



التّجار العرب الأوائل في الصين للمستشرق تاديوش ليفيتشكي

The first Arab traders in China: Tadeusz Lewicki

أ. زيد طايبى[‡]

تاريخ القبول: 2021.12.22

تاريخ الاستلام: 2021.01.27

ملخص: يهدف هذا البحث لإبراز البدايات الأولى للعلاقات العربيّة الصينية والتأريخ لها، حيث يتفحص الإشارات الأولى التي أوردتها المصادر التاريخيّة عن هذه العلاقات، ليصل في نتائجه إلى معطيات تاريخية ثابتة حول نوع وحجم المبادلات التجاريّة بين الصين والبلاد العربيّة في العصور الوسطى. يعتمد هذا البحث على منهج المقارنة بين معطيات المصادر العربية مع معطيات المصادر الصينية، مستعينا كذلك بمعطيات المصادر الفارسية باعتبار الخليج العربي منطقة عبور فاصلة بين الطرفين أسهمت نخبه في التأريخ لهذه العلاقات، كما يستعين البحث بالدراسة الطبوغرافية للمسلك البحري الذي اعتمده البحارة العرب والصينيون في مبادلاتهم التجارية. **كلمات مفتاحيّة:** الصين، شبه الجزيرة العربيّة، المسالك البحريّة، العلاقات التجاريّة الرحالة العرب، حركة الملاحة.

Abstract: This research aims to highlight the early beginnings of the Arab-Chinese relations and their history, where he examines the first references cited by historical sources of these relations, to conclude consistent historical data on the

[‡] جامعة العقيد الحاج لخضر باتنة 1، البريد الإلكتروني: [zeyd.taibi@univ-](mailto:zeyd.taibi@univ-khenchela.dz)

khenchela.dz (المؤلف المرسل)

volume and size of trade exchange between China and Arab countries in the Middle Ages.

This research relies on the methodology of comparing the data of the Arab sources with the data of the Chinese sources, using also the data of the Persian sources, considering the Persian Gulf a separation zone between the two parties whose scientific elites contributed to writing the history of these relations, the research also uses the topographical study of the maritime route, which was adopted by the Arab and Chinese sailors in their trade exchanges.

Keywords: China, The Arabian Gulf, Naval tracts, Trade relations, The Arabs travelers, Maritime traffic.

المقدمة: بين سواحل شبه الجزيرة العربية والصين -خاصةً الجهة الجنوبيّة منها- والمعروفة عند قدماء العرب باسم "الصين" (Yule-cordier, 1866/1, p:2-6) وجدت بالفعل منذ وقت بعيد قبل ظهور الإسلام على أقل تقدير علاقات تجاريّة بحرية، لكن لم يكن البحارة العرب مشرفين على تأمين حركة الملاحة بين شبه جزيرة العرب والصين في هذه الحقبة، وساد هذا الوضع إلى غاية فترة الخلفاء العباسيين الأوائل سواء مع الصينيين أم مع الفرس. نعرف أن حركة ملاحية السفن التجاريّة الصينية نحو شبه الجزيرة العربيّة تعود لمراحل قديمة جداً، فعليا في القرون الأولى من الفترة التاريخيّة (بعد الميلاد)، يصل البحارة الصينيون حتى ضواحي مدينة "كنيكماري cap Comorin" (Reinand, 1845/1, p:22)، وتقدموا بعد ذلك نحو الغرب أكثر، وصل الصينيون حتى السواحل الجنوبيّة لشبه الجزيرة العربية والخليج العربي، فمن خلال معطيات المؤلفين العرب كالبلاندي (Goeje, 1866, p:341) والدينوري (Kratchkovsky, 1912, p:123)، نجد أن البحارة الصينيين من جملة القوارب الأجنبية التي تجتاز بوابة "العبالة" في الوقت الذي

فتحت فيه العراق من قبل قوات المسلمين والتي فتحت البصرة سنة 637 أو 638 ميلادي، وأصبحت بوابة العبالة بعد ذلك محطة عبور ويخبرنا كاتب عربي آخر (هو المسعودي) أن هذا العبور للبوابات العربية من طرف السفن التجارية الصينية استمر لبعض الوقت، حيث تردد البحارة الصينيون بين "العبالة" أو المدينة الجديدة للبصرة وسواحل عمان والبحرين (Barbier, 1861/1, p:308).

معطيات المصادر العربية المتعلقة بحركة ملاح السفن الشراعية الصينية في شبه الجزيرة العربية مؤكدة من خلال المسار الصيني المعتمد في هذه الملاح منذ فترة أقدم نسبيا عن المصادر العربية، نرى أن مسار الرحلة المذكور سجل في كثير من المصادر والتي جمعت في "كيا تان Kia Tan" بين سنة 785 و805م (Hirth, 1911, p:9-14)، وفقا للمسار المذكور ينطلق البحارة الصينيون من "كوانغ تشو Kouang-Tcheou" أو "غوانزو" Canton ويبحرون حتى الخليج العربي.

أما بالنسبة للطرف الثاني الذي حافظ على العلاقات بين شبه الجزيرة العربية والصين ونقصد به الأسطول الفارسي، فقد كانت أهميته أكبر بكثير من الطرف الصيني، بل كان الفرس يستولون حتى على بعض المحطات البحرية في هذا المسار الصيني، ومن خلال المصادر التاريخية الصينية (من القرن 4م حتى بداية القرن 7م) نقتبس منتجات شبه الجزيرة العربية والتي عرفت عندهم باسم منتجات "بوسو Po-sseu" الفارسية، فقد كان الفرس في هذه الفترة المستوردين الأساسيين للمنتجات العربية إلى الصين (Ferrand, 1913, p:3)، لكن بتطور التجارة الصينية مطلع القرن 7م كما يخبرنا "البلاذري" و"الدينوري" تراجع أهمية الفرس في الربط بين شبه الجزيرة العربية والشرق الأقصى، لكن سرعان ما نجد السفن الفارسية حاضرة في "كوانغ تشو"

مطلع القرن الثامن الميلادي، وكانت تغطي خدمة الربط بين سيريلانكا وسومطرة (Chavannes, 1894, p:116).

من خلال كل المعطيات السابقة يتجلى لنا بوضوح سيطرة الفرس والصينيين على العلاقات التجارية والبحرية بين الجزيرة العربية والصين قبل الإسلام وفي المرحلة الأولى من عصر الخلافة، فالبحارة العرب رغم ترددهم منذ العصور القديمة على مختلف البوابات البحرية لشرق إفريقيا وجنوب آسيا إلا أنهم لم يغامروا مطلقاً نحو الشرق منذ فترة المؤرخ أغاتارشيدس (Agatarchides, v: Pauly-Wissows, 1920/1, p:1423-1428) وعصر المترجم فاكسيان (Fahien v: Beal, 1884, p:3) والتاجر كوسماس اينديكوبلوسستوس (Cosmas Indicopleustes) حتى فترة الخليفة عمر (Reinaud, 1845/1, p:31)، وكانت السواحل الغربية الهندية وجناب "سيلان" ينظر إليها أنها النقطة الأكثر تقدماً نحو الشرق للاختراق بالنسبة للبحارة العرب (Richthofen, 1877/1, p:568).

لكن لاحقاً مع الفتح والتوسع الكبير للخلافة الإسلامية وسيطرتها على الكثير من المناطق التجارية العربية والفارسية، تغيرت الوضعية شيئاً ما، وبدأ البحارة العرب في اجتياز الطريق نحو الصين، واعتمد هؤلاء المبادرون العرب على البحارة الفرس الذين دخلوا في خدمة الخليفة (Richthofen, 1877/1, p:572)، ويمكننا التأكد من ذلك من خلال الأسماء الفارسية للأماكن والمحطات التي يسلكها العرب والتي دونوها في رحلاتهم نحو الصين. "جيرييل فران G. Ferrand" يذكر لنا عدة أمثلة مهمة (Ferrand, 1913/1, p:2) وكمثال تحويل الفرس للاسم الصيني للعربية "تاكتشي Ta-che" وأصله الفارسي "تازي Tazi".

في أي مرحلة بدأ العرب المسلمون فعليا بزيارة الموانئ الصينية؟ بحسب دراسات "جبرييل فران" فإن جميع الرحلات التي تمت قبل القرن التاسع الميلادي قام بها البحارة الفرس (Ferrand, 1913/1, p:3) وهذا نتيجة - بحسب هذا المستشرق على الأقل- لغياب شواهد تثبت أن البحارة العرب المسلمين أبحروا إلى الصين، نرى أن حكم المستشرق "جبرييل فران" على الغياب المطلق للشواهد الدالة على إبحار العرب المسلمين نحو الصين حكم متسرع وقد أثبتت لنا السجلات الصينية وجود بحارة "تاككتشي ومنتجات "بوسو" في مدينة "غوانزو" منذ سنة 758م (Yule-Cordier, 1866/1, p:89) وتواجد كذلك عدد كبير من البحارة العرب في مناطق منابع المياه الصينية في أواسط القرن الثامن الميلادي.

الشاهد الصيني الذي نتحدث عنه ليس معزولا في هذا الإثبات لأننا في الواقع وجدنا كذلك في مصدرين إباحيين قديمين عدة رحلات مهمة، تؤكد معلومات الشاهد الصيني عن الدور الخاص الذي لعبه العرب في التجارة مع الصين خلال القرن الثامن الميلادي، وهذه المعلومات مستقاة من مصدر عربي إباحي ألف مع نهاية القرن الثاني وبداية القرن الثالث الهجري من طرف "أبو سفيان محبوب بن الراحل" وهذا المصدر لم يصل إلينا لكن يمكننا إعادة بناء جزء منه من خلال مقتطفات كثيرة من المصدرين الإباحيين اللذين نحن بصدد الحديث عنهما.

المصادر المقصودة هي: كتاب "طبقات المشايخ" لأبو العباس أحمد بن سعيد الدرجيني، وكتاب "السراج" لأبو العباس أحمد بن سعيد الشماخي (وقد سبق أن أشرنا إلى الكتابين في دراسات سابقة) (Lewicki, 1934/1, p:59-78)، فالكتاب الأول "طبقات المشايخ" ألف في بلاد المغرب حوالي منتصف القرن السابع الهجري الثالث عشر الميلادي، وتوجد نسخة مخطوطة منه في مكتبة المعهد الشرقي في جامعة لفوف في بولونيا، أما بالنسبة للكتاب الثاني

للشماخي فقد ألف على الأرجح في نفوسة بطرابلس، ولدينا نسخة منه بفضل رعاية الحاج "سليمان بن مسعود النفوسي" وقعه لنا في القاهرة سنة 1301هـ. لكن في هذين المصدرين التاريخيين البيبلوغرافيين نجد أن الرحالة العرب مهتمين بالطريق نحو الصين قبل القرن التاسع الهجري، استشهاده برواية أبو سفيان، لذا وجب الحديث أولاً عن هذا المؤلف.

"أبو سفيان محبوب بن الرحال العبدي" بحسب كنيته هو من قبيلة "عبد القيس" العربية (الدرجيني، طبقات المشايخ مخطوطة لفوف، ص:7)، وقد صنفه الدرجيني من علماء الإباضية في الطبقة الرابعة التي تعود للنصف الثاني من القرن الثاني الهجري (الدرجيني، ص:7)، واستناداً إلى مصدر عماني عنوانه "سير الأمنية" وكذلك مخطوط إباضي في حالة ممتازة ينتمي إلى مجموعة المخطوطات العربية في مكتبة جامعة لفوف (رقم:1082 من المصنفات) عاش أبو سفيان خلال حكم الإمام الإباضي في عمان "المحني بن جعفر (237/227هـ)" وقد وجه إليه رسالة (سير الأمنية، ص:239-249) لذلك يبدو أن أبو سفيان توفي في النصف الأول من القرن التاسع الميلادي سكن أبو سفيان أولاً في بلاد عمان (الشماخي، السير، ط 1301هـ)، ثم استقر في البصرة موطن أجداده (الشماخي، ص:111)، ودرس هناك عند العالم الإباضي الكبير "أبو عبيدة مسلم بن أبي كريمة التميمي"، مؤلف أبو سفيان هذا الذي تسميه المصادر التي نقلته عنه ببساطة "كتاب أبو سفيان" (Catalogue des livres ibādites de Barrādī, p :7) كان معروفاً وذا قدر في عصره، حتى أن الإمام الرستمي في تاهرت "أفلح بن عبد الوهاب" (النصف الأول من القرن 3هـ / 9م) كان يوصي إباضية المغرب بقراءته (الدرجيني، ص:71)، وأما الرحالة الذين ذكروهم أبو سفيان في مؤلفه فيهمنا منهم تاجرين إباضيين هما "أبو عبيدة عبد الله بن قاسم" و "النزار بن ميمون"، ونبدأ بالأول:

أبو عبيدة عبد الله بن قاسم الملقب بالصغير(الشماعي، ص: 118) صنف من طرف الكتاب الإباضيين في الطبقة الثالثة(الدرجيني، ص: 71)، يعني أنه عاش في النصف الأول من القرن الثاني الهجري، وآخر تاريخ عرف عن حياته كان سنة 158هـ / 775م وهي فترة وفاة الخليفة العباسي أبو جعفر(Masqueray, 1878, p:138)، من خلال مصدر عنوانه "كتاب نسب العلماء" ألف بعد هذه المرحلة (سنة 917م) من قبل ابن مراد وجزء من كتاب "سير الأمنية"، أصل أبو عبيدة من بلدة عمانية صغيرة تسمى "بسجة" أو "نسجة" ولم نستطع تحديد موضعها(الدرجيني، ص: 71، الشماخي: ص: 94) ويبقى أنه ينحدر من أصول العرب في الجنوب كما ذكرنا أعلاه في حديثنا عن المسار العربي نحو الشرق، وامضى جزءا من حياته بمكة حيث تزوج بامرأة غنية كما يبدو في وقت وفاة أبو جعفر(مخطوطة لفوف رقم 1082، ص: 672-688)، أبو عبيدة ليس فقط "سائح" من بين الرحالة الإباضيين المعروفين في عصره لكن تاجرا مشهورا كذلك ويعطينا صورة خاصة عن التجارة العربية مع الصين وهذا ما يرويه أبو سفيان لنا عن رحلته إلى الصين(الدرجيني، ص: 71).

« أبو عبيدة عبد الله بن قاسم هو تاجر يرتحل إلى الصين ويعود، ومن بين الصعاب التي مر بها يوما الحقيقة التالية: شركة (مجموعة تجار) تشتري العود (الألوة)، طلب منهم أبو عبيدة أخذها كشريك (في هذه العملية التجارية) فمحوه إياها ثم ذهبوا إلى صاحب الألوة يشتكون جودته (جودة هذا المنتج) وطالبوه بخفض ثمنه الذي اتفقوا عليه، وظنهم أبو عبيدة صادقين في دعواهم بعد ذلك غادروا صاحب الألوة بعد دفع الثمن إليه، ودفع أبو عبيدة معهم عشرين دينارا، بعد ذلك وجههم (إلى تاجر في مكان آخر) فكان يمتدح نوعية هذه الألوة (عند الزبائن) فقالوا: لم نمتلك شيئا كهذا من قبل، رد أبو عبيدة

قائلا: الحمد لله كنتم تعيبون الألوّة دون خطأ من صاحبها، أعيديا إلي مالي لست بحاجة لمشارككنم، فاستغل ذلك وأعاد ماله. »

هذه القصة تخبرنا أن المنتج الذي اقتناه التجار العرب في رحلتهم إلى الصين هو خشب الصبر (الألوّة)، لكننا لا نعلم ما إذا كان هذا المنتج يشتري من الأسواق الصينية أو من نقطة أخرى على الطريق الرابط بين شبه الجزيرة العربية والصين لكن يمكننا أن نعتمد على ما ذكره الجغرافي العربي القديم "ابن خردادبه" في كتابه "المسالك والممالك" (848/844م) أن خشب الألوّة هو منتج من منتجات الصين (Ibn Khordādhbeh, tr : Goeje, p:70)، وبعد ذلك يذكر لنا مؤلف عربي آخر هو اليعقوبي (حوالي 872م) أن مساحات الألوّة الصينية هي في منطقة "قطة" (يقصد بها شمال الصين) ومن منطقة "لكين" (Ferrand, 1914/14, p:284).

نفتقد هنا التاريخ الدقيق لرحلة أبو عبيدة إلى الصين لكنها وفقا للمعطيات ستكون في كل الأحوال قبل استقراره بمكة، أي في العقود الأولى من القرن الثاني الهجري وعلى الأرجح قبل سنة 758م/140هـ، وعلينا أن نتذكر أنه في هذه السنة بدأ البحارة العرب والفرس في الظهور في "كوانغ تشو" أو "سيلان" الميناء الصيني الرئيسي المفتوح للبحارة الأجانب (Pelliot, 1920/1, p:133)، والحقيقة أن البحارة العرب في هذا الوقت كانوا يخافون القمع الذي مارسه عليهم سكان سيلان فكانوا يحاولون تفادي هذا الميناء منذ ذلك الحين. من خلال مصدر صيني فإنه حتى سنة 792م كان البحارة الأجانب لا يعبرون إلى "سيلان" بل يتوقفون عند بوابة "تونكين Tonkin" وهي الواقعة خارج المجال الصيني، هذا يعني أن "سيلان" في هذا الوقت فكرت في استقطاب الأجانب مرة أخرى (Pelliot, 1920/1, p:133-134)، وفي الواقع كان دور هذا الباب أكثر حضورا في العلاقات العربية مع الصين إلى غاية

منتصف القرن التاسع الميلادي لكن في العلاقات الأولى المتعلقة بهذا الطريق الصيني كان دور هذا الباب أكثر حضوراً خارج الحدود الفعلية الصينية (الباب الصيني الذي يسميه المؤلفون العرب "حنفو" أو "حنفو"، وهو بحسب غالبية الباحثين "كانتون"، واسمه الصيني الكامل هو "كوانغ تشيو فو" أو ولاية "كوانغ تشيو" والاسم العربي هو ملخص لهذا الاسم الصيني، (Pelliot, 1920/1, p:215) لذلك فمن المرجح أن رحلة أبو عبيدة إلى بلاد الصين حدثت قبل سنة 758م يعني قبل غلق "سيلان".

في الفترة التي بدأت فيها "سيلان" باسترجاع دورها القديم، وبدأ البحارة العرب في الإبحار مجدداً إلى الصين، يعني تقريباً في نهاية القرن الثامن ميلادي، بدأت بالفعل رحلة تاجر عربي إباضي آخر نقلها لنا أبو سفيان وعرف هذا التاجر باسم "النزار بن ميمون" ومن خلال مؤلفنا هذا عاصر النزار الربيع بن حبيب ووائل بن أيوب الحضرمي، وهما إمامين إباضيين ينتميان للطبقة الرابعة من العلماء الإباضيين (الدرجيني، ص:77) يعني أن "النزار بن ميمون" عاش في النصف الثاني من القرن الثاني الهجري (بين القرنين الثامن والتاسع الميلاديين)، وكان يقيم كما يبدو في البصرة، ويمكننا أن نرى ذلك في العلاقات الوثيقة مع الإمامين الإباضيين المذكورين الربيع ووائل اللذين (من خلال ابن المداد) يقطنان بالبصرة (سير الأمنية ص:672/675).

بحسب أبو سفيان النزار هو من المفاوضين الأغنياء الذين قاموا برحلة إلى الصين (الدرجيني، ص:77)، وللأسف لا يعطينا هذا المؤلف أي تفاصيل عن هذه الرحلة.

قبل أن ننهي سيكون من المهم تحديد أي الطرق سلكه التجار العرب الذين تحدثنا عنهم، كما في الجزئية الأولى أبو عبيدة الذي ينحدر من عمان، وقد يكون في هذا البلد ميناء الانطلاق نحو الصين، أما نقطة انطلاق الثاني النزار

بن ميمون يبدو أنها مدينة البصرة التي يقطن بها هذا التاجر والتي لها أهمية في الحركة التجارية مع الصين لا يمكن تجاهلها.

نتكلم أولاً عن الطريق الرابط بين البصرة والصين، أي مع الميناء الصيني الرئيسي "كوانغ تشو فو Kouang-Tcheou-Fou" أو "حنفو Hanfu" في النصوص العربية اللاحقة.

طريق عمان يبدو أنه طريق فرعي على جانب الطريق الذي نتحدث عنه هناك مصدران يسمحان لنا بتأسيس الطريق بين البصرة و "سيلان".

الطريق الصيني المشار إليه في "كياتان" الرابط بين سيلان والخليج العربي (805_785م) (Pelliot, 1920/1, p:219-217) الذي له أهمية خاصة حيث تم تجميع المعلومات لنفس الفترة التي تمت فيها رحلة النزار ، ووصف لنا لهذا الطريق أي من البصرة إلى الصين، والذي يستمر في كتاب المسالك والممالك لابن خردذابة (844_848م) الذي يتفق بتفاصيله مع مسلك "كياتان" ويسهل لنا التحليل (Bibliotheca Geographorum Arabicorum, 1969/7, p :42-49)، من خلال المسالك المذكورة تنطلق السفن الشراعية من "كوانغ تشو" (حنفو) تاركة على يمينها جزيرة "حينان" متجهة مباشرة إلى سواحل "أنام" (فيتنام حالياً) إلا عند ابن خردذابة (Ibn Khordādhbeh, 68-69p)، فالطريق على طول هذا الساحل ثم يتحول على جانب "بولو كوندور" Pulo Condore (وهي جزيرة فيتنامية) أو "كيين تو نونغ-Kiun" "t'ou-nong" عند كياتان (Chau Ju-Kua, p:11) ومنه إلى المضيق الذي يفصل الطريق الجنوبي من شبه جزيرة ماليزيا إلى جزيرة سومطرة، وبعد مغادرة هذا المضيق بالقرب من مستودع يسمى "كولو" Ko-lo عند كياتان (Ibn Khordādhbeh, 68p) التي أسماها ابن خردذابة "كيلاه" (Chau Ju-Kua, p:11) وعلى الأرجح هي "قدح" حالياً ولاية ماليزيا في شبه

جزيرة ماليزيا (Ibn Khordādhbeh, p:68-69)، كانت السفن تبحر على "جزر نيكوبار" الهندية ومنها إلى جزيرة سيريلانكا (Chau Ju-Kua, p:12) ثم بعدها مرورا بالمضيق الذي يفصل بين هذه الجزيرة والهند، حيث أبحرت السفن على طول السواحل الغربية لهذا البلد (Chau Ju-Kua, p:12-13) ثم بحسب ابن خردذابة الطريق يمر على طول السواحل الفارسية وصولا إلى مصب النهر، هذا النهر يقودنا حتى مدينة البصرة أو العباله (Ibn Khordādhbeh, p:61-62).

أما بالنسبة لطريق "كياتان" تقع المحطات في الجانب الأخير من هذه الوثيقة بين مصب "ميلان" Milàn أو مهران في النصوص العربية وهو نهر الهند حاليا (Chau Ju-Kua, p:14) و"فطاس" Fu-tas " النقطة الأخيرة للطريق قيد الدراسة وهي أيضا صعبة التحديد.

بحسب "هيرث" Hirth و"روكخيل" Rockhill المحطة الثانية بعد مصب "ميلان" تبعد مسيرة إبحار 20 يوما عن هذا المكان، وهي على الأرجح منطقة "تيلولوهو" Ti-lo-lu-ho أو "لوهوي" Lo-ho-i وهي الآن "رأس مستدم" في عمان (Chau Ju-Kua, p:14) المحطة التالية هي "وولة" Wu-la وتبعد عن "تيلولوهو" مسيرة يوم واحد من الإبحار، والتي أصبحت الآن بحسب مؤلفي "تشو جو كوا" مدينة "صحار" في عمان.

نهر "فوليليا" Fu-li-la الذي يأتي بعد ذلك هو وفقا للباحثين السابقين "ميناب" Minab بالقرب من مضيق هرمز، وفي الأخير آخر محطة في هذا الطريق هي "قوطة" وتبعد 1000 لي (لي هو وحدة قياس صينية) عن "قولي لا" وبالتالي ستكون مطابقة للفسطاط (القاهرة) أو بغداد (Chau Ju-Kua, p:14. N3).

بلاد "مولو" Mo-lo وضعت من قبل مؤلفي "تشو جو كوا" بين "فوليليا" و "قوطة" (Chau Ju-Kua, p:14. N2).

هذا التفسير لا يمكننا أن نقبله مبدئياً فهو يختصر الطريق الذي تقدمه "كياتان" حيث أن محطة "وولا" يجب أن تقع غرب "تيلولو هو" أو رأس مستدم بحسب روك خيل وهيرث، في حين مدينة "سحار" نجدها في الواقع في اتجاه الجنوب الشرقي من هذا النتوء الخليجي، كما أن مقاطعة "تيلولو هو" بعيدة بحسب "كياتان" مسيرة 20 يوماً عن مصب نهر السند (Chau Ju-Kua, p:13)، لكن طريق ابن خردذابه يستغرق فقط 15 يوماً من الإبحار بين هذا المكان ومصب هذا النهر في البحر والمضيق الذي يفصل بين رأس مستدم وبلاد الفرس (Ibn Khordādhbeh, p:62)، وهكذا يجب علينا البحث عن بلاد "تيلولو هو" عدة أيام أبعد إلى الغرب.

يمكننا أن نفكر أنه يجب أن تكون هناك جزيرة "لوان" في مسار ابن خردذابه مفصولة بمحطتين، مدينة البصرة أو العباله، النطق الصيني القديم لـ"تيلولو هو" "d'iei-la-luo-yua" وهو يشبه تماماً الاسم العربي لهذه الجزيرة.

يمكن أيضاً أن نفترض أن هذا الاسم الغامض هو مصب شط العرب (مصب دجلة النمر) عند محطة "الحصبات" عند ابن خردذابه، حيث نقطة الانطلاق نحو الشرق، لكنه مكان بعيد عن البصرة أو العباله على الأقل مسيرة يوم واحد أي حوالي 14 فرسخ (Karlgrén Analytic, 1923, p:154).

في الواقع المقطعين الأولين للاسم الصيني "تيلو" "Ti-lo" ينطق "دييلا" "d'iei-la" مقابل بالضبط لدجلة الاسم العربي للنهر، المحطة التالية "وولا" نطقها القديم "أولات" "uo-lat" تبعد على المحطة السابقة بمسافة نهار، إذا كانت مدينة "العباله" أو "العبالات" تقع على أحد قنوات نهر دجلة تسمى "دجلة العباله" (Kitāb al-Masālik, p:61) فإن نهر "قولي لا" وتسميته السابقة "بيات لجي لات" "piuet-lji-lat" والذي يأتي لاحقاً هو من دون شك نهر الفرات، أو بالأحرى هو المكان الذي يسبق "العباله" على هذا النهر حيث يفرغ

هذا النهر -نهر الفرات- ويصب في نهر دجلة ليصبا معا في الخليج العربي (Kitāb al-Masālik, p :174).

من هذا المكان قام مؤلف "كياتان" بحساب المسافة بين "فو لي لا" والمدينة الملكية "قوطة" وهي 1000 لي (أي حوالي 500 كلم).
مدينة "قوطة" المسماة قديما "بياك دات" b'i ak-d'at هي من دون شك تطابق بغداد عاصمة الخلافة العباسية، فالمسافة بين هذة المدينة ومصب نهر الفرات الذي يسبق "العباله" تتوافق تماما مع معطيات "كياتان". فبحسب "كياتان" فإن السفن الصغيرة تصعد في نهر "فو لي لا" وصولا إلى مدينة "مولو" التي تقع على مسافة يومين من مصب هذا النهر (Chau Ju-Kua, p:14)، وقد ضاع منا تحديدا مكان هذه المدينة، وهي في رأينا تقع في المسلك -بين قوسين لا يجب علينا البحث عنها- بين "فو لي لا" و"قوطة".

يصف لنا "ابن خردذابة" طريقا آخر يؤدي إلى الصين، فالتجار المغادرين "للجابية" al-Gabija على الفرات ينزلون مع هذا النهر حتى "العباله"، حيث يبحرون تبعا إلى عمان، السند، ثم الهند والصين (Kitāb al-Masālik, p:154)، هذا الطريق يعج خاصة بالتجار اليهود، ويبدو أنه نفس الطريق المتبع من قبل العماني "أبو عبيدة"، رغم أن هذا الأخير كان يمكن أن يتبع مسلكا آخر، كالذي وصفه تاجر عربي يسمى (سليمان) يأتي سنة 851م (Reinaud, p:14-15)، من خلال هذه العلاقة الأخيرة فإن التجار بعد مغادرتهم البوابة الرئيسية لعمان وعلى الأرجح هي "مسقط"، يبحرون مباشرة عبر "كولام مالا" Kulam Malaj (بحسب خريطة تقع على الطرف الجنوبي الغربي للهند) ثم يلتحقون بطريق البصرة الذي أعطينا وصفه أعلاه (Reinaud, p:14-15).

يمكن أن نجد تفاصيل أدق عن أبو سفيان محبوب بن الراحل في كتاب (بالأحرى النسخ المستخرجة لكتب الدرجيني والشماخي) الذي اعتمدت أساسا

عليه لكتابة هذا المقال، في المواد البيبليوغرافية للإباضية الوهابية الخاصة بالبروفيسور سيموغروفيتشكي، التي نعتزم نشرها قريباً.
في الأخير أشير إلى أنه حين وضعت هذا المقال للطبع كان لدي الفرصة للاطلاع على العمل الرائع "الأطلس التاريخي والتجاري للصين" لألبرت هرمان وأنه من الجيد أنني وجدت السيد "هرمان" قد وضع ملاحظات مشابهة لملاحظاتي، خاصة تلك المتعلقة بتعريف كل من "قولي لا" و"قوطة"
(Herrmann, 1935 p:38/96).

قائمة المراجع:

- 1- Tadeusz Lewicki, *Les Premières commerçants arabs en Chine*, Rocznik Orientalistyczny, 11/1935.
- 2- *une chronique Ibādite, Kitāb as-Sijar d'Abū l-Abbās Ahmad aš-Sammāhi*, Revue des Études Islamiques, 1/1934.
- 3- Adolphe de Calassanti Motyliński, *Bibliographie du Mzab*, Bulletin de Correspondance Africaine, 3/1882.
- 4- Albert Herrmann, *Historical and Commercial Atlas of China*, Cambridge, Mass, Harvard University Press 1935.
- 5- Aurel Stein, *Archaeological reconnaissances in Southern Persia*, The Geographical Journal, 83/ 2 (Feb., 1934).
- 6- Barbier de Meynard, *Les Prairies d'or*, T6, Imprimerie impériale, Paris, 1877.
- 7- Dargīnī, *Tabaqāt*, manuscrit de Lwów.
- 8- Edouard Chavannes, *Mémoire composé à l'époque de la Grande Dynastie T'ang sur les Religieux Éminents qui allèrent chercher la Loi dans les Pays d'Occident*, Journal of the Royal Asiatic Society, Paris, 1894.
- 9- Émile Masqueray, *Chronique d'Abou Zakaria*, Imprimerie de l'association ouvrière Fontana, Alger, 1878.



10- Friedrich Hirth, *Chau Ju-kua : His Work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries, entitled : Chu-fan-chi*, St. Petersburg 1911.

11- Ferdinand von Richthofen, *China Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien*, 5 vols, Berlin 1877.

12- Ignaty Yulianovich Krachkovsky, *Abū Hanīfa adīnawerī Kitāb al-Ahbār at-Tiwāl*, Leide, 1912.

13- Gabriel Ferrand, *Relations de voyages et textes géographiques Arabes, Persans et Turks, relatifs à l'Extrême Orient*, Paris 1913_14/1

14- Joseph Toussaint Reinaud, *Relation des voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et à la Chine le IXe siècle de l'ère chrétienne*, Imprimerie royale, Paris 1845.

15- Jacob Hamburger, *Real-Encyclopädie*, VI, Commission bei Koehler, 1896.

16- Jacut's, *Geographisches Wörterbuch aus den Handschriften zu Berlin*, Leipzig, 3/1934.

17- Henry Yule, *Cathay and the Way Thither. Being a Collection of Medieval Notices of China*, Printed for the Hakluyt Society, London 1866. 2 vol.

18- karlgren Bernhard, *Analytic dictionary of Chinese and Sino-Japanese*, Paris 1923.

19- Michael Jan de Goeje, *Libre expugnationis regionum, auctorc al-Beládsori*, Leide, 1866.

20- *Kitāb al-Masālik wa'l-Mamālik auctore... Ibn Khordādhbeh*, Lugduni Batavorum 1889.

21- Pauly-Wissows, *Real Encyclopädie der classischen Altertumswissenschaft, Zweite Reihe*, Stuttgart 1/1920.

22- Paul Pelliot, *Deux itinéraires de Chine en Inde à la fin du VIII^e siècle*, Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient, 4/1904.

23- Šammāhī, *Kitāb as-Sijar* (éd, du Caire 1301 H).

24- Samuel Beal, *Si-Yu-ki, Buddhist Records of Western World*, London, L XXIV.