

广州美术学院副教授陈国辉： 沉船陶瓷不仅是贸易证据，更是生命痕迹



■飞鱼沉船陶瓷多数墨书与名字有关，可能是用来标识船上陶瓷船货的拥有者。

在过去数百年间，“海上丝绸之路”上有不少沉船，随着考古工作的逐步深入，也有越来越多的出水文物被研究考证，并进一步清晰勾勒“海上丝绸之路”的当初模样，这一期的“文物里的海丝印迹”采访广州美术学院副教授陈国辉，他近年对在印度尼西亚海域发现的宋代林加沉船、鳄鱼岛沉船及飞鱼沉船展开了深入研究，他认为，沉船陶瓷不仅是贸易证据，更是生命痕迹。

■收藏周刊记者 梁志钦 实习生 李恺烨 王钊祈



■飞鱼沉船Tajau瓮（大罐）

1 两艘沉船构成了宋代南海贸易航路“由西向东拓展”的演进链条

收藏周刊：是哪个点促使您将研究重心投向东盟美术与沉船陶瓷？

陈国辉：我从本科到博士阶段主要研习美术理论，真正促使我转向东盟美术研究的契机，是2016年起连续受邀参加越南、泰国、马来西亚、新加坡、印尼等地举办的国际学术研讨会。在频繁往返于东盟各国的过程中，我逐渐意识到，中国与东南亚之间的艺术交流史远比在书斋里想象的更为丰富和复杂。于是，我用了近五年时间，系统性走访了东盟多个国家，考察当地博物馆、美术馆、考古遗址和华人社群的艺术生态，最终撰写了《东盟现当代美术史》专著以及即将出版约110万字的《从中国出发的东盟美术》。正是这种“行走式研究”，让我从纯粹的图像分析转向了物质文化史和海洋贸易史的交叉领域。

收藏周刊：您主要对哪方面的出水文物特别关注？

陈国辉：我出生于广东阳江海陵岛，正是“南海1号”宋代沉船出水地点。从小在海边长大，我对水下文物有天然的亲近感，对出水陶瓷的器型、釉色、胎质也有直观的认知基础。飞鱼沉船是2016年在马来西亚巴沙地区打捞起来的宋代沉船，对它所开展的研究主要受惠于两位马来西亚的学界友人将多年积累的飞鱼沉船

调查资料、出水陶瓷照片和初步分类记录馈赠于我，这才让我有条件将这条船与“南海1号”、鳄鱼岛沉船、林加沉船等做系统比较。

飞鱼沉船之所以特别，在于它填补了北宋末年南海东部航线的实物空白。船货以福建陶瓷为主，始发泉州，目的地指向婆罗洲西北部，航程约1200海里。这与我熟悉的“南海1号”（南宋初期，广州或泉州出发，走南海西部航线）形成鲜明的时空对照。两艘船恰好构成了宋代南海贸易航路“由西向东拓展”的演进链条。

■飞鱼沉船B型青白瓷执壶



2 飞鱼沉船正是泉州航运模式走向成熟的标志性实物

收藏周刊：泉州港与广州港出发的船只具体有哪些差异？

陈国辉：从现有沉船资料来看，广州港出发的船只，如鳄鱼岛沉船（约11世纪中期至12世纪早期），出水陶瓷以广东西村窑、潮州笔架山窑为主，目的地偏重中南半岛，航线更贴近南海西部海岸。这类船货规模相对稳定，器类以日常用瓷为主，反映的是广州作为千年商都的成熟贸易网络。而飞鱼沉船代表的是泉州港出发船只，福建窑口陶瓷占比极高，包括德化青白瓷、同安窑青瓷等，器型更丰富，且明显有针对海岛市场的大型储器和小陈设器之分，市场定位更加精细。泉州港在北宋中后期崛起，得益于其腹地窑业集群的支撑和更灵活的市舶管理。两港的差异，本质上是两种贸易模式的并存：广州模式更依托历史积淀和陆路—内河联运，泉州模式则更依赖海洋网络和窑口分工。飞鱼沉船正是泉州航运模式走向成熟的标志性实物。

收藏周刊：飞鱼沉船在海上丝绸之路研究中有何独特价值？

陈国辉：飞鱼沉船为宋代南海东部航线提供了确凿的物证。我们过去对这条航路的认识多为文献推测，而飞鱼沉船的沉没位置、船货组合和航程数据，使我们可以将其



■飞鱼沉船A型褐彩盆与磁灶窑出土的器物相同的飞鱼纹饰。引自《磁灶窑址》版一二六

3 海丝研究不应止步于器物分类更应回归到“人”的维度

收藏周刊：飞鱼沉船出水的陶瓷器物，有哪些特点？

陈国辉：当马来西亚友人将飞鱼沉船的出水陶瓷照片和高清细节图发送给我时，第一眼看到那些青白瓷的釉色和刻画纹样，我竟有一种“他乡遇故知”的亲切。这些器物的胎釉特征与我在海陵岛见过的“南海1号”陶瓷既有相似，又有微妙的差异，福建窑口的瓷胎更为致密，釉面更偏清亮，而广东窑口则略显浑厚。这种微观差异背后，是不同窑业传统在面对海外市场时做出的适应性调整。

更让我感慨的是，飞鱼沉船上的许多器物并非崭新精致的外销精品，而是带有使用痕迹的日常器皿，碗底有磨损，罐口有修补。这提醒我，宋代海上贸易不仅仅是“瓷器换香料”的宏大叙事，更是无数船员、商贾、工匠在舱底用粗碗吃饭、用修补过的陶

▲B 鳄鱼岛沉船出水非常相似的执壶（引自 Ridho and Mckinnon, 1989, 45）

人物介绍



陈国辉

中国艺术研究院博士，广州美术学院副教授，硕士生导师，澳门城市大学博士生导师。

路径具体勾勒为：泉州—澎湖—吕宋西岸—巴拉望西岸—婆罗洲北岸。其次，它与林加沉船、鳄鱼岛沉船构成“姊妹船”关系，却分别走东、西两条航线，这证明北宋末年南海贸易已出现明确的路网分化。再者，飞鱼沉船的船货选择，几乎清一色福建陶瓷，显示出福建窑业在东南亚市场的强势渗透，这种“产地—航线—市场”的高度匹配，正是海上丝绸之路走向成熟的标志。从更宏阔的视野看，飞鱼沉船是早期全球化在海洋层面的缩影，它承载的不仅是商品，更是技术、审美和人群的流动。

▲林加沉船出水的瓷碗有至和元年(1054年)的纪年款

罐储水的真实生活。沉船陶瓷不仅是贸易证据，更是生命痕迹。

近年，我不断将飞鱼沉船的资料与“南海1号”、林加沉船、鳄鱼岛沉船做比对，每一次都像是拼凑一幅巨大的宋代海洋拼图。我尤其着迷于飞鱼沉船航线的“偏东”选择，它舍弃了传统的南海西部近岸航线，冒险进入更开阔的东部海域，这需要更强的航海技术和更准确的气象知识。可以说，飞鱼号不仅承载了货物，更承载了宋人向海洋深处探索的勇气和智慧。作为研究者，能够亲手触摸到这些跨越八百余年时光的陶瓷碎片，是我学术生涯中最具温度的体验。它们让我确信：海上丝绸之路研究不应止步于器物分类和年代鉴定，更应回归到“人”的维度，那些造船的人、烧窑的人、掌舵的人、交易的人等等，飞鱼沉船让我与这些远去的先人，有了一次跨越时空的对话。