة سيراف، أيضاً دليلاً على أن أقدم مسجد في سيراف يعود إلى القرن التاسع وهناك بقايا من العصرين البارثيين والساسانيين ليست بعيدة عن المدينة. وقد وُجد أنقاض مسجد جماعي محاط بالعديد من المساجد الصغيرة، إضافة إلى وجود أنقاض للمنازل الفخمة للتجار فاحشي الثراء الذين صنعوا ثروتهم من خلال نجاح الميناء التجاري. (٥٠)



خريطة توضح أهم الموانئ العربية

المصدر: تم تصميم وتنفيذ الخرائط بمكتب (EMS) لحلول نظم المعلومات الجغرافية – القاهرة (مصر).



خريطة توضح طرق التجارة البرية والبحرية عبر الجزيرة العربية والعالم العربي
المصدر: تم تصميم وتنفيذ الخرائط بمكتب (EMS) لحلول نظم المعلومات الجغرافية – القاهرة
(مصر).



خريطة توضح طرق التجارة القديمة عند العرب (الطرق البرية والبحرية)
 المصدر: تم تصميم وتنفيذ الخرائط بمكتب (EMS) لحلول نظم المعلومات الجغرافية – القاهرة
 (مصر).



خريطة رتوضح طريق التجارة بين الجزيرة العربية والصين - طريق الحرير (البحري باللون الأبيض والبري باللون الأحمر)

المصدر: تم تصميم وتنفيذ الخرائط بمكتب (EMS) لحلول نظم المعلومات الجغرافية - القاهرة (مصر).

(ب) أهم الموانئ التجارية الصينية:

من بين أهم موانئ التجارة الخارجية البحرية في الصين نذكر ميناء كانتون (خوانفوا) وميناء تشيوانتشو (ميناء الزيتون) ودورهما الجوهرية في حركة التجارة الخارجية مع بلدان شبه الجزيرة العربية.

(١) ميناء كانتون (خانفوا) Canton Khan-fu :

يعتبر ميناء كانتون أو خانفوا (أو خانفوا) (١٥-٢٣ شمالاً و ٣٠-١١٣ شرقاً) من أشهر وأكبر الموانئ الصينية والتي شكلت حلقة الوصل بين الحضارة الصينية والإسلامية، حيث كان هذا الميناء نقطة تبادل السلع التجارية بين المنطقتين، ويُعتبر هذا الميناء من أوائل الموانئ الصينية التي وصلها التجار العرب، وفيه مرفأ كبير لرسو السفن التي تصل الميناء^(٥١) ويُعرف ميناء كانتون عند التجار العرب بأسماء عديدة، منها خانفوا أو خانفوا^(٥٢)، إذ تشير هذه التسمية العربية لهذا الميناء Khan-fu في القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي، والذي كان من أكثر الموانئ الصينية أهمية في الصين ومركزاً للتجارة البحرية مع شعوب غربي آسيا، وقد حدث خلط في تسمية هذا الميناء مع ميناء خانسا (Hang cu) Khansa^(٥٣) خلال القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي، ومن الممكن أن يكون هذا الخلط قد حدث أثناء عملية النقل أو الكتابة، بيد أنه في واقع الأمر ان خانفوا هو اسم ميناء كانتون الذي عرفه التجار المسلمين ويُطلق عليه باللغة الصينية قوانغ تشو (Kuang tchou) أو جوانج زهو (Guang Zhou)^(٥٤)

ومن الواضح أن العرب المسلمين قد وصلوا إلى ميناء خانفوا (كانتون) في وقت مبكر واستقروا بها، حيث يشير Chau Ju Kua أن المسلمين أصبحوا الكثرة في عام ٧٥٨/٥١٤١م، نتيجة للعلاقات التجارية الطيبة التي كانت تتم سواء كانت عبر الطريق البري أو البحري^(٥٥). وقد أطلق الصينيون لفظة التاشي (التاجيك Tazi) للدلالة على هؤلاء المسلمين^(٥٦). فكانت بداية الاستقرار في مدينة خانفوا (كانتون)، حتى أصبحت الجالية المسلمة في هذه المدينة أكبر جالية للمسلمين في بلاد الصين وقد بلغت حوالي مائتي ألف نسمة وهو عدد كبير جداً منحت تلك الجاليات حرية ممارسة معتقداتها الدينية وحرية التنقل والإقامة وفق ما موجود من قوانين تطبق على جميع سكان المدينة، وكان حاكم المدينة يولي رجلاً مسلماً الحكم بين المسلمين وإدارة شؤونهم وكذلك إمامتهم في صلاة العيد ويخطب يوم الجمعة لهم ويدعو بين المسلمين ولسلطان المسلمين ولا ينكر عليه شيء من علمه وأحكامه بما في كتاب الله وأحكام الإسلام^(٥٧). والجدير بالذكر، أن الإمبراطورية الصينية كان لها دوراً مهماً في استقرار التجار المسلمين في موانئ الصين، ومنها خانفوا (كانتون)، ولتشجيع التجار إلى القدوم إلى بلاد الصين، عملت الدولة على إعادة تنظيم ديوان البحرية في هذا الميناء، وأشرفت إشرافاً مباشراً على جميع أمور التجار منعاً للاحتكار، أو سيطرة بعد التجار على السوق^(٥٨)، ويتضح ذلك جلياً من خلال قيام إمبراطورية الصين بإرسال وفود عديدة إلى البحار الجنوبية، وإلى الدول المجاورة من أجل تشجيع التجار للقدوم إلى الصين، ومرافقتهم فضلاً عن تقديم تسهيلات تجارية للتجار^(٥٩). وقد كان بعض من سفن الصين أيضاً تصل إلى ميناء كله Galle^(٦٠) حيث تلتقي في هذه المنطقة السفن الإسلامية والسفن الصينية، وتقع كله Galle تقريباً في منتصف الطريق البحري

بين الموانئ الإسلامية، مثل موانئ سيراف والبصرة وصحار وعدن وجدة وميناء خانفوا الصيني (كانتون) ^(٦١) وكانت السفن التي تتاجر مع الصين تعرف بالجنوك، ومفردتها جنك (وهي نوع خاص من السفن الصينية الضخمة، والأخرى ذات الحجم الصغير)، وخلال القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي، اقتصر خط إبحارها على الساحل بين كويلون (Cuillon) ^(٦٢) (٤٠-٧٦ شرقاً و ٥٩-٠٠ شمالاً) إلى كولم ملي في الجنوب الغربي من الهند إلى ميناء خانفوا في الصين ^(٦٣) وقد قامت إمبراطورية سونغ (Song) بفتح ثلاثة موانئ تجارية جديدة، وذلك لعد كفاية ميناء خانفوا (كانتون) لتلبية النشاطات التجارية الخارجية: منع جاو Ming-chou وننغ بو Ning-po (٤٠-١٢١ شرقاً و ٣٠-٠٠ شمالاً) وهانك جو Hang-chou (١٥-١٢٠ شرقاً و ٥-٢٩ شمالاً) ، ومن الضروري أن نضع في الاعتبار أن جميع موانئ الصين وسواحلها كانت محمية من قبل الدولة خشية التعرض لأحد التجار أو السفن بسوء، والذين كان أغلبهم من المسلمين ^(٦٤).

وقد عيّنت الحكومات الصينية بوضع الأطر والقوانين المنظمة لحركة التجارة وإدارة شؤون التجار الأجانب، وخاصة التجار العرب من المسلمين، حيث كان لزوماً على الربانيين الأجانب، الذين كانوا يقودون السفن المحملة بالمتاجر والبضائع إلى موانئ الصين، أن يحضروا إلى إدارة "المراقبة والتفتيش للتجارة البحرية"، لتسجيل أسمائهم. وكان وجود هذه الإدارة بكانتون، وجوانشو، وهانغ جو، يدل بما لا يدع مجال للشك على اهتمام الحكومة الصينية بالتجارة الخارجية: فقبل الترخيص لأي مركب بالسفر أو تفريغ شحناته، يُطلب من الربان، أن يقدم كشف المتاجر والبضائع بالمركب إلى موظف الإدارة المذكورة، لإقرار الضرائب ورسوم النقل في مياه الصين على هذه المراكب، وكانت البضائع الثمينة أو النادرة، ممنوعة التصدير، وكان العمل على تهريب البضائع، موجباً العقاب بالسجن على قدر الجريمة.

ومع تسليم جميع المتاجر والبضائع إلى موظفي إدارة المراقبة والتفتيش عند الوصول إلى مرفأ خانفو (كانتون)، يقوم الموظفون الصينيون التابعون للحكومة الصينية بنقل البضائع إلى مخازن خاصة. وتحتجز تلك البضائع في ظروف تضمن سلامتها وحمايتها من التلف أو أي ضرر آخر، وتبقى في هذه المخازن لمدة ستة أشهر، حتى تصل جميع المراكب البحرية التجارية الأخرى التي انتقلت من نفس فترة الرياح الموسمية المواتية للإبحار. ^(٦٥) فحينئذ تؤخذ ثلاثون في المائة من البضائع، ضريبة أو رسوماً للجمرك، ويرد الباقي منها إلى أصحابها، ولسليمان التاجر السيراقي ملاحظات في هذه النقطة أيضاً. قال: " وإذا دخل البحر من البحر، قبض الصينيون متاعهم وصيروه في البيوت وضمناه الدرك إلى ستة أشهر، إلى أن يدخل آخر البحر. ثم يؤخذ من كل عشرة، ثلثها، ويسلم الباقي إلى التجار." ^(٦٦).

ويذكر المؤرخ الصيني الشهير Chau Ju-Kua (تشو جو - كوا) أنه "عندما تلقي السفن مراسيها في منطقة التفتيش الخاصة بالبضائع الأجنبية، وهي سرادق في كانتون، فإن مكتب التفتيش يرسل جنوداً لمراقبة سطح السفينة ويقوم الوسيط العام ومفتش الجمارك بفحص الحمولات وتقدير الرسوم الضريبية" ^(٦٧).

كما حُصص في ميناء كانتون Canton (خانفوا) قسم من المدينة لنُزل التجار الأجانب، ومنهم المسلمين، إذ صدر مرسوم إمبراطوري سمح بموجبه للأجانب بالسكن في هذا الميناء، إما بصورة مؤقتة أو دائمة، وفق رغبة التاجر الأجنبي^(٦٨) وقد تمت مراقبة نُزل التجار الأجانب مراقبة دقيقة لضمان عدم حدوث أي أمور تشوب سمعتها. ونتيجة لذلك، أصبحت الصين واحدة من البلدان التي يفضلها المسافرون، فأيا كانت الأموال التي معهم فلا يضيع منها شيء أثناء إقامتهم. ومع إدراك الحكومة الصينية في هذه الفترة بأهمية التجارة الخارجية، لم تهتم بالموانئ البحرية وحسب، بل اهتمت أيضاً بالطرق لأنها عصب النشاط الاقتصادي، فأقامت الفنادق على تلك الطرق لكي توفر الراحة للمسافرين والتجار وتوفير جميع احتياجاتهم من مأكّل ومشرب، وكان لكل فندق رئيس ومعه بعض الفرسان والرجال لحماية الفندق والطريق والقيام بشؤونه وعندما يحل المساء يكتب حاكم (مدير) الفندق أسماء النزلاء، ثم يغلق باب الفندق عليهم مع ختمه وفي الصباح ينادي كل فرد باسمه ويكتب تلك الأسماء في كتاب ثم يرافقهم شخص يوصلهم إلى الفندق التالي. ويتلقى الحاكم تقريراً من المرافق الذي يفيد بوصولهم بسلام ويبعث معهم من يوصلهم إلى الفندق التالي ويأتيه من حاكمه بما يفيد وصولهم سالمين^(٦٩)

كما حرصت الحكومة الصينية في هذه الفترة على سن قانوناً يقضي بتسجيل المسافرين من التجار داخل حدود الصين وما معهم من الأمتعة والأموال. وقد ذكر العلامة سليمان السيرافي في مؤلفه العبقري "سلسلة التواريخ" بالتفصيل هذا النظام "تسجيل المسافرين" قائلاً: "ومن أراد سفراً في بلاد الصين م بعضها إلى بعض، يجب عليه أن يأخذ كتابين من الملك ومن الخصي. أما كتاب الملك، فللطريق باسم الرجل واسم من معه وكم عمره، وعمر من معه ومن أي قبيلة هو وجميع من ببلاد الصين من أهلها و من العرب وغيرهم لا بد أن ينتموا إلى شيء يُعرفون به، وأما كتاب الخصي، فبالمال وما معه من المتاع، وذلك لأن في طريقهم مسالح^(٧٠) ينظرون في الكتابين، فإذا ورد عليهم الوارد كتبوا ورد علينا فلان بن فلان الفلاني في يوم كذا وشهر كذا وسنة كذا ومعه كذا، لئلا يذهب من مال الرجل ولا من متاعه شيء ضياعاً فمتى ما ذهب منه شيء، أو مات، عُلم كيف ذهب ورُد عليه أو على ورثته من بعده^(٧١). ويشبه هذا النظام "أجوزة السفر" بل أنه جواز سفر تفصيلي يحمل جميع المعلومات والبيانات الضرورية عن المسافر داخل حدود الصين.

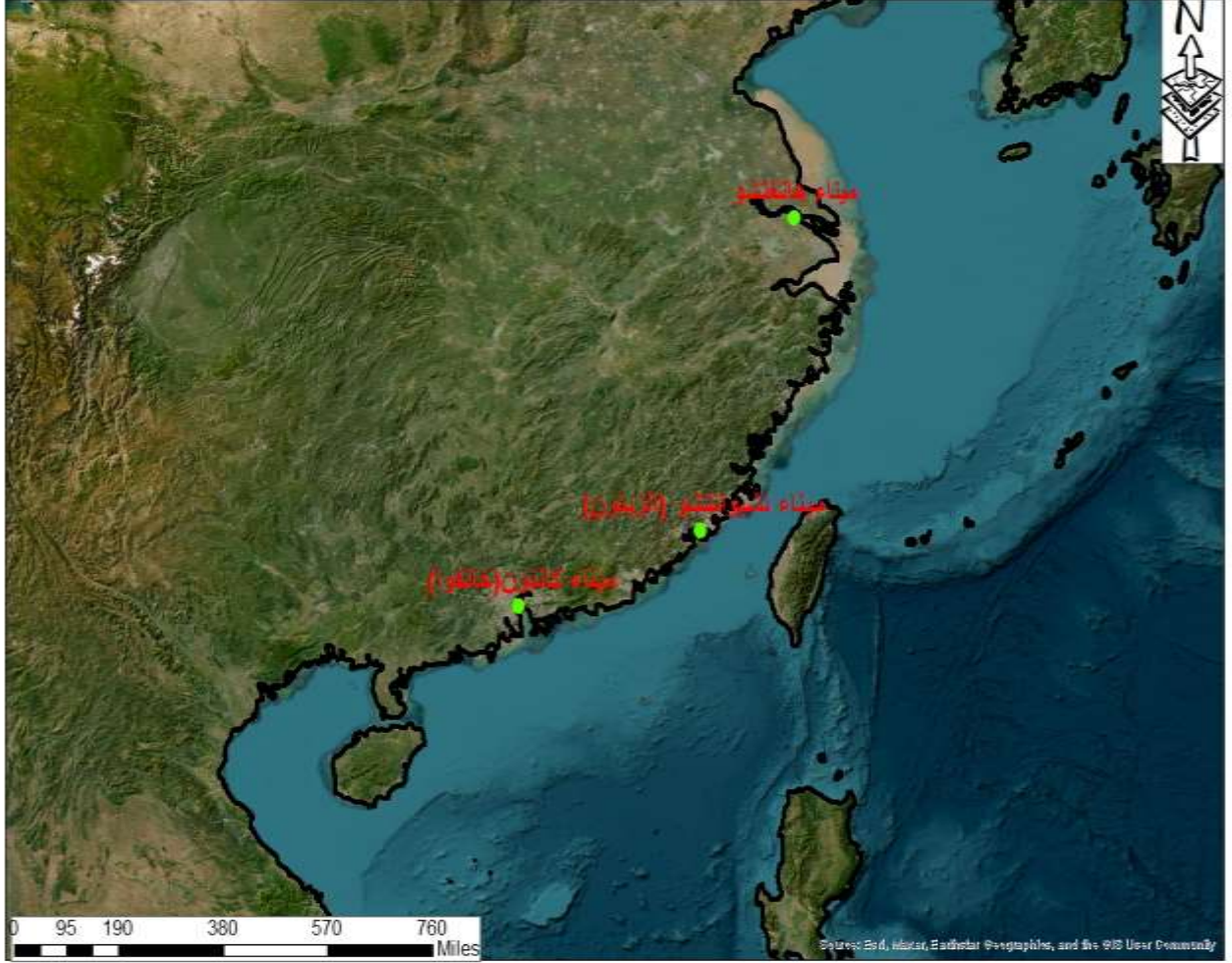
(٢) ميناء تشيوانتشو (ميناء الزيتون):

كانت تشيوانتشو ميناء الصين الرئيسي للتجار الأجانب، الذين أطلقوا عليها اسم الزيتون^(٧٢). وخلال القرنين الحادي عشر والرابع عشر الميلاديين، زار المدينة كل من ماركوبولو والرحالة العربي الشهير ابن بطوطة. وقد أشاد كلا المسافرين بها باعتبارها واحدة من أكثر المدن ازدهاراً وتطوراً في العالم.

ووصف ابن بطوطة مدينة تشيوانتشو في كتابه تحفة النظار في غرائب الأمصار، والذي أطلق عليها (مدينة الزيتون): " وهذه المدينة ليس بها زيتون، ولا بجميع بلاد أهل الصين والهند، ولكنه اسم وضع عليها، وهي مدينة عظيمة كبيرة، تصنع بها ثياب الكمخا والأطلس...

ومرساها من أعظم مراسي الدنيا، أو هو أعظمها".^(٧٣) وخلال عهد سلالة سونغ الحاكمة Song (٥٣٤٨-٥٦٧٧/٥٦٦٠م - ١٢٧٩م)، كانت مدينة تشيوانتشو مرتبطة بالفعل بمقاطعة فوجيان الداخلية عن طريق الطرق والقنوات، وقد تطورت المدينة لتصبح ذات أهمية دولية في القرن الأول من عهد أسرة سونغ الحاكمة Song^(٧٤). وقد تأسس بالمدينة مكنبًا للتجارة البحرية الخارجية في عام ١٠٧٩م أو ١٠٨٧م^(٧٥) وعمل كنقطة انطلاق لطريق الحرير البحري في يوان ، متجاوزًا كل من طرق التجارة^(٧٦) وقوانغتشو. وقد طورت التجارة البحرية في تشيوانتشو صناعات السيراميك والسكر والكحول والملح في المنطقة^(٧٧). وخلال هذه الفترة أصبحت تشيوانتشو واحدة من أكبر الموانئ البحرية الصينية وأكثرها عالمية، وبحلول عام ١١٢٠م/٥٥١٣، وصل عدد سكانها حوالي خمسمائة ألف نسمة^(٧٨). وقد استمرت تشيوانتشو في البداية في الازدهار تحت حكم سلالة سونغ الجنوبية . وفي عام ١٢٠٦م، وصل الميناء كثير من التجار من بلدان شبه الجزيرة العربية وإيران وشبه القارة الهندية وسومطرة وكمبوديا وبروناي وجاوا وتشامبا وبورما والأناضول وكوريا واليابان و بارانجاي في الفلبين.^(٧٩) بيد أنه على مدار القرن الثالث عشر الميلادي/ القرن السابع الهجري، انخفض ازدهار مدينة تشيوانتشو بسبب عدم الاستقرار بين التجار^(٨٠) وزيادة القيود التي أدخلتها سلالة سونغ الحاكمة في محاولة لتقييد تدفق النحاس والبرونز من المناطق التي اضطرت لاستخدام النقود الورقية المطبوعة.^(٨١)

وفي ظل حكم أسرة يوان المنغولية (٥٦٦٩-٥٧٦٦/١٢٧١م - ١٣٦٨ م)، تم إنشاء منصب مشرف للتجارة الخارجية في المدينة عام ١٢٧٧م ، جنبًا إلى جنب مع تلك الموجودة في شنغهاي ونيانجو وقوانغتشو.^(٨٢) فيما تم الإبقاء على مشرف التجارة الخارجية في عهد أسرة سونغ السابقة، بو شوجينج ، عربي أو مسلم فارسي، للمنصب الجديد ، مستخدمًا اتصالاته لاستعادة تجارة المدينة تحت حكمها الجدد^(٨٣). كان ناجحًا على نطاق واسع ، واستعاد الكثير من عظمة الميناء السابقة ، وأصبح مكتبه وراثيًا في نسله^(٨٤). وسجل ماركوبولو أن أباطرة اليوان حصلوا على "عائدات ضخمة" بنسبة ١٠٪ من تجارة الميناء ؛ فيما أطلق على هذا الميناء أنه "أحد أكبر ملجأين في العالم للتجارة في العالم" ، كما أطلق عليه "إسكندرية الشرق".^(٨٥) فيما وصفه ابن بطوطة ببساطة بأنه أعظم ميناء في العالم.^(٨٦)



خريطة توضح أهم الموانئ الصينية

المصدر: تم تصميم وتنفيذ الخرائط بمكتب (EMS) لحلول نظم المعلومات الجغرافية - القاهرة (مصر).

ثالثاً: دور الموانئ الصينية والعربية في ازدهار حركة التجارة بين الصين وشبه الجزيرة العربية من أسرة سونغ إلى أسرة مينغ الملكية:

لا شك أن الموانئ العربية والصينية كانت همزة الوصل في العلاقات بين العرب المسلمين والصين، حيث كانت هذه الموانئ تعج بالتجار والسلع من شتى أرجاء المعمورة. وكانت للقوانين والنظم التي وضعتها الحكومات الصينية في هذه الفترة لتسهيل حركة التجارة وإدارة شؤون التجار الأجانب- دوراً مهماً في تعزيز التبادل التجاري وزيادة حجم السلع المتبادلة بين الجانبين.

وكان للاهتمام بالتجارة البحرية والموانئ أثراً عظيماً في تطوير صناعة المراكب ومعرفة فنون الإبحار والملاحة، حيث حيث اهتمت حكومة أسرة سونغ بصناعة المراكب، فقد كانت

مراكبهم تتميز بصلاية ومتانة أجسامها التي تتحمل الحمولات الكبيرة، وكان "ظهرها مستويًا كل الاستواء، ومقدمها ضيق كحد السيف" ^(٨٧). كما أن استعمال البوصلة في عهد أسرة سونغ Song (٩٦٠م - ١٢٧٩م) (حوالي ٥٣٤٨-٥٦٧٧هـ) يعتبر إنجازاً كبيراً في فنون الملاحة، وقد مهد الطريق لعهد جديد في تاريخ الملاحة العالمية، حيث "استوعب البحارة علوم الفلك، فكانوا يهتدون في تحديد مواقعهم بالنجوم ليلاً وبالشمس نهاراً، وبالبوصلة إذا كانت السماء غائمة." ^(٨٨) فيما أسهمت الفنون المتقدمة في الملاحة بشكل واضح في تطور وسائل النقل البحري وازدهارها في عهد سلالة سونغ الحاكمة (٥٣٤٨-٥٦٧٧هـ/٩٦٠م - ١٢٧٩م)، حيث شهدت العلاقات التجارية بين الصين وبلدان شبه الجزيرة العربية حينذاك تطوراً غير مسبوق، إذ قام بين المنطقتين تجارة متعددة الأشكال، علاوة على التجارة التقليدية المشروطة بتقديم الهدايا للحكومة الصينية تحت شعار دفع الجزية والإتاوة وتلقى عطايا منها رداً على هذه الهدايا. إضافة إلى ذلك ساعدت السفن التجارية الصينية التجار العرب على الإبحار إلى شرقي آسيا، وقد ذكر المسعودي في كتابه (مروج الذهب ومعادن الجوهر) أن "التجار في منطقة الخليج الفارسي لم يستطيعوا أن ينجزوا رحلاتهم البحرية الأولية عابرين البحر الجنوبي من المياه الصينية إلا على متن السفن الصينية الكبرى" ^(٨٩).

وقد أشارت المصادر العربية القديمة إلى حركة التجارة التي قامت بها السفن الصينية في عهد سلالة سونغ الحاكمة (٥٣٤٨-٥٦٧٧هـ/٩٦٠م - ١٢٧٩م) في بلدان شبه الجزيرة العربية، إذ ذكر الإدريسي في كتابه "نزهة المشتاق في اختراق الآفاق": "أن مراكب العمانيين تقصدها بامتعتها وبضائعها وقد ترد عليها مراكب الصين والهند بالثياب والأمتاع الصينية والأفاويه العطرية الهندية فيشترون من ذلك جزافاً لأنهم أهل يسار وأموالهم كثيرة ويمسكونها حتى إذا سارت المراكب عنهم وختل السلع أخرجوا أمتعتهم وباعوا وسافروا إلى البلاد وقارضوا وتصرفوا في أموالهم كيف شاءوا." ^(٩٠)

ومن أبرز سلع وبضائع شبه الجزيرة العربية التي كانت تصل إلى الصين البخور - Ju hiang أو "Hun Lu Hiang" ويأتي من بلاد صحار والشحر وحضرموت «حيث يجلب من أعماق الوديان الجبلية، ويطلق Chau Ju Kua على منطقة مرباط، صحار، ظفار اسم (أرض البخور)» ^(٩١)، حيث قامت ظفار - من خلال طريق البخور - بتصدير كميات كبيرة من اللبان إلى الصين، ابتداءً من أسرة أسرة تانغ Tang (٥١٦-٥٣٠٥هـ/٦١٨م-٩٠٧م)، ثم أسرة سونغ الحاكمة Song (٥٣٤٨-٥٦٧٧هـ/٩٦٠م - ١٢٧٩م) بشكل خاص، حيث أقبل أفراد الطبقات العليا من المجتمع الصيني على استهلاك البخور ^(٩٢)، فكانت الصين تستورد كمية كبيرة من البخور، وحسب إحصاء التجارة الخارجية الصينية في عام (١٠٧٧هـ/١٠٧٧م) بلغت كمية البخور التي وصلت إلى ميناء كانتون وحده (٣٤٨.٦٧٣) جيناً (كل ٢ جين Jin يساوي ١ كيلو جرام) أي ما يقارب (١٧٤) طنًا جاء معظمها من ظفار العمانية التي تُلقب بـ(شاطئ العطور أو شاطئ البخور) ^(٩٣)؛ ولذلك سمي الطريق البحري بين عُمان وجنوب الصين بـ(طريق البخور)، وعبر

هذا الطريق جاء التجار العُمانيون إلى الصين بالكثير من المنتجات، وكان اللبان أبرز تلك المنتجات، كما كانت سفن هؤلاء التجار تحمل في رحلة العودة الحرير^(٩٤) والخزف^(٩٥) والكافور والمسك وغيرها من المنتجات الصينية، إذ يقول المؤرخ الصيني (فواين جانغ) في كتابه (مبادئ الشرق) عن سيطرة العرب على طرق التجارة مع الصين " إن العرب والمسلمين هم الذين كانوا يقبضون على ناصية التجارة الدولية في الشرق والغرب من أوائل القرن الثامن إلى أوائل القرن السادس عشر الميلادي، فيبحرون بسلعهم من الخليج العربي مروراً بالمحيط الهندي، ومنه إلى الموانئ الصينية التجارية"^(٩٦)، حيث كانت السفن العُمانية وغيرها من السفن العربية تخرج من الخليج العربي وبحر العرب عابرة المحيط الهندي من خلال السواحل الهندية والسيلانية متجهة شرقاً عبر خليج البنغال مروراً بالجزر المقابلة لسواحل أرخبيل الملايو لتتم بمضيق ملقا ثم بحر الصين الجنوبي حيث سواحل الصين الجنوبية لتصل في النهاية إلى ميناء كانتون (خانفوا) حيث كانت الصين تصدر السلع التالية الحرير والقطن والمسك والكافور والتوابل^(٩٧)، فضلاً عن الخيزران والابنوس والراوند والورق والبورسلين والدار صيني(القرفة) والكاغد^(٩٨) والسروج والطاوس والعود الصنفي (نوع من البخور)^(٩٩)، وتستورد العاج وأنواع العطور والبخور العربي (اللبان) وسبائك النحاس والذبل وهي ظهور السلاحف وقرون الكركند (وحيد القرن)^(١٠٠)

وتجمع المصادر العربية والصينية بأن أهم السلع التي يحملها أبناء الجزيرة العربية إلى الصين أبان أسرة سونغ الحاكمة Song (٥٣٤٨-٥٦٧٧/٥٦٦٠م - ١٢٧٩م) كانت تضم، التوابل، لبان يافا، الزهور البستانية، الصمغ الأصفر، جلود الإبل، الطلاء، دم التنين^(١٠١)، عين القط^(١٠٢)، العنبر، العطور، أملاح البوراكس التي تستخدم في صناعة الصابون والزجاج، الكرسنال، الزجاج بأنواعه الشفاف والمعتم، صمغ الأسفوتيد المستخدم في صناعة العقاقير الطبية وغيرها^(١٠٣)، أما البضائع الصينية التي كانت تصدر إلى البلاد العربية فقد كانت تضم الحرير، الذهب، الفضة، الصفيح، الملابس، الخزف والمسك الذي يجلب من بلاد التبت^(١٠٤).

وفي عهد أسرة يوان Yuan الحاكمة (٥٦٦٩-٥٧٦٦ / ١٢٧١م - ١٣٦٨ م) كانت السفن التجارية الصينية التي تنطلق من ميناء وتشوانتشو (ميناء الزيتون) لتحط في موانئ الخليج الفارسي والبحر الأحمر لتتاجر مع الدول العربية. ومن أهم البضائع التي كانت تحملها هذه السفن الصينية الخزف الصيني والحرير والحديد والأدوات الحديدية والعقاقير الطبية والخرز. وكان الخزف الصيني يصل إلى ساحل المحيط الأطلنطي ويباع في المغرب، أما الحرير الصيني فكان يُصدر بكميات كبيرة في غرب آسيا وشمال إفريقيا، والعقاقير الطبية الصينية كانت تُنقل إلى الخليج الفارسي أو الإسكندرية عبر الهند و عدن.^(١٠٥)

ومما سبق يتضح لنا أن العلاقات العربية الصينية تأثرت بأداء الموانئ الصينية والعربية على نحو فعّال، حيث ساهمت بشكل كبير في الترويج للتجارة والازدهار الاقتصادي. فقد أصبحت السلع الصينية ذات الجودة العالية معروفة لدى العرب، وقام أهل الصين بشراء السلع العربية، مما أثر إيجاباً على النشاط التجاري بين الصين والعالم العربي وخلق تجارة متميزة.

الخاتمة :

خُصّ البحث إلى النتائج التالية:

١. إن الموقع الجغرافي المميز لشبه الجزيرة العربية وموانئها ومراكزها التجارية الحيوية، جعلها حلقة الوصل بين الشرق والغرب، وأسهم -على النحو الأمثل- في خلق بيئة مواتية لتعزيز وتوطيد العلاقات التجارية مع الصين خاصة.
٢. إن حجم السلع والبضائع التي تم تداولها بين الصين وشبه الجزيرة العربية (من أسرة سونغ إلى أسرة مينغ الملكية) يعكس بما لا يدع مجال للشك حجم التجارة الضخمة التي كانت تتم، ومن ثم كثرة الأيدي العاملة في هذا المجال: من تجار وبحارة ووكلاء تجاريين ووسطاء.
٣. عمق العلاقات السياسية والدبلوماسية التي جمعت بين المنطقتين منذ زمن بعيد والتي اتسمت بالود والاحترام، وذلك بفضل العلاقات التجارية الصينية العربية المتينة.
٤. إن ازدهار العلاقات التجارية بين بلدان شبه الجزيرة العربية والصين ارتبط بتطور ونمو الموانئ والمراكز التجارية الموجودة في المنطقتين، مثل (ميناء عدن وسيراف وصحار وظفار وغيرها في شبه الجزيرة العربية، وميناء كانتون وغيره من الموانئ الصينية).
٥. أدت الموانئ العربية والصينية دوراً فعالاً في ازدهار حركة التجارة بين الصين والعرب، وكانت سجلات ومؤلفات الرحالة والجغرافيين العرب المسلمين أمثال: سليمان التاجر، وأبو زيد السيرافي وابن بطوطة وغيرهم، خير دليل على ذلك، حيث حوت هذه السجلات والمؤلفات العربية بين طياتها الموانئ الصينية وما تتميز به وأهم السلع التي يتم تداولها في هذه الموانئ وغيرها.
٦. سن الحكومات الصينية المتعاقبة القوانين والأطر المنظمة لحركة التجارة في موانئها البحرية يبرهن بالدليل القاطع على حرص الصينيين على الظهور بأبهى صورة أمام التجار الأجانب ولا سيما تجار شبه الجزيرة العربية ورغبتهم في جذب المزيد من التجار، مما يدر عليهم بالنفع وهذا ما يؤكد فرحة السكان القاطنين بالقرب من الموانئ سواء الصينية أو العربية عند قدوم السفن التجارية المحملة بالبضائع والخيرات.
٧. ومن هذه القوانين المهمة: نظام مراقبة وتفتيش السفن لمراقبة خروج ودخول السفن من وإلى الموانئ البحرية وتفتيشها تفثيشاً دقيقاً، واتباع أنظمة خاصة لتخزين وحفظ البضائع في الموانئ، وكذا قانون مراقبة الفنادق (نزل التجار الاجانب) وقانون تسجيل المسافرين داخل الحدود الصينية الذي يهدف إلى الحفاظ على أمن وسلامة التجار الأجانب على الأراضي الصينية ولا سيما تجار العرب من المسلمين.

حواشي البحث

- (١) جودة، جودة حسنين : شبه الجزيرة العربية، دراسة في الجغرافية الإقليمية، الإسكندرية، ١٩٨٤، ص ١٥
- (٢) أبو العلا ، محمود طه : جغرافية شبه الجزيرة العربية، جزء أول، القاهرة، ١٩٦٥، ص ٥-٧.
- (٣) الهمداني: صفة جزيرة العرب، ص ٤٧ . الألوسي، أبي المعالي محمود شكري: بلوغ الأرب في معرفة أحوال العرب، ص ١٨٤-١٨٥ وما بعدها)، STAMP, L.D.,: *Asia : an Economic and Regional Geograpy*, Methuen & Co, 1964, P. 188. انظر كذلك: علي، جواد: المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج١، ص ١٤٠.
- (٤) قوانغ، شيوي : جغرافيا الصين ، ترجمة محمد أبو جراد، الهيئة العامة لمكتبة الإسكندرية، الطبعة الأولى عام ١٩٨٧، ص ١ ؛ انظر كذلك: هوخام، هيلدا: تاريخ الصين منذ قبل التاريخ حتى القرن العشرين، ترجمة أشرف محمد كيلاني، ط ١، المجلس الأعلى للثقافة، ٢٠٠٢، ص ١١-١٢
- (٥) [中国地理科普网 \(页面存档备份, 存于互联网档案馆\)](#) , [中国地理简介1页](#) (China Geography Science Network (page archived, stored in the Internet Archive), a brief introduction to China's geography, P.1)
- شبكة العلوم الشعبية لجغرافيا الصين (نسخة احتياطية من أرشيف الصفحات، مخزنة في أرشيف الإنترنت)، مقدمة موجزة لجغرافيا الصين، ص ١
- (٦) قوانغ، شيوي : جغرافيا الصين، ص ٢ ؛ انظر كذلك: بينغ، تشينغ: جغرافية الصين- الظروف الطبيعية- اقتصاد المناطق- المزايا الثقافية، ترجمة فريدة وانغ فو، دار النشر الصينية عبر القارات، ١٩٩٩، ص ٨-٩
- (٧) قوانغ، شيوي : المرجع السابق، ص ١-٣
- (٨) JU-KUA, Chau : *His Work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteen Century* Entitled Chu-Fan-Chi, Translated from the Chinese and annotated by Friedrich HIRTH and W.W. ROCKHILL, ed. Imperial Academy of Sciences, 1911, p.125.
- (٩) JU-KUA, Chau : *His Work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteen Century*, *Op.cit.*, P.P130 :133
- (١٠) الأندلسي، القاضي أبو القاسم صاعد بن أحمد صاعد (ت سنة ٥٤٦٢/١٠٧٠م) : طبقات الأمم، تحقيق الأب لويس شيخو، الناشر المطبعة الكاثوليكية للبياء اليسوعيين، بيروت، ١٩١٢، ص ٨
- (١١) DEZHI, Chen [et al.], *The History of Yuan Dyansty* (Beijing: People's Publishing House, 1986), pp. 433-434.
- (١٢) DEZHI, Chen [et al.], *The History of Yuan Dyansty*, *Op.cit.*, pp. 433-434.
- (١٣) ROSSABI, Morris: «*The Muslims in the Early Yuan Dynasty*» in: John D. Langlois, Jr., ed., *China under Mongol* (Princeton, NJ: Princeton University Press, 1981), p. 273.
- (١٤) ابن بطوطة، أبو عبدالله محمد بن عبدالله بن محمد بن إبراهيم اللواتي (ت ٥٧٧٩/١٣٧٧م) : مهذب رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، ، ج ٢، ص ٢٥٤ - ٢٥٥
- (١٥) CHEN De Zhi, HAN RU Lin and others, *The History Of The Yuan Dynasty*, People's Publishing House, 1986, Beijing, pp. 433-434 (In Chinese Language) **See also**: LINGZHI, Zheng: *The History of Korea*, chapter 28, HAN Rulin (ed): *The History of Yuan Dynasty*, chapter 10(In Chinese)
- (١٦) القزويني، زكريا بن محمد بن محمود (ت ٥٦٨١/١٢٨٣م) : آثار البلاد وأخبار العباد ، دار صادر للطباعة والنشر، بيروت - لبنان، ١٩٦٠، ص ٤٦
- (١٧) القزويني: المصدر السابق، ص ٥٤
- (١٨) QINGXIN , Li :*Maritime Silk Road* , English version- China Press; First Edition, 2006, pp 111-113

لمزيد من المعلومات حول البحار تشينغ خه (Zhen He) انظر:

LEVATHES, Louise: *When China Ruled The Seas: The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405-1433*, Oxford University Press, 1994, pp 205-2017 ; BREZINA, Corona : **Zheng He: China's Greatest Explorer, Mariner, and Navigator**, The Rosen Publishing Group, Inc, Jul

15, 2016 , pp 22-30 ; LELIÈVRE, Dominique: *Voyageurs chinois à la découverte du monde : De l'Antiquité au XIX^e siècle*, Genève, Olizane, 2004, pp 253-262 ; Ming Shi 明史 (History of the Ming Dynasty), Chapter 304, "Biography of Zheng He".

(¹⁹) Ming Shi, Chapter 324 (in Chinese language) ; See also, CHANG, Kuei-Sheng : "The Maritime Scene in China at the Dawn of Great. European Discoveries". Journal of the American Oriental Society. 94 (3) (July – September 1974), PP 347–359

(²⁰)Ming Shi, Chapter 324 (in Chinese language).

انظر كذلك: محيرز، عبد الله أحمد: رحلات الصينيين الكباري إلي البحر العربي ، دار جامعة عدن للطباعة ، عدن، ٢٠٠٠م ، ص٥٩-٦٠ ؛ قوه ينغ ده: تاريخ العلاقات الصينية العربية، ترجمة تشانغ جيا مين ، المركز العربي للمعلومات، بكين ، ٢٠٠٤م ، ص ٤٥

(²¹)Ming Shi, Chapter 324 (in Chinese language).

(²²) Ming Shi, Chapter 332 (in Chinese language).

(²³)Ming Shi, Chapter 332 (in Chinese language).

(²⁴)Ming Shi, Chapter 332 (in Chinese language).

(²⁵)Ming Shi, Chapter 332 (in Chinese language).

(^{٢٦}) الصيني، بدر الدين حي : تاريخ الإسلام في الصين: الماضي والحاضر، دار الإنشاء للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٧٤م، ص ٢٣٣

(^{٢٧}) المقدسي، أبو عبد الله محمد بن أحمد البشاري: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، الناشر مكتبة مدبولي القاهرة، الطبعة الثالثة، ١٤١١هـ/١٩٩١م، ص ٩٢؛ ويراجع كذلك : الاضطري، أبو اسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي المعروف بالكرخي (ت: ٩٤٦هـ/٩٥٢م): المسالك والممالك، الناشر: دار صادر، بيروت عام النشر: ٢٠٠٤ م ، ص ٢٥ ؛ ابن حوقل البغدادي الموصل، أبو القاسم محمد (ت: بعد ٣٦٧هـ/٩٧٧م): صورة الأرض، الناشر: دار صادر، أفسط ليدن، بيروت عام النشر: ١٩٣٨ م، الجزء الأول، ص ٣٨ ؛ ابن خرداذبة، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله (ت: نحو ٢٨٠هـ/٩٢٠م) : المسالك والممالك، الناشر: دار صادر أفسط ليدن، بيروت عام النشر: ١٨٨٩ م ، الجزء الأول، ص ٦٠ ؛ الادريسي، محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحسني الطالبي (ت: ٥٦٠هـ/١١٦٥م) : نزهة المشتاق في اختراق الأفاق، ، الجزء الأول، ص ١٥٦؛ الجميري، أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن عبد المنعم (ت: ٩٠٠هـ) : الروض المعطار في خبر الأقطار، المحقق: إحسان عباس الناشر: مؤسسة ناصر للثقافة - بيروت - طبع على مطابع دار السراج الطبعة: الثانية، ١٩٨٠، ص ٣٥٤ ؛ عثمان، شوقي عبد القوي: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، ص ١٢٤-١٢٥ .

(^{٢٨}) ولستد، جيمس ريموند: تاريخ عمان، رحلة في شبه الجزيرة العربية، ترجمة عبدالعزيز عبدالغني إبراهيم، الناشر: دار الساقى للنشر والتوزيع، ٢٠٠٢م، ص ؛ يراجع كذلك : أندرو ويليامسون صحار عبر التاريخ، وترجمة محمد أمين عبد الله، عمان، ١٩٧٩، ص ٩-١٠ ؛ عثمان، شوقي عبد القوي : تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (٤١ - ٩٠٤هـ-- ٦٦١ - ١٤٩٨م)، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، ١٩٩٠ ، ص ١٢٤-١٢٥ .

(٢٩) كرومان أدولف: صحار (دائرة المعرفة الإسلامية)، مجلد ١٤، ص ١٤٦-١٤٨ ؛ سلطان، طارق فتحي: العلاقات التجارية بين العرب والصين في القرون الوسطى، جامعة الموصل- كلية الآداب، ع ١٣، ١٩٨١، ص ٦٤٤

(^{٣٠}) الدمشقي، جعفر بن علي،(عاش في القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي: الإشارة إلى محاسن التجارة، تحقيق البشري الشوربجي، مكتبة الكليات الأزهرية، القاهرة، ١٩٦٦، ص ٢٨٧ ؛ ويراجع كذلك : العاني، عبدالرحمن عبدالكريم: دور العنانيين في الملاحة والتجارة الإسلامية حتى القرن الرابع الهجري، عمان، ١٩٨١، ص ٣٠-٣١

(^{٣١}) ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي (ت: ٦٢٦هـ/١١٢٩م): معجم البلدان، دار صادر، ط ٢، بيروت، ١٩٩٥، ج ٤، ص ٣٩٣ ؛ ويراجع كذلك : ابن إياس، محمد بن شهاب الدين بن أحمد (ت: ٥٢١هـ/١٠٢٣م) : نشق الأزهار في عجائب الأقطار، رقم المخطوطة ١٠٥٢، ص ٥٤

(^{٣٢}) ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، القاهرة. ١٩٧٠، ص ٣٤٠ ؛ عمان وتاريخها البحري، وزارة التراث والثقافة ، عمان، ٢٠٠٢م ، ص ٤١ ؛ وانظر كذلك:

GUEST, R., " Zufar in the Middle Ages in Islamic Culture, 1935, vol. 9, p.407.

(^{٣٣}) ابن بطوطة: الرحلة المسماة (تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار)، ج ٢، ص ٢٠٧ و٢٠٨

(^{٣٤}) باقر، محمد وبيراندات باقر: "قلّهاات في التاريخ العربي، المضمون والتسلسل الزمني للأحداث"، مجلة الدراسات العُمانيّة، مسقط، العدد ١٥، ٢٠٠٨، ص ١١

(٣٥) ابن بطوطة: الرحلة المسماة (تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار)، ج ١، ص ١٤٤؛ أبو جعفر الطبري، محمد بن جرير بن يزيد بن كثير بن غالب الأملي، (ت: ٣١٠هـ/٩٢٣م): تاريخ الطبري = تاريخ الرسل والملوك، وصلة تاريخ الطبري: (صلة تاريخ الطبري لعريب بن سعد الفرطبي، ت: ٣٦٩هـ) الناشر: دار التراث - بيروت الطبعة: الثانية - ١٣٨٧ هـ، جزء ٣، ص ٥٩٤؛ الجميري، أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن عبد المنعم (ت: ٩٠٠هـ/١٤٩٥م): الروض المعطار في خبر الأقطار، ص ٨؛ ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي: معجم البلدان، ج ١، ص ٧٧؛ عبد الرحمن بن محمد بن خلدون الحضرمي المغربي (ت: ٨٠٨هـ)، تاريخ ابن خلدون المسمى (كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر)، مؤسسة الأعلمي، بيروت (١٩٧١م)، ج ٢، ص ١٠٣؛ الإصطخري (ت: ٩٥٧هـ/٩٥٧م)، مسالك الممالك، ص ٥٧؛ ناصر خسرو، سفرنامه، ص ١٥٠؛ الإسكندري، نصر بن عبد الرحمن، الأمكنة والمياه والجبال، ج ١، ص ٦٥ و ٦٦؛ البكري: معجم ما استعجم، ج ١، ص ٩٨؛ العلي، يوسف ناصر: تاريخ البصرة قبل الاسلام، ص ٨-٩.

(٣٦) ابن سلام، أبي عبيد القاسم بن سلام الهروي، غريب الحديث، تحقيق: محمد عبد المعين خان، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية بحيدر آباد - الدكن، الهند (١٩٦٤م)، ج ٤، ص ١٦٦؛ ويراجع كذلك: ويلسون، أرنولد، الخليج العربي، ترجمة: عبد القادر يوسف، مكتبة الأمل، الكويت (د.ت)، ص ١٢٧.

(٣٧) الأحمد، سامي سعيد، تاريخ الخليج العربي، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة (د.ت)، ص ٣٦٤؛ البكر، منذر عبد الكريم: العرب والتجارة الدولية منذ أقدم العصور إلى نهاية العصر الروماني، مجلة المربد، جامعة البصرة، ٤٤ع، البصرة (١٩٧٠)، ص ١٠٢-١٠٣. وانظر كذلك:

KRAMERS, J. H.: "Ubullā". In Bearman, P. J.; Bianquis, Th.; Bosworth, C. E.; van Donzel, E. & Heinrichs, W. P. (eds.). *The Encyclopaedia of Islam, New Edition, Volume X: T-U*. Leiden: E. J. Brill, 2000, pp. 765-766.

(٣٨) ARNOLD, T.: *The Persian Gulf, An historical sketch from the earliest times to the beginning of the twentieth century* 1928, (P. 59

(٣٩) المقدسي، أبو عبد الله محمد بن أحمد البشاري (ت: ٣٨٠هـ/٩٩٠م): أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ص ٨٥؛ عدن: تقع في اليمن الآن، وسميت أيضاً بدهلين الصين، إلا أن هذا الميناء كان كثير الموج. جهول: مختصر الترهة للأدرسي: مخطوط في مكتبة الأوقاف بالموصل مصورة عن مخطوطة جامع الباشا في الموصل برقم ٢١/١٣، ص ٤٣؛ متر: المرجع السابق ٣٢١/٢؛ أمل عبد الحسن السعدي: الأبله في العصر الإسلامي حتى عام ٢٥٧هـ، رسالة ماجستير، جامعة بغداد ١٩٧٦م، ص ٢٥٣

(٤٠) المقدسي، أبو عبد الله محمد بن أحمد البشاري (ت: ٣٨٠هـ/٩٩٠م): أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ص ٩٧

(٤١) ابن بطوطة، محمد بن عبد الله بن محمد بن إبراهيم اللواتي الطنجي (ت: ٧٧٩هـ / ١٣٧٧م): الرحلة المسماة (تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار)، ج ١، ص ١٩٣

(٤٢) محمد، عمر المشري: بلاد القرن الأفريقي- نصوص ووثائق من المصادر العربية، شعبة التثقيف والإعلام والتعبئة- طرابلس، ١٩٩٨، ص ٢٢٢

(٤٣) الجميري، أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن عبد المنعم (ت: ٩٠٠هـ/١٤٩٥م): الروض المعطار في خبر الأقطار، ص ٤٠٨

(٤٤) ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي (ت: ٦٢٦هـ/١٢٢٩م): معجم البلدان، ص ٢٩٤-٢٩٥؛ المسعودي: مروج الذهب ومعادن الجوهر، ج ١، ١٢٨٣هـ، ص ٦٦؛ السيرافي: سلسلة التواريخ، ص ١٣٦؛ عثمان، شوقي عبد القوي: تجارة المحيط الهندي في عصر =السيادة الإسلامية، ص ٦٩؛ المقدسي البشاري: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، بريل، ليدن، ١٩٠٦، ص ٢٩٤-٢٩٥؛ الإصطخري، أبو اسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي (ت: ٩٥٧هـ/٩٥٧م): المسالك والممالك، ج ١، ص ١٢٨؛ الألوسي، عادل: تجارة العراق البحرية مع إندونيسيا حتى أواخر القرن اسابع الهجري، العراق، ١٩٨٤، ص ٧٦؛ شفيقة، عيساني: شبه القارة الهندية وبلاد الصين من خلال الرحالة والجغرافيين المسلمين الفترة بين القرن الثالث إلى الثامن الهجري، من ٩ إلى ١٤م، جامعة الجزائر كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية قسم التاريخ، ٢٠٠٩/٢٠٠٨، ص ١٥، ٣٧، ٧١، ١٠١ و ١٠٩، Hirth F. Chau-Ju-Kua... , p.15

(٤٥) TRUA, *Oral history of the Iranian Jews, Homa Sarshar, Center for Iranian Jewish oral history*, 1996, P. 223 ; BOSWORTH, C.E.: "SĪRĀF". In Bosworth, C.E.; van Donzel, E.; HEINRICHs, W.P.; LECOMTE, G. (eds.). *The Encyclopaedia of Islam, Vol. IX (SAN-SZE)*, 1997, pp. 667-668

(٤٦) المقدسي: أحسن التقاسيم، ص ٤٢٦

(⁴⁷) GRAY, B.: "Persian influence on Chinese from the eight to fifteenth centuries", Journal of Iran Studies, vol.1, 1963, P. 13 ; ARNOLD, T.: The Persian Gulf, An historical sketch from the earliest times to the beginning of the twentieth century, Op.cit., P. 68

(^{٤٨}) أبو زيد السيرافي، المصدر السابق، ص ٣٤ ؛ لستراخ: كي: بلدان الخلافة الشرقية، مطبعة الرابطة، بغداد، ١٩٥٤، ص ٢٩٤

(^{٤٩}) الاصطخري، أبو اسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي: المسالك والممالك (ت: ٩٥٧/٥٣٤٦م)، ج ١، ص ١٥٤ ؛ المقدسي البشاري (ت: ٩٩٠/٥٣٨٠م): أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، بريل، لندن، ١٩٠٦، ج ١، ص ٤٤٢ ؛ سليمان التاجر: المصدر السابق، ص. ص ١٨- ١٩، أبو زيد السيرافي، المصدر السابق، ص. ص ٨٩ ؛ يراجع: عثمان، شوقي عبد القوي: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، ص ١٢٦

(50) WHITEHOUSE, D.: *The Houses of Siraf, Iran. Archeology* 24, 1971, Pp 255-262 ; Whitehouse, D.: *Siraf III. The Congregational Mosque and Other Mosques from the Ninth to the Twelfth Centuries*, The British Institute of Persian Studies, London, (1980 ; WHITEHOUSE, D.: 'Excavations at Siraf. First-Sixth Interim Reports', *Iran* 6-12 (1968-74). D. WHITEHOUSE, D. and WILLIAMSON, A.: "Sassanian Maritime Trade," *Iran* 11, 1973, pp. 29:49.

كما اكتشفت في سيراف في الحفريات الأثرية السابقة أشياء عاجية من شرق إفريقيا ، وقطع حجرية من الهند ، ولازورد من أفغانستان. ويعود تاريخ سيراف إلى العصر البارثي، انظر: "Foreign Experts Talk of Siraf History". *Cultural Heritage News Agency* ; BOSWORTH, C.E.: "SĪRĀF". In *Bosworth, C.E.; van Donzel, E.; Heinrichs, W.P.; Lecomte, G. (eds.). The Encyclopaedia of Islam, Vol. IX (SAN-SZE). Leiden: Brill., 1997, pp. 667-668 ; NILAKANTA SASTRI, K.A. : A History of South India, OUP, New Delhi, (1955), p.302*

(^{٥١}) الجوهرى، يسري: آسيا الإسلامية، دار المعرف القاهرة، ١٩٨٠م، ص ٢٥٧-٢٥٨ ؛ الدوري، عبدالعزيز: تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري، دار المشرق، بيروت، ط ٢، ١٩٧٤م، ص ٧٠ ؛ الألوسي، عادل محي الدين: تجارة العراق البحرية مع أندونيسيا، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٨٤م/١٤٠٤هـ، ص ١٥ ؛ هويدي، فهمي: الإسلام في الصين، ص ١٩ حيث أشار إلى أن مدينة كانتون هي (مجمع تجارات العرب وأهل الصين). وانظر أيضاً: YULE, Henry: *Cathay and the way thither Being a collection of mediéval Notices of China In Islamic Géography, volume : 126,p.293 ets*

(^{٥٢}) سليمان التاجر، عجائب الدنيا وقياس البلدان ، تحقيق: سيف شاهين المريخي، ط ١ ، (مركز زايد للتراث والتاريخ _ العين: ٢٠٠٥م)، ص ٤١؛ أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله المعروف بابن خرداذبة، المسالك والممالك، (دار صادر، بيروت: ١٨٨٩م)، ص ٦٩؛ أبو عبد الله أحمد بن محمد بن إسحاق الهمداني المعروف بابن الفقيه، البلدان، ، ص ٦٨ ؛ أبو الحسن علي بن الحسين بن علي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، ، ج ١، ص ١٥٦ ؛ الحموي، أبو الفدا إسماعيل بن علي بن محمود (ت: ٥٧٣٢/١٣٣٢م): كتاب تقويم البلدان، ، ص ٣٦٤ ؛ السيرفي أبو زيد: "الكتاب الثاني" ضمن "أخبار رحلات العرب و الفرس إلى الهند و الصين" في سلسلة " الجغرافيا الإسلامية" منشورات معهد تاريخ العلوم العربية و الإسلامية، فرانكفورت، ١٩٩٤، مج ، ص ٦٢

(^{٥٣}) خانسا Khansa هي ميناء هانغ جو الحالي. عثمان، شوقي عبد القوي: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، ص ٣٠٠ ؛ أبو الفدا : المصدر السابق، ص. ٣٦٥ ؛ « : HERTMANN, M.. et BOSWORTH, C.E.

Als in » dans Encyclopédie de l' Islam, t.IV, nouvelle édition, J.Brill, Paris, 1998, p.644

(^{٥٤}) .HAMBIS, L., :Khan Fu, The Encyclopedia of Islam, vol.4, p.1024

انظر كذلك: ول ديوزانت ويليام جيمس ديوزانت، قصة الحضارة، ترجمة: الدكتور زكي نجيب محمود وآخرين، دار الجيل، بيروت، ١٩٨٨، ٤/٢١٦ ؛ محمد بن عبد الله بن محمد بن إبراهيم ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة : تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، ، ٤/١٥١؛ سراج الدين أبو حفص عمر بن مظفر بن الورد، خريدة العجائب وفريدة الغرائب، تحقيق: أنور محمود زنتي، ط ١ ، مكتبة الثقافة الإسلامية، القاهرة: ٢٠٠٨م، ص ١٣١. وانظر أيضاً : HERGOULC'H, M. : *une étape de la route maritime de la soie la partie méridionale de l'ISTHME « Kra » au IX e siècle.dans: Journal Asiatique , société asiatique, Paris1998,(T :286), P.269* الفارة الهندية وبلاد الصين من خلال الرحالة والجغرافيين المسلمين الفترة ما بين القرن الثالث إلى الثامن الهجري / من التاسع إلى الرابع عشر ميلادية، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية ، جامعة الجزائر: ٢٠١٠م، ص ٥٧

(٥٥) السامر، فيصل: الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، بغداد، ١٩٧٧م، ص ١٢٤؛ الدوري، عبدالعزيز: تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري، ص ٩٦؛ المروزي، شرف الزمان الطاهر (الف) كتابه حوالي ٥١٤هـ): فصول حول الصين والترك والهند منتخبة من كتاب طبائع الحيوان، كتبه نحو ٥١٤هـ مع ترجمة للإنجليزية لفلامير منورسكي، طبعة لندن، ١٩٤٢، ص ١٠؛ وانظر كذلك: CHAU JU-KUA : *His work on the Chinese and arabe trade in the twelfth and thirteenth centries entitled. Chu-fan-chi* : Translation by Fridrich hirth and ww. Rockhill, In *Islamic world in foreign travel accounts*, Frankfurt 1996, P.118 ets

(٥٦) التاشي: كان المسلمون يعرفون دائماً في جميع المؤلفات الصينية القديمة باسم تاشيشس، أي التاجيك هي الصيغة الفارسية الوسطى للفظ الفارسي الحديث تازي، وهي الصيغة المفردة للفظ الأرامي طياي، أي العرب قبيلة طي، ويمكن تحليل التغيير في المعنى بأن قبيلة طي المسلمين كانت تعدهم فئة من الفرس، بأنهم يمثلون العالم العربي وتوسع في الاسم حتى شمل العرب جميعاً، وهكذا أصبح يعني العربي (والمسلم) ثم تعلموا فيما بعد أن يميزوا بدقة أكثر بين شتى قبائل المسلمين، وعاد اسم التاجيك، فضاقت استعماله بحيث أصبح يدل على المسلمين من أهل شمال شرقي فارس – أي يمكن أن نعمم التسمية لتشمل سكان بلاد العراق والجزيرة العربية وبلاد الشام – انظر: بارتولد: تاجيك، دائرة المعارف الإسلامية ٤/٤٦٢-٤٦٣؛ السامر: ص ١٢٤؛ راجع: GABRIEL DEVERIA (M.) : *Origine de l'islamisme en chine in : Islamic world in foreign travel accounts*, Frankfurt university, 1996, V.74, p. 177.

(٥٧) وكان في هذه المدينة العديد من الجاليات الوافدة للمدينة من مختلف أنحاء العالم إذ قال الحميري (ت ٥٩٠٠هـ) عن تنوع سكانها " وبهذه المدينة خلأق من المسلمين والنصارى واليهود والمجوس وغيرهم من أهل الصين" انظر: الحميري: المصدر السابق، ص ٢١٠؛ وانظر كذلك: السيرافي، أبو زيد الحسن: رحلة السيرافي، ص ٣٤؛ حوراني، جورج فضلو: العرب والمالحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى، ترجمة: السيد يعقوب بكر، مكتبة الإنجلو المصرية _ القاهرة: ١٩٥٨م، ص ١٩٤، ٢١٦-٢١٧؛ عبد الله إبراهيم: عالم القرون الوسطى في أعين المسلمين، المجمع الثقافي - أبو ظبي: بلا. ت. ٨٤/٢؛ فوزي درويش: الشرق الأقصى الصين واليابان، ط ٣، مطابع غباشي - طنطا: ١٩٩٧م، ص ٢٥.

(٥٨) متز، آدم: الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة عبدالهادي أبو ريذة مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، ط ٤، ١٩٧٤، ٣٢٦/٢؛ واحتوت المدينة على أماكن لسكن التجار، وقد وصفها "التاجر" (ت ٢٣٧هـ) بأنها " مجتمع تجارات العرب واهل الصين"، ويشير هذا الوصف على وجود الجاليات التجارية العربية الكبيرة في المدينة واشتهرت المدينة بوجود الأسواق على ضفتي النهر فعلى أحد جانبيه توجد أسواق العرب والفرس أما على الجانب الأخر فتوجد أسواق أهل المدينة ويوجد جسر يصل بين السوقين، ويتميزون بالأمانة وصدق اللهجة وإذا جن الليل قرعت الطبول في الجانبين وانصرف كالأفريقيين إلى مساكنهم فمن وجد بعد ذلك في السوق ادب وغرم... " انظر في ذلك: التاجر، سليمان (ت: في القرن الثالث الهجره/التاسع الميلادي) والسيرافي، أبو زيد حسن بن زبيد (ت: بعد ٣٣٠هـ/٩٤١م): أخبار رحلات العرب والفرس إلى الهند والصين في الجغرافيا الإسلامية، منشورات معهد تاريخ العلوم العربية الإسلامية، مجلد ١٦٤، فرانكفورت ١٩٩٤م، ص ٤٣؛ المروزي، شرف الزمان طاهر: أبواب في الصين والهند والترك..، ص ١٠؛ الحميري، المصدر السابق، ص ٢١١؛ الإدريسي: نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ج ١، ص ٩٧

(٥٩) JUNG, Pang Lo : " *The Emergence of China as a Sea Power*" " Far Eastern Quarterly Maritime Commerce and its relation to the Sung Navy" " Journal of the Economic and Social History of the Orient" vol,XII, part ,I, Jan, 1969, pp. 66-68 ; Teobaldo Filesi : *China and Africa in the Middle Ages* , London , 1972, p.7

(٦٠) كله Galle: من بلاد المايا، عرفت فيما بعد بملاكا (ملقا)، وتحدد مصادرها العربية موقعها بمنتصف الطريق بين عمان والصين، ولعلها ولاية كيدا Kedah في الملايو الآن أو هي كرا Kra (تيلاند الحالية). انظر: الألوسي، عادل محي الدين: تجارة العراق البحرية مع أندونيسيا، ص ٢٥٤؛ الفزويني: آثار البلاد وأخبار العباد، ج ١، ص ٥٩؛ HERGOUALC'H : *une étape De la route. dans (J. A)*, 1998. 1, T 286, p. 236

(٦١) انظر: الألوسي، عادل محي الدين: تجارة العراق البحرية مع أندونيسيا، ص ٢٥٤؛ الإدريسي: نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ٩٧/١؛ ج. أ. كرامز، أخبار الصين والهند، تحقيق وترجمة: جان سوفاجيه، دار بيبليون - باريس: ٢٠٠٩م، ص ٣

(٦٢) كويلون Quillion بلدة قديمة في الهند في ولاية نراونكوروهي اليوم ميناء كويلون. الألوسي، عادل محي الدين: تجارة العراق البحرية مع أندونيسيا، ص ٢٥٢؛ ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ص ٥٧٦؛ يماموتو، تاتسورو: الأنشطة البحرية

في المحيط الهندي قبل وصول البرتغاليين، ترجمة د. عبدالفتاح الديدي، العدد ٥٥، السنة ١٥، نوفمبر ١٩٨١، يناير ١٩٨٢، ص ٢٤؛ DAVIDSON, Basil.: *The Lost Cities of Africa*, U.S.A. 1959, p.p.185-186. (٦٣) (الألوسي، عادل محي الدين: تجارة العراق البحرية مع أندونيسيا، ص ١١٤-١١٥؛ التاجر، المصدر السابق، ٣٦-٤١؛ ج أ. كرامز، اخبار الصين والهند، ص ٣.

(٦٤) TEOBALDO, Filesi : *China and Africa in the Middle Ages, Op.cit.*, P. 8; LO , Jung-Pang: "The Emergence of , Vol,XII part, "China as a Sea Power, "Far Eastern Quartely Maritime Commerce and Social History of the Orient I, P. 7 ; MARCO POLO (1903). "Of the City and Great Haven of Zayton". In Yule, Henry (ed.). *The Book of Ser Marco Polo the Venetian Concerning the Kingdoms and Marvels of the East*. Vol. II (3rd ed.), 1920, P.237 ; GOODRICH, L. Carrington: "Recent Discoveries at Zayton". *Journal of the American Oriental Society*, 1957, pp 161-165 و انظر كذلك: أرنولد، توماس : الدعوة إلى الإسلام، مطبعة النهضة المصرية، القاهرة. ط٣، ١٩٧٣، ص ٢٥٥؛

(٦٥) (التاجر، سليمان والسيرافي، أبو زيد حسن بن زبيد : أخبار رحلات العرب والفرس إلى الهند والصين في الجغرافيا الإسلامية، ص ٤٠-٤١؛ شادي، تيسير محمد: الموانئ الصينية ودورها في النشاط التجاري بين بلاد العرب والصين (١٣٢ / ٦٥٦ هـ / ٧٤٩ - ١٢٥٨م)، مؤتمر : العرب والبحر عبر عصور التاريخ - حصاد ٢٣ الناشر: اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة، القاهرة، ٢٠١٥، ص ١٩١؛ الصيني، بدر الدين حي: العلاقات بين العرب والصين، ص ١٣٢

(٦٦) (السيرافي، أبو زيد حسن بن زبيد (ت: بعد ٩٤١/٥٣٣٠م): رحلة السيرافي "سلسلة التواريخ"، تحقيق: عبدالله الحبشي، المجمع الثقافي، أبوظبي، ١٩٩٩م، ص ٣٦.؛ الصيني، بدر الدين حي: العلاقات بين العرب والصين، ص ١٣٢

(٦٧) In the eleventh century, as to the rules observed by ships from foreign ports entering the port of Canton. «From the Siau Hai (小海) at Kuang-chóu (光州) to Ju-chóu (island菊州) is 700 li. At Ju island there is a lookout for ships; it is called Lookout N1 (望). A little to the north are Lookouts N2 and N3. Beyond Ju island is the Warm Current (暖流). Merchant ships on reaching Ju island make a brief stop to say farewell, and setting sail after this is called "putting to sea" (出海).when (ships) reach Ju island on their return, they exchange congratulations, and the soldiers at the port supply them with samshu and meat as well as provide them escort to Kuang-chóu. "When they drop anchor at the Inspector of Foreign Customs' pavilion (at Canton) the Wu-chóu Inspection Office (吴州巡检署) sends soldiers to keep watch on board, and this is called "putting up the barriers" (设立障碍). JU-KUA, CHAU: *His Work on the Chinese and Arab Trade in the twelfth and thirteenth Centuries*, entitled Chu-fan- chi, Translated from the Chinese and Annotated by FRIEDRICH HIRTH and W. W. ROCKHILL, ST. PETEUSBURG. Printing Office of the Imperial Academy of Sciences, 1911, P.29.

(68) SCHAFFER, Edward : *The Golden Peaches of Samarkand* , Los Angeles, 1963, P.15.

(٦٩) ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار، ج ٢، ص ٤١٧؛ المروزي، شرف الزمان طاهر (ت: ٥٢٢/١١٢٤م): أبواب في الصين والترك والهند مُنتخبة من كتاب طبائع الحيوان، الناشر الجمعية الملكية، ١٩٤٢، ص ١٠ و ١١-١٥؛ عثمان، شوقي عبد القوي: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، ص ١٨١؛ القناوي، يحيى محمد الشريبي: نشاط المسلمين التجاري في الصين وأثره على الحضارة الإسلامية في العصر الإسلامي (١٣٦٨/٥٩٦٠م)، ص ٦٧-٦٨؛ الصيني، بدر الدين حي: العلاقات بين العرب والصين، ص ١٣٧

(٧٠) (المسالح: هي عبارة عن نقاط للحراسة على الطرق البرية منتشرة بين المدن أشبه ماتكون بالمخافر. انظر: سلطان، طارق فتحي، محمد، عبدالمنعم رشاد : العلاقات التجارية بين العرب والصين في القرون الوسطى، ص ١٢٥

(٧١) (يقصد بالملك (حاكم البلدة) والخصي (وكيل التجارة): انظر: السيرافي، أبو زيد حسن بن زبيد (ت: بعد ٩٤١/٥٣٣٠م): رحلة السيرافي "سلسلة التواريخ"، ص ٤٢-٤٣؛ الصيني، بدر الدين حي: العلاقات بين العرب والصين، ص ١٣٨، القناوي، يحيى محمد الشريبي: نشاط المسلمين التجاري في الصين وأثره على الحضارة الإسلامية في العصر الإسلامي (١٣٦٨/٥٩٦٠م)، ص ٦٨؛ عثمان، شوقي عبد القوي: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، ص ١٨١-١٨٢.

(٧٢) ALLAIRE, Gloria.: "Zaiton". *Trade, Travel, and Exploration in the Middle Ages: An Encyclopedia*. Abingdon: Routledge, 2000 ; Goodrich, L. Carrington (1957). "Recent Discoveries at Zayton". *Journal of the American Oriental Society*. 77 (77): 161-165.

وانظر كذلك : ماركوبولو، الرحلة، ص ٢٦٥؛ ابن بطوطة: الرحلة، ص ٤١٧؛ بدر الدين الصيني، العلاقات بين الصين والعرب، ص ١٣٠؛ عثمان، شوقي عبد القوي: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، ص ٤٢ و ١٣٨

(٧٣) ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ج ٤، ص ١٣٤؛ انظر كذلك : YULE, H. : *Op.cit* ;in (I.G), V. 126, p. 321, ; انظر كذلك : HERTMANN et BOSWORTH : *Alsin*, dans (E.I), Vol: IX, p. 64.

- (74) VON GLAHN, Richard.: *The Economic History of China: From Antiquity to the Nineteenth Century*.. 7 March 2016, p. 394.
- (75) QI, XIA: *漆侠中国经济通史 宋代经济卷*[*Economy of the Song Dynasty*], 1999, pp. 1175-78 ; WADE, Geoff.: "Chinese Engagement with the Indian Ocean during the Song, Yuan, and Ming Dynasties (Tenth to Sixteenth Centuries)". In Pearson, Michael (ed.). *Trade, Circulation, and Flow in the Indian Ocean World*. Palgrave Series in Indian Ocean World Studies. Basingstoke: Palgrave Macmillan., 2015, p. 81 ;ALLAIRE, Gloria.: *Zaiton*". *Trade, Travel, and Exploration in the Middle Ages:Op.cit*, pp 161-165
- (76) Ye, YILIANG: "Introductory Essay: Outline of the Political Relations between Oman (Thailand) and China". *Aspects of the Maritime Silk Road: From the Persian Gulf to the East China Sea*. *East Asian Maritime History*. Vol. 10. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2010, p. 5.
- (77) VON GLAHN, Richard : *The Economic History of China: From Antiquity to the Nineteenth Century*, 7 March 2016, p. 394.
- (78) BOWMAN, John.: "China". *Columbia Chronologies of Asian History and Culture*., (5 September 2000), p. 32 ; ALLAIRE, Gloria : *Zaiton*". *Trade, Travel, and Exploration in the Middle Ages, Op.cit*., pp. 161-165
- (79) VON GLAHN, Richard.: *The Economic History of China: From Antiquity to the Nineteenth Century*. (7 March 2016)p. 394.
- (80) VON GLAHN, Richard.: *The Economic History of China: From Antiquity to the Nineteenth Century, Op.cit*., P, 394.
- (81) SCHOTTENHAMMER, Angela : "The Role of Metals and the Impact of the Introduction of Huizi Paper Notes in Quanzhou on the Development of Maritime Trade in the Song Period". *The Emporium of the World: Maritime Quanzhou, 1000-1400*. *Sinica Leidensia*. Vol. 49. Brill. , 2001, p. 153
- (82) WADE, Geoff: *Op.cit*., p. 72 ; MARCO POLO: "Of the City and Great Haven of Zayton". In Yule, Henry (ed.). *The Book of Ser Marco Polo the Venetian Concerning the Kingdoms and Marvels of the East*. Vol. II (3rd ed.), 1903, P. 238.
- (83) WADE, Geoff.: "Southeast Asian Islam and Southern China in the Fourteenth Century". Anthony Reid and the Study of the Southeast Asian Past. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies. 2012, p. 72 and 131
- (84) WADE, Geoff.: "Chinese Engagement with the Indian Ocean during the Song, Yuan, and Ming Dynasties (Tenth to Sixteenth Centuries)". In Pearson, Michael (ed.). *Trade, Circulation, and Flow in the Indian Ocean World*. Palgrave Series in Indian Ocean World Studies. Basingstoke: Palgrave Macmillan. 2015, pp 72 -73
- (85) Marco Polo.: "Of the City and Great Haven of Zayton". In Yule, Henry (ed.). *The Book of Ser Marco Polo the Venetian Concerning the Kingdoms and Marvels of the East*. Vol. II (3rd ed.), 1903, P. 235 ; INOCENCIO, Ramy. "Could world's tallest building bring China to its knees?". CNN.
- (٨٦) ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ج ٤، ص ١٣٥؛ **انظر كذلك**: ماركو بولو، الرحلة، ص ٢٦٥؛ بدر الدين الصيني، العلاقات بين الصين والعرب، ص ١٣٠؛ عثمان، شوقي عبد القوي: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، ص ٤٢ و ١٣٨
- (87) Jing, Xu : *A Chinese Traveler in Medieval Korea: Xu Jing's Illustrated Account of the Xuanhe Embassy to Koryo*. (Translated, annotated and with an introduction by Sem Vermeersch .) (Korean Classics Library: Historical Materials.), Honolulu: University of Hawaii Press, 2016, t. II., p.34
- ويراجع كذلك**: ابن بطوطة : رحلة ابن بطوطة، ج ٤، ص ص. ٨٨-٨٩، ٩١
- (٨٨) SIVIN, Nathan: *Science in Ancient China*, Brookfield, Vermont: VARIORUM, Ashgate Publishing, 1995, P.22
- الناشر مودي جرافيك للنشر، ١٩٩٠، ص ٢١١-٢١٣؛ يوان، ابراهيم فنع جين : الإسلام في الصين ، تعريب محمود يوسف لى هوان ، دار النشر باللغات الأجنبية ، ط١، بكين ، ١٩٩١، ص. ١٣٩
- (٨٩) (المسعودي، علي بن الحسين (ت: ١٥٧/٥٣٤٦م) ، ص ١٤٠؛ المياح، علي محمد، صلات العراق التجارية مع جنوب شرقي آسيا في العصور الإسلامية، مجلة دراسات تاريخية، ٢٤ (نيسان-حزيران) السنة ٢، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٠م، ص ٩٢-٩٣؛ للمزيد عن السفن التي استخدمت في التجارة وأنواعها وتسميتها. ينظر: الألوسي، عادل محي الدين، تجارة العراق البحرية مع اندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري، ص ص ٩٣ و ١٠٦
- (٩٠) الإدريسي، محمد بن محمد بن عبدالله الحسني (ت: ١٦٥/٥٦٠م): نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ج ١، ص ١٦٧؛ التاجر، سليمان (ت: في القرن الثالث الهجره/التاسع الميلادي) والسيرافي، أبو زيد حسن بن زبيد (ت: بعد ٩٤١/٥٣٣٠م): أخبار رحلات العرب والفرس إلى الهند والصين في الجغرافيا الإسلامية، ج ١، ص ٦٥
- (٩١) CHAU-JU-KUA : *His work on the Vhinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteen Century Entitled. Chu-fon Chi, Op.cit*., p.p 195-196.

(⁹²) CH'EN Yuan: *Western and central Asians in China Under the Mongols. Their Transformation into Chinese*. Translated and annotated by Ch'ien Hsing-hai and L. Carrington Goodrich. Monumenta Serica Monograph XV. Los Angeles: Monumenta Serica at the University of California, 1966, [aper back edition nettetal 1989, P.14 ; ZHANG Jun-Yan: *The relations between China and the Arabs in the Early Times*, Ministry of National Heritage ans Culture Muscut, 1983, *The journal of Omani studies*, reprinted from volume 6, part 1, P.101 : انظر كذلك : الهادي، حبيب: العلاقات العمانية الصينية : تجارة اللبان الظفاري أنموذجاً، مقال نُشر في ١٦ سبتمبر ٢٠١٨ ، منشور على الموقع التالي : <https://alwatan.com/details/283137>

(⁹³) ZHANG Jun-Yan: *The relations between China and the Arabs in the Early Times*, Ministry of National Heritage ans Culture Muscut, 1983, *The journal of Omani studies*, reprinted from volume 6, part 1, P.101 : **انظر** : الهادي، حبيب: العلاقات العمانية الصينية : تجارة اللبان الظفاري أنموذجاً، مقال نُشر في ١٦ سبتمبر ٢٠١٨ ، منشور على د/أحمد، جعفر كرار: العلاقات التاريخية بين شبه : انظر: <https://alwatan.com/details/283137> الجزيرة العربية والصين منذ ظهور الإسلام وحتى أوائل القرن العشرين، ص ١٥٤

(⁹⁴) احتكرت الصين إنتاج وتصنيع الحرير لفترة طويلة ونظراً لجودة الحرير، سواء أكان مادة أولية أم مصنوعة، فقد كان الطلب عليه شديداً في أسواق غرب آسيا وأوروبا، وأسواق الجزيرة العربية، لذلك كانت السلع التجارية ومنها الحرير تنتقل عبر هذه المسافات الشاسعة من الصين إلى دول البحر المتوسط رغم المعوقات التي تواجه انتقاله. RICHARDS, D.S.: *Islam and the Trade of Asia*, Ed., Pennycylvania press, 1970, P.260 ;

وانظر: سلطان، طارق فتحي: العرب والصين في القرون الوسطى "دراسة سياسية حضارية" (١-٥٧٦٩/٦٢٢-١٣٦٨م)، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة الموصل، ١٩٧٥، ص ١٦٦

(⁹⁵) من بين السلع التجارية التي صدرتها الصين إلى بلدان شبه الجزيرة العربية وبقية البلاد الأخرى الخزف الذي كان يصنع في مدن متعددة في بلاد الصين ومن أشهر المدن التي اختصت بصناعته مدينتي الزيتون وصين كلان، إذ كان يُصنع بطريقة خاصة، حيث يحمل التراب ثم يخمر الطين المُخصص لصناعة الفخار مدة ١٠-٣٠ يوماً ثم تُصنع منه الأواني المطلوبة. وامتاز الخزف الصيني بجودته وقد بلغت روعة صنعه وتطور طرق طلائه في فترة سلالة سونغ. **انظر**: ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة (تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، ج٤، ص ٦٢٧-٦٢٨ ؛ سلطان، طارق فتحي: العرب والصين في القرون الوسطى "دراسة سياسية حضارية" (١-٥٧٦٩/٦٢٢-١٣٦٨م)، ص ١٧٠ ؛ SIMKIN, C.G.F.: *The Traditional Trade of Asia*, London, 1968, P.96

(⁹⁶) لنجو، سعيد: نبذة عن الصين، بغداد، ١٩٦٤، ص ٧ ؛ عثمان، شوقي عبد القوي : تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (٤١ - ٩٠٤هـ - ٦٦١ - ١٤٩٨م) ، ص ٤٥-٤٩

(⁹⁷) حوراني، جورج فاضلو: العرب والملاحة، ص ٢١٨؛ أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب ، (المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب - الكويت: ١٩٧٩م، ص ٦٤ ؛ العاني، عبد الرحمن عبد الكريم : تاريخ عمان في العصور الإسلامية الأولى، ط١(دار الحكمة - لندن: ١٩٩٩م)، ص ١٦٠-١٦١ و ١٦٥،

(⁹⁸) كَوَاعِدٌ ومفردها الكاغد وهو القرطاس (انظر: الصيني، بدر الدين: العلاقات بين العرب والصين، ص ١٠١ ؛ النويري، أحمد بن عبد الوهاب بن محمد بن عبد الدائم القرشي التيمي البكري، شهاب الدين (ت: ٧٣٣هـ/١٣٣٣م): نهاية الأرب في فنون الأدب، الناشر: دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ط١، ١٤٢٣ هـ، ج١، ص ٣٤٠؛ العصيمي، عبد الله علي عبد الله: عدن ونشاطها التجاري من القرن الثالث - التاسع الهجري/التاسع - الخامس عشر الميلادي (٣-٩٠٩-١٥م)، ص ٢٥٤)

(⁹⁹) عثمان، شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (٤١ - ٩٠٤هـ - ٦٦١ - ١٤٩٨م)، ص ٤٧؛ عبد الباسط مصطفى عبد المجيد الرفاعي، طرق التجارة والتبادل السلعي من خلال الواردات والصادرات في العصر العباسي الأول، م جلة آداب الفراهيدي، ع ٢، السنة الأولى، ص ٤٠٤. والعود الصنفي: سُمي بالصنفي لأنه يُجلب من بلد يقال له الصنّف بناحية الصين، وهو أجلُّ الأعواد وأبقاها في الثياب (ينظر: النويري، أحمد بن عبد الوهاب بن محمد بن عبد الدائم القرشي التيمي البكري، شهاب الدين (ت: ٧٣٣هـ/١٣٣٣م): نهاية الأرب في فنون الأدب، ، ج١٢، ص ٦١)

(¹⁰⁰) **انظر**: السيرافي، أبو زيد الحسن : رحلة السيرافي إلى الهند والصين واليابان وأندونيسيا ، ص ٣٩ ؛ المرزوي، شرف الزمان طاهر: أبواب في الصين والترك والهند/منتخب من كتاب طبائع الحيوان، ص ٥؛ المنذعي ، داود عبدالهادي: تاريخ اليمن الاقتصادي من القرن الرابع الهجري الى القرن السادس الهجري"، ص ٢٢٠

(¹⁰¹) شجرة التنين أو شجرة دم الأخوين (التسمية الإنجليزية للشجرة dragon's blood وتعني حرفياً "دم التنين" ويقابلها بالعربية "دم الأخوين"). وقال أبو حنيفة الدينوري: هو صمغ أحمر يؤتى به من جزيرة سقطرى"، ويسمى الأيدع، ودم التنين، ودم التعبان. ويقال: إنّه دموع شجرة كبيرة ببلاد الهند، معروفة هناك. (انظر: النويري، أحمد بن عبد الوهاب بن محمد بن عبد الدائم القرشي التيمي البكري، شهاب الدين (ت: ٧٣٣هـ/١٣٣٣م): نهاية الأرب في فنون الأدب،، ج ١١ ص ٢٠٧). وتنمو

شجرة دم الأخوين فقط في المنطقة الجبيلة في الجزيرة العربية والتي تسمى حَجْر، على ارتفاعات لا تقل عن ٦٥٠-٧٠٠ متراً، وتمتد من الجذع سيقان مستقيمة في كل الاتجاهات بارتفاع ثلاثة إلى خمسة أمتار فوق الأرض، بأعصاب كأنها أبر الدواليب، ويبلغ ارتفاع الشجرة بكاملها تقريباً من خمسة إلى ستة أمتار. ويقوم الجبليون بأحداث شقوق في جذع شجرة "دم الأخوين" بالسكين، فينصب من الشقوق صمغ أحمر اللون بكميات كافية، ثم ما إن يتصلب حتى يصبح لونه داكناً، ويكون على شكل خثرات، ثم تؤخذ القطع فينم سحقتها واستخدامها لعلاج أمراض العيون والأمراض الجلدية، وتستخدم كمادة مطهرة لعلاج الجروح، كما تُستخدم أيضاً أصبغاً للزينة... إلخ (انظر: ناوومكين فيتالي: سقطري هناك...حيث بعثت العنقاء، ترجمة: أ.د/علي صالح الخلافي، دار الوفاق الحديثة للنشر والتوزيع، ٢٠١٩م، ص ١٩-٢٠)

(^{١٠٢}) عين القط أو عين الهر هو حجر من الأحجار «نصف الكريمة» لقلّة صلابتها أو لأنها الأكثر شيوعاً وانتشاراً. وهذا الحجر من الأحجار النفيسة والتي تمتاز بغلاء ثمنها، كما أنه من الأحجار الشفافة أو شبه الشفافة. ويتميز هذا الحجر بأنه من الأحجار متعددة الألوان (أي شركة من الألوان) (انظر: عقيل، محسن: موسوعة الأحجار الكريمة المصورة - التختم، النقوش، الخواص، دار المحجة البيضاء للطباعة والنشر والتوزيع، ط ١، ٤٢٨/٥١٤٢٠٧م، ص ١٠١؛ REINERSMANN, Walter؛ Schumann ; [translated by Elizabeth E.; Shea], Daniel. *Minerals of the world* (2nd ed.). New York, NY.: Sterling Pub. Co., 2008, p. 19.

(^{١٠٣}) See : ZHANG Jun-Yan: *The relations between China and the Arabs in the Early Times*, Op.cit., P.101 ; ZHANG Guang Da.: *An outline of the historic relations between China and the Arabs in the early era*. Edited by Zhou Yi Liang : *The History of Sino-foreign Culture intercourse Human*, The peopl's Publishing House, 1987, p.761

(^{١٠٤}) شاو تشوان(Thsu Shao Qua): العلاقات الودية بين العرب والصين إبان أسرة سونغ الملكية في الصين، مجلة بناء الصين، العدد السادس، يونيو ١٩٧٩م، ص ٦٦؛ انظر كذلك: د/أحمد، جعفر كرار: العلاقات التاريخية بين شبه الجزيرة العربية والصين منذ ظهور الإسلام وحتى أوائل القرن العشرين، ١٥٤-١٥٥

(^{١٠٥}) "رحلة ماركو بولو"، الطبعة الصينية، ترجمة فنج تشنغ جيون، دار الشؤون التجارية، ١٩٣٧، ج٢، باب ٢٥؛ يراجع أيضاً: أحمد، مقبول: العلاقات التجارية بين الهند والعرب. مجلة ثقافة الهند. المجلد الحادي عشر. العدد الثالث. يوليو. ١٩٦٠م، ص ١٠٨-١٠٩؛ لويس، برنارد: العرب في التاريخ - ترجمة نبيه أمين فارس ود. محمود يوسف زايد - دار العلم للملايين بيروت - ١٩٥٤، ص ١٢٤-١٢٥؛ زهدي، بشير: طريق الحرير - وتدمير مدينة القوافل التجارية - مجلة دراسات تاريخية العدد ٣٩-٤٠، دمشق عام ١٩٩١، ص ١٢٤