

为六朝道路“搬家”

汪桔生

2002年5月，在南京市大行宫地区的一处建筑工地发现六朝遗址。市博物馆就此展开了田野考古发掘，前后历时两月余。此次考古发掘的最大收获，是在发掘区中部发现的。从东吴沿用至南朝时期的高等级道路。

发现的道路规模较大，有土路和砖路两种，且层层叠压。路的两侧都有同时期较完整的路沟，由六朝常见的青砖侧立铺砌而成。砖路基本为南北走向，路面平整而结实，表面仍留有清晰可见的车辙痕迹。从车辙印分析，此路使用时间较长，应该是当时的一条主要通道。更为重要的是，在路砖上发现了东晋“咸康”年间的纪年铭文，为判断此路的时代提供了确凿的证据。

市文物局决定截取一段保存最好的六朝道路，搬至市博物馆中，作研究参观之用。我仔细考察了遗址现场，发现要截取标本存在几大难题。首先，中科院土壤研究所的专家杨凤根取样后判定，地面表层至地下0.7米是人为扰动土（杂土），地下0.7米至地下1米是天然黄土，土质非常疏松。由于施工夯打击力，将杂土挤压进了道路“腹部”，使其变裂为不规则的四边形。其次，下层的黄土松散，极易粉化，稍用外力便会掉落。第三，标本已经发生倾斜，必须用适当的方法测量四角的角度，否则截取时力度不匀就会造成断裂。

我根据考察结果，制定了几套解决方案，几经论证后选择了最好的一套，挖掘工作正式开始后，先在选定的道路周围画线，尺寸稍稍放宽些，并去除两边原本有损的部分。一共圈定了3.2米×2.3米的范围。道路呈现一边高一边低，木头水平仪不好测角度，我用皮管自制一个简易的水平仪，测算出四角一样的高度，决定往地下挖掘0.5米深。按照画线以及测算出来的长宽高，将道路挖成一个巨大的长方型“蛋糕”状标本。

为“蛋糕”上“钢骨”是个艰难的过程。用四条槽钢箍住道路表面的四沿。槽钢里塞入密度板，防止槽钢力大造成损坏。接着在槽钢上点焊螺丝，旋转螺丝，收紧整个钢箍，让它牢牢抓住道路上沿。

如何让整个“蛋糕”完好地与地面分离开来困难最多。我找来一根4米长的圆钢管，管头做成尖锥形。管尾再插上一个可活动的钢元，利用它，使钢管在土壤里运动时能方便地进出（见图1）。从“蛋糕”底部打入钢管，横穿整个道路。做成尖锥形的钢管头打进去时，因为受力面小，对土质的挤压与震动，能减小到最低限度。

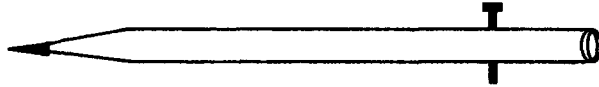


图1

分割出2.5米×0.2米×0.1米的钢板数块，一头也要磨尖。取一块钢板顺着钢管钉入“蛋糕”，钢板尾部稍稍垫高，使其不离开既定轨道，能顺着钢管直线前进（见图2），直到横穿道路底部，露出尖头来，土质仍然丝毫未受影响。



图2

利用钢管的“尾巴”，将钢管抽出。间隔0.05米后，再打进道路底部，并利用这个轨道，钉入第二块钢板，第二块与第一块保持着平行……依此步骤，每隔0.05米就钉入一块钢板，直到地面彻底被切开，十几条平行的钢板托住了整个道路标本。

在钢板露出来的头部和尾部，分别垂直焊上一根槽钢，使整个道路底部也形成一个钢箍。上钢箍与下钢箍之间，用槽钢垂直相连接（见图3）。

在道路表面上方0.1米的高度，加一根3.5米长的横槽钢，做大梁用，使已有的上钢箍不能撑开。同时依据这根大梁，顺次加焊槽钢，做成一个“丰”字型。这样整个上钢箍受力时就保证不会变形了（见图4）。

道路的表面、底部、两边，都用槽钢与钢板焊死。最终做成一个“钢骨”，密密地

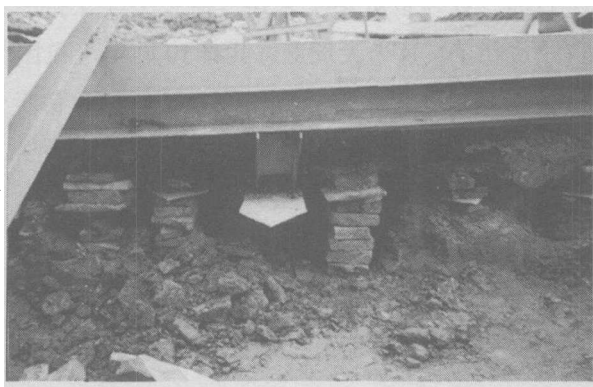


图 3

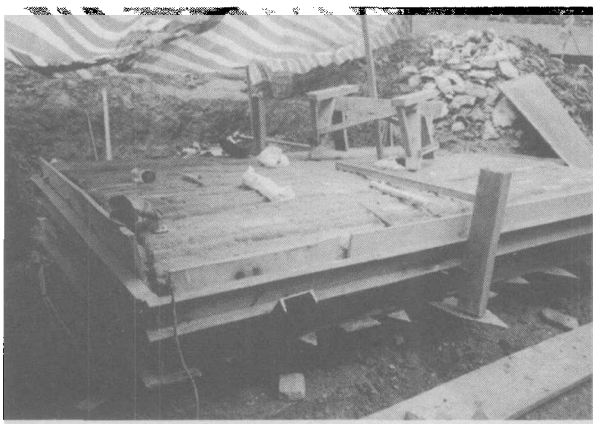


图 4

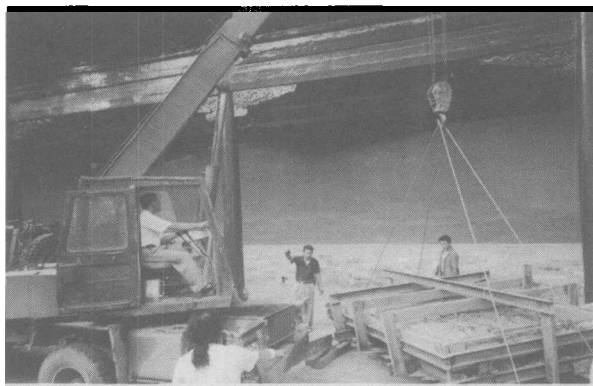


图 5

将其包裹起来。检查道路上下所有的受力点，只要有空隙处，就用木头进行填补，直到填实为止。这样受力点能均匀受力，确保起吊时做到万无一失。

经过 9 天时间的准备，道路标本已完整而牢固地与地面分离。吊车来了，考虑到道

路有倾斜，微微吊起一点时，就在低处垫上木块，使水平线保持一致，避免可能的损坏。再慢慢往上吊，终于成功了！这个大玩意总共有 10 吨重（见图 5）。

现在成功“搬家”的六朝道路已被安放到南京市博物馆。初步分析认为这种高等级道路，应是六朝建康都城内最主要的南北向干道之一，它的发现对于确认六朝建康都城主轴线方向，进而推定六朝建康宫城（台城）的位置，有十分重要的学术价值。而从土中把这么个大玩意挖掘出来，并为其安全“搬家”，在全国应属首次。在整个道路标本“搬家”的过程中，我积累了不少在土质疏松的条件下，保护出土大型文物的宝贵经验，对今后的工作有很多指导作用。

（作者单位：南京市博物馆）