# 长江口二号古船考古与文物保护：建设中国气派考古学的一次卓越实践

伴随着长江口二号古船考古打捞迁移主作业船“大力号”抵达遗址现场，迄今为止全球规模最大的古船考古与文物保护项目进入整体打捞迁移的关键阶段。

长江口二号是我国水下考古发现的体量最大、保存最为完整的木质帆船。从目前已经掌握的线索可以得知，这是一艘清同治年间的贸易商船，与上海开埠几乎同龄。作为一座“以港兴市”的城市，打捞长江口二号古船，对于理解上海何以成为上海有着重要意义。而其采用的最硬核的第五代打捞工艺，亦备受业界关注。

考古工作是一项重要文化事业，也是一项具有重大社会政治意义的工作——2020年9月28日，习近平总书记在主持中央政治局集体学习时强调，要高度重视考古工作，努力建设中国特色、中国风格、中国气派的考古学，更好认识源远流长、博大精深的中华文明，为弘扬中华优秀传统文化、增强文化自信提供坚强支撑。

在总书记关于考古工作重要讲话发表两周年之际，本报记者专访了中国水下考古权威专家、南海一号水下考古队队长张威和长江口二号古船考古项目主要负责人之一、上海市文物保护研究中心副主任翟杨，带来中国水下考古的最新独家信息。

文汇报：相比陆地考古，水下考古要神秘很多，目前我国水下考古的现状如何？

张威：中国的水下考古事业自起步至今已35年了，经过35年的艰苦奋斗，我国的水下考古已在世界范围内处于一个前沿的地位。比如，我们拥有一支稳定的水下考古专业人员和水下文物保护专业人员的团队。拥有专门的考古工作船和数个水下考古科研基地。更为突出的是，中国的水下考古自诞生以来就一直没有停止对水下文化遗存的调查发掘工作。尤其是海上丝绸之路和海外贸易相关沉船遗址的调查发掘更是取得了令人瞩目的丰硕成果，如南海一号沉船、华光礁一号沉船、南澳一号沉船、碗礁一号沉船、小白礁一号沉船，以及当下正在发掘的长江口二号古船等。如此大量的水下考古实际工作，在目前已经开展水下考古工作的国家中首屈一指。

翟杨：2011年，根据国家文物局的安排，上海启动水下文物普查工作。经过十多年的努力，考古工作者在长江口水域收集了近150处水下文物线索。这些发现表明，上海是世界上水下文物资源最具潜力的地区之一。

文汇报：据统计，中国水域下“沉睡”着数量不少的古船。在考古界有一种说法，能不发掘的就不发掘！长江口二号古船为何要打捞？它的价值体现在哪些方面？

张威：水下考古学是考古学的一门分支学科，考古学所遵循的基本原则同样适用于水下考古，如《联合国教科文组织水下文化遗产保护公约》就明确提出“就地保护应作为保护水下文化遗产的首选方案”。但在实际工作中，每一处水下遗址都有自身的特性。所处的环境、保存的状况、保护的条件等千差万别，对于实在不具备就地保护条件且面临极大破坏风险的遗址应允许进行抢救性发掘，这同样是考古工作的一个原则。长江口二号就属于这种情况，其他因素且不说，仅看其所在的地理位置——长江口水流冲刷严重，特别是随着水势流向改变，河床由淤积转变为快速下切，致使古船加速露出河床表面，船体面临严重威胁，“就地保护”是难以实现的。更何况沉船本身具有重大的历史价值、文物价值和研究价值，对它实施抢救性发掘是非常必要的，否则它将会永远消失在历史的长河之中。

翟杨：长江口二号古船是弥足珍贵的文化遗产，为“海上丝绸之路”和长江“黄金水道”的研究提供了重要实证。从文物本体看，长江口二号是罕见的保存完好的木质贸易帆船，体量巨大，长38.1米，是南海一号的1.5倍。水下探摸情况表明，古船的舱口围、舷甲板、主桅、船舵、铁锚等结构和船用属具保存基本完好。主桅根部仍竖立在船上，高出河床近3米，加上已出水部分，至少有12米高，十分壮观。舵叶仍留在水底，保持了沉没时的原生状态。保存如此完整的古船在以往水下考古中十分少见。长江口二号古船上船货数量巨大，仅小范围清理，就出水600余件完整和可复原的景德镇窑瓷器，仅一件高60厘米的嫁妆瓶内就塞满了50件青花团龙杯。瓷器种类丰富，有青花、粉彩、单色釉、窑变釉等，为清同治时期瓷器提供了断代和组合标尺。此外，还出水了宜兴紫砂、“时泰”木桶等文物。可以说，长江口二号是关于晚清最重要的考古发现之一，填补了清同治时期水下考古的空白。

文汇报：从长江口二号古船陆陆续续出水的文物来看，可以获取哪些信息？下一步的研究方向是什么？

翟杨：目前出水的越南产水烟罐、东南亚的船体木材、景德镇窑瓷器、宜兴紫砂等文物，显示出长江口二号文物与国内、国外更加广大时空范围都有着技术、贸易和文化的联系。但这些文物还只是全部文物的冰山一角，长江口二号犹如一颗“时间胶囊”，尘封了原汁原味的历史，需要我们运用新的理念、新的技术开展深入的研究。

长江口二号古船考古与文物保护项目是世界上规模最大的实验室考古工程。古船打捞出水后，将脱离原来的开放环境，进入考古大棚和博物馆，在人工控制的环境中进行考古发掘和文物保护。整个过程涉及到温湿度、空气、水环境、生物、微生物控制、船体支撑加固等一系列问题，历时时间长，复杂程度高。

我们的研究工作从打捞之前就已经开始，取得了一些有意思的成果。以航道问题为例，长江口二号古船位于现在的北港航道内，自然会认为这条船是从北港航道出海，而通过对比1876年长江口海图，北港航道当时还没有形成。

下一步，我们将重点分析古船遗址埋藏过程和船上聚落景观，对古船建造、航线进行全生命周期的研究，开展古船及文物与其生产地、制造地、运输地、消费地社会的比较研究，力求在国内外广泛的时空框架中，充分发掘阐释其科学、历史和艺术价值。

张威：长江口二号沉船保存着大量的文物，历史学、考古学、海外交通史、社会经济史、古代造船史等各个相关学科的专家学者，都可以从不同的角度对长江口二号沉船进行深入的研究，从而勾勒出一段清同光时期的历史画卷。

建议主要有两点：一是注意与沉船相关文献的搜索研究。由于年代的关系，过去一些沉船遗址的发掘工作基本上找不到与沉船有关的文献资料，比如南海一号、华光礁一号等。这次发掘的沉船年代相对较晚，有关船货、运输路线等方面是否有可能会保存一些文字记载？二是沉船打捞出水后，后续的发掘保护工作一定要迅速跟进，绝不可拖延。要学习和吸取南海一号沉船、英国玛丽露丝号沉船以及韩国新安沉船后期发掘保护的经验，千万避免对船舱内的文物造成二次损坏。

文汇报 2022-09-26