

触手皆珍构宏篇

——松浦章《清代上海沙船航运业史的研究》述评

范金民

日本关西大学文学部教授松浦章先生,致力于清代海外贸易史和上海沙船航运史的研究,20多年来发表了一系列相关论文。继两年多前出版了填补空白性的专著《清代海外贸易史的研究》(朋友书店,2002年)之后,今又推出另一部集大成式的专著《清代上海沙船航运业史的研究》,作为关西大学东西学术研究所研究丛刊第25种,由关西大学出版部于2004年11月出版。该书为16开本,共565页。两书堪称分别论述清代对外贸易和沙船沿海航运的姊妹篇。

沙船航运在江南地区和其它沿海地区以及海外交往史上发挥了不可或缺的作用。元代和明初,朝廷大规模海运漕粮北上,均依赖沙船运输。明中后期,沿海走私贸易兴盛,沙船航海极为活跃。清代康熙二十三年(1684)开海设关后,沿海贸易和对外贸易进入新的发展阶段,嘉庆、道光年间,从上海启航往返于北洋航线的沙船,常年在3000余艘左右,沿海交通成为有别于运河和长江的另一重要大通道,沿海贸易在江南经济的对外联系中发挥着日甚一日的重要作用,沙船字号也是当时上海最具实力的商业资本。

对于在江南经济和中国航海史上发挥过如此重要作用的沙船航运业,长期以来不断有人作出过有益的探讨。举其重要者,如中国学者田汝康、周世德、杜黎、萧国亮、郭松义、朱梦华和辛元欧等,日本学者加藤繁、上野康贵和大庭脩等,都不乏真知灼见。但所有既有成果,主要集中在沙船的型制船式、航运规模、沙船航运与资本主义萌芽的关系三个方面,而远没有揭示出沙船航运业的全貌,更不知沙船航运主的实态。松浦章20多年来的论著,特别是新近推出的《清代上海沙船航运业史的研究》(以下简称《沙船研究》)一书,又为沙船航运业的研究作出了新的努力和贡献。

《沙船研究》全书由序说、正文3编17章、终章以及资料编构成,具体篇章结构如下:序说,清代沙船航运业研究的课题。第1编,清代沙船航运业的萌芽。其中第1章,清代以前平底海船的航运;第2章,清代沙船的航运和船员;第3章,清代江南船商与沿海航运。第2编,清代江南沙船的航海轨迹。其中第1章,清代江南沙船和长崎贸易;第2章,清代江南沙船郁长发的航海记录——江南商船漂流日本;第3章,清代江南沙船的航运记录——江南商船漂流琉球;第4章,清代江南沙船的航运记录——江南商船漂流朝鲜。第3编,清代上海沙船航运业的展开。其中第1章,清代上海沙船航运业的展开;第2章,清代上海沙船航运业者的系谱;第3章,清代上海沙船航运业和钱庄业;第4章,清代上海沙船航运业和南货——上海棉布的流

田汝康:《十七世纪至十九世纪中叶中国帆船在东南亚航运和商业上的地位》《历史研究》1956年第8期;田汝康:《再论十七世纪至十九世纪中叶中国帆船业的发展》《历史研究》1957年第12期;周世德:《中国沙船考略》《科学史集刊》1963年第5期;杜黎:《鸦片战争前上海航运业的发展》《学术月刊》1964年第4期;萧国亮:《沙船贸易的发展与上海商业的繁荣》《社会科学》1981年第4期;萧国亮:《清代上海沙船业资本主义萌芽的历史考察》南京大学历史系明清史研究室编《中国资本主义萌芽问题论文集》,江苏人民出版社1983年版;萧国亮:《外国资本入侵与上海沙船业的衰落》《社会科学》1989年第1期;郭松义:《清代国内的海运贸易》《清史论丛》第4辑,1982年版;朱梦华:《上海沙船业》,《上海地方史资料》(3),上海社会科学院出版社1984年版;辛元欧:《上海沙船》,上海书店出版社2004年版;加藤繁:《支那经济史概说》,弘文堂书房1944年版;上野康贵:《清代江苏的沙船について》《铃木俊教授还历纪念东洋史论丛》,1964年版;大庭脩:《平户松浦史料博物馆藏 唐船之图 について——江戸时代に來航した中国商船の資料》《关西大学东西学术研究所纪要》第5辑,1972年版。

通；第5章，清代上海沙船的北货——豆货；第6章，清代沙船航运业和报关行；第7章，清代海运和沙船；第8章，咸丰八年天津入港沙船的货物；第9章，清末英商船金万利沙船的航运活动；第10章，上海市的商船会馆。终章，清代上海市沙船航运业的变质。

《沙船研究》序说回顾了迄今为止学界有关沙船的型制、沙船与航运业之关系的研究状况，提出了清代沙船航运业研究的相关课题。第1编概括介绍了中国平底海船的活动，特别是沙船在元代海运漕粮和明代海防中的作用，考察了清代沙船海运业兴盛的具体内容。第2编运用了商船漂流的大量史料，考察了17至20世纪沙船前往日本、琉球和朝鲜的航运活动。第3编考察了沙船航运业的事绩，探讨了沙船航运业与钱庄业、报关行的关系，论述了沙船南北往来运输的棉布、豆、豆饼、豆油等商品种类和数量等问题，评价了沙船运输在清代海运漕粮中的地位作用。以咸丰八年天津入港沙船的货物和英商船金万利沙船的活动为实例，揭示了沙船沿海运输的实态。以上海市商船会馆为中心，描述了沙船字号的活动样态。终章则以当时发行的中外文报纸，特别是上海发行的《中外日报》等为基本材料，论述了19世纪末到20世纪初沙船航运活动的变化。全书搜集材料之宏富、谋篇立意之新颖、考察范围之广泛、论述内容之具体，在同类课题研究中可谓无出其右。全书具有如下几个鲜明的特点：

一是取材途径宽广，挖掘出了大量罕见的珍贵资料。有关上海沙船航运业的既有研究，其资料来源主要是志书政书、文集笔记、造船海运专书和少量档案等，进入上世纪90年代以来，可以说殊少见有新资料被利用。《沙船研究》独辟蹊径，又取宏用广，除原有材料来源以外，更广及沙船漂流档案、同业文书、家谱记载、中外文报纸等各个方面；除中国所藏文献以外，更广及日本、琉球和韩国等地所藏；除中文记录以外，更兼及日文、英文等文献。作者披沙拣金，贡献给学界的材料至少有：政书，如《清会典》《会典事例》；档案，如《历代宝案》《清代中琉关系档案续编》《宫中档》《海防档》《硃批奏折》《咸丰上谕档》中的有关内容；沙船漂流记录，如日本文化五年（清嘉庆十三年，公元1808年）崇明商船郁长发船漂到日本土佐的记录《土佐国群书类从·江南商话》（日本国会图书馆藏），《土佐乡土志料》（高知县立图书馆藏）卷一所收《文化五年江南船》《江南商船之图》《江南人尺迹》，《笔语杂录》《漂船笔语》（日本宫内厅书陵部藏）《江南船应对书上》（日本高知市民图书馆藏），1935年《土佐史谈》所载《文化五年土佐漂着船关系记录》等，漂流到朝鲜的朝鲜王国政务记录《同文汇考》和《备边司誊录·各司誊录》中的《问情别单》（韩国文教部、国史编纂委员会编纂，1981年11月逐次出版）；其它沙船航运和沙船号主情形的材料，如《白性官话》（日本天理图书馆藏）《送舟周录》（日本国会图书馆藏）等；家谱，如《上海郁氏家谱》《上海葛氏家谱》《驿亭经氏宗谱》《上海王氏家谱》《续修王氏家谱》中等有关沙船字号主的材料；沙船航运业等同业材料，如《本会（绮藻堂布业公所）供应清朝官家布匹及处理同业纠纷等县府的往来文书》《上海市豆行米行商业同业公会·清同治年间豆行丰泰等七十六家行合环恩免捐事禀呈官府的文稿》（上海市档案馆藏）《上海豆业公所萃秀堂纪略》（复旦大学图书馆藏）《上海钱业公所章程》（上海图书馆藏）《上海市钱业同业公会入会同会录》（上海图书馆藏）等；漕粮海运记载，如《天津关海运漕粮免税清册》（日本静嘉堂文库藏）；文集，如《山海榷关政便览》（日本东京大学东洋文化研究所藏）陈文述《颐道堂文钞·海运续议》、王庆勋《治安全集》（上海图书馆藏）王寿康《自鸣稿》（上海图书馆藏）青浦县贡生高培源《海运备采》（日本静嘉堂文库藏）等；日文记录，如《华夷变态》《长崎志》《长崎志续编》《长崎实录大成》《续长崎实录大成》；日文调查资料，如上海东亚同文书院《清国商业惯习及金融事情》《通商汇纂》《支那经济全书》第四编等；散藏在各地的中外文报纸，如《北华捷报》《时务日报》《中外日报》《国闻报》《申报》《闽报》《厦门日报》《盛京时报》《大公报》（天津）中相关的报道。上述文献或材料，或本不为人所知，或从未见人利用，或虽知其名而一般人无缘睹见，绝大部分都是极为重要的新资料，弥足珍贵，对于相关探讨有着特别的史料价值。涉猎如此广泛，搜罗如此宏富，在一本专著中贡献出如此丰富详瞻的新材料，可以说在近年来的同类研究中是罕见的。没有“板凳甘坐十年冷”的执著精神，没有“竭泽而渔”“上穷碧落下黄泉”的坚持不懈，很难想象能够达到如此境界。时下的不少论著（包括英文著述）材料来路不正不广，观其价值不新不细，很多只是大路货或用烂用熟了的基本材料，却动辄被人褒为材料丰富、资料翔实，较之《沙船研究》，相距真不可以道里计。可以毫不夸张地说，单凭所搜集和利用的新材料，《沙船研究》就具有极为重要的学术价值。

二是奠基在如此丰厚的新颖细实的资料之上，《沙船研究》大大地拓展了研究事项。这又体现在两个方面：首先是对于沙船航运活动的细化研究。如前所述，以前的研究几乎从未涉及到沙船航运业者的具体情形，

其具体活动样态如何,人们殊少概念。这使得既有的成果有船而少人,看不到历史活动者创造历史的过程。作者筚路蓝缕,从失事沙船的漂流资料入手,从《同文汇考》《长崎志》《历代宝案》等日本、琉球方面的记载中搜集了自康熙到同治年间江南商船漂流到朝鲜半岛、日本列岛、西南诸岛等地的130个事例,列成表格,标明年代、商船所属地区、船主或船户姓名、乘船人数、目的地,按地区、年代分别统计出江南商船的漂流率。考察江南船商的航运经营实态,包括船主、船名,船主拥有沙船的数量,经营商品种类与数量,活动线路及范围,经营形式如租赁运输型、交易型,以及上海至长崎的实际所用时间等。作者从日本的史料《华夷变态》中辑录了41则到达长崎的沙船记录,得出结论:沙船型制是平底海船,上海长崎之间的航行日数在6至10天之间,乘员为30至50人不等。作者更以郁长发的航海记录作为个案,研究江南沙船航运业的经营实态,从珍藏在日本各图书馆的《土佐国群书类从·江南商话》《文化五年江南船》《江南商船之图》《江南人尺迹》《漂船笔语》《江南船应对书上》和《文化五年土佐漂着船关系记录》等书籍,第一次揭示了郁长发船的经营形态,如所载商品、船主情形、船主字号规模、各船船名、沙船规格、船照号码,船员状况如姓名、年纪、外貌、来自何地,以及郁长发船活动情形等。毫无疑问,在以前的研究中,我们看不到如此具体的有关江南航运业者的活动情形。

其次是对于沙船字号的实态研究。沙船字号经营世家的状况,长期以来是人们关注的问题,既有研究对张(元隆)朱、王、沈、郁氏等有过简单介绍,论者喜欢引用康熙后期上海张元隆立意置船百条的笼统说法,但沙船字号的规模到底有多大?其具体活动状况如何?沙船字号主的行状如何?似都未能说明。对于船主拥有的船数,清道光之际包世臣在《中衢一勺》中及王韬在《瀛寰杂志》中均曾提到过,但只说大户有船三五十号,或最豪者一家有海舶大小数十艘,而未言哪家大户。《沙船研究》由《送舟周录》所载,得知蒋炳船多达21只,并有具体船名。由《问情别单》及其它材料,知道沙船号主郁泰峰有船多达50余只,嘉庆、道光年间的郁润桂更有沙船70余只,雇用2000余人。又利用《中外日报》的报道等材料,增加了葛氏、经氏经正记、陈氏陈丰记等沙船字号世家的情况。对陈氏和朱氏等沙船主,《中外日报》几乎是长时期跟踪报道,有关活动特别详细,《沙船研究》亦列表予以表示。其中对上海沙船字号世家郁氏的考述特别详实。作者依据朝鲜王国所收藏的关于漂流的第一手记录——嘉庆二十二年至光绪四年间的9份《问情别单》所载,与上海地方碑刻、志书、文人笔记、郁氏家谱等综合考证,弄清了郁氏的有关情形,乃至其交友、藏书、发行银币等活动,尤其是揭示了作为航运业代表而使用郁森盛号开展活动的郁润桂和其长子郁彭年、次子郁松年泰峰等显赫字号主的具体活动。作者又从《问情别单》中提供的大量信息,叙述了出航所需税票手续、商品种类价格、度量衡、银钱比价及其前后变化、沙船使用年代、沙船所用木料质地、船主与船员关系、船主拥有船只数量、船户船工利润分配、舵工水手详情及家庭状况,指出这“是解明沙船航运经营的重要资料,类似西洋诸国各船舶的航海日志那样的资料,中国商船特别是帆船情形极少记录的现状,就弥足珍贵”。在此基础上,作者对郁氏及其它沙船字号主的事迹予以评论,指出郁氏航运业从兴盛时直至其衰退期,保有数十只沙船,尽力于上海与华北、东北地域之间的航运事业。郁氏积蓄财富的一部分,由郁泰峰用于搜罗古籍善本,其部分珍藏现在还残留在东京的静嘉堂文库。而沙船航运业者王永盛商号、郁森盛商号、经正记商号等,曾以其号名铸造银币,为清末上海的经济作出了贡献。作者更颇有见地地指出,要考察18世纪初期至20世纪初期200年间的上海历史,不能无视沙船航运业的活动。作者还将船商的发展与江南经济联系起来,指出清代江南经济的发展,与江南船商的兴盛同时,由于江南经济的发展,带来了船商的隆盛。《沙船研究》有关上海沙船字号主的如此详实的考证,展示出来的上海沙船字号主的面貌,可能是该书最为精彩和最为突出的成果。凭借这些成果,结合全书其它部分的有关论述,我们可以清楚知道清代上海沙船字号主具体的航海贸易活动和前后兴衰的轨迹,上海沙船字号的面貌就更为清晰,清前期上海史特别是航运业史的内容就更加充实丰满起来,江南经济史从而也增加了重要的篇章。

三是细化或匡补了既有的研究。这体现在以下几个方面:

如清代上海沙船到底有多少,文献笼统说有二三千艘,今人也人言言殊。根据档案中《锦州牛庄等属征收税银清单》所载,《沙船研究》明确指出,嘉庆时各地前往东北的船只多达3000艘,其中主要是来自长江口附近的沙船,给人以明确的时代和数量概念。

如沙船的有关问题,造船史界一向颇感兴趣。关于沙船型制,特别是其长宽比例,是造船史界一直探讨的课题,但很少使用具体材料来证明。《沙船研究》依据松江府青浦县贡生高培源《海运备采》所载,清楚地

复原了沙船的长宽尺寸和载重量,并与失事沙船的具体尺寸作了比较,对照唐船图与南京船图,精确地确定了沙船的形状。如果能够弄清沙船的使用年数,就可以计算出航运成本。时人均称沙船可用10年,甚至称1年不用即朽坏。作者通过《问情别单》中船员的回答,知道该船造于何年,可以推算出其运营有长达20余年者。又根据晚清《北华捷报》和《中外日报》的报道,可知沙船实际运营年数一般都在10年以上。沙船的造价,一向说不清楚。作者引用《上海王氏家谱》中所载:称道光十二年时王文瑞建造张原发沙船一艘,“计一应工料建本银九千三百八十八两”,可知沙船实际造价;记“十四、十九两年进坞修费共一千五百十七两”,可知沙船维修年限及维修费用。又引用《北华捷报》较详细的报道,说上海最大的船主有船60艘,大船装载6000石,造价每石需银7两,所以一艘大船要用上海海关银7000两。这些结论,要比以前的研究给人更明晰的认识。

如沙船运输的商品,论者都知道南布北豆(饼、油),但具体商品种类及其价格并不清楚。《沙船研究》设有《咸丰八年天津入港沙船的货物》专章,利用《天津关海运漕粮免税清册》所载,考察了当年沙船搭载的具体商品及其价格等,更列成表格反映日期、船户名、装载商品名称。因为这是按定章免税而被记录在册的,所以由此我们又可以清楚地了解那时海运漕粮搭载商品的具体操作情形。

如沙船航运业与其它行业的关系。沙船航运业靠钱庄挹注资本,钱庄靠放贷沙船运输获取厚利,一向为人所论述。作者以上海钱业同会录和《申报》《中外日报》等资料,具体考察严同春沙船商号,并据《中外日报》所载列表说明。又以《字林沪报》《中外日报》等所载考察李也亭久大沙船商号。沙船航运业与棉布业的关系是另一重要关系,盖因沙船北运货物以棉布为最大宗商品,以前的研究可见于徐新吾先生主编的《江南土布史》,书中提到了祥泰布号的情形。《沙船研究》以《中外日报》所载,首次考察德大布行经营沙船业运输的详细情形,并列表示明。对沙船航运业与报关行,《沙船研究》考察了具体的税行税牙及纳税手续等,所得出的结论认为:上海的碑刻资料和《字林沪报》等所见的“税牙”、“税行”,是后来被称为“报关行”行业的先驱,是古代中国各港湾业已存在的船行的一种。这种结论是能够成立的,我们只要看看清前期作为江海关分关太仓刘家港的纳税情形,就可以印证这一点。《沙船研究》的这些论述,都深化并推进了相关课题的研究。

如上海市的商船会馆,这是一个实力雄厚,成立较早,而又不同于同时期上海其它地域会馆的商人同业会馆,在上海航运史和工商团体史上都有着重要地位的一个组织。《沙船研究》考察郁氏等沙船号主在商船会馆中的活动,考证苏州人石韞玉主持商船会馆事务的具体时间等,均甚为精当。

如沙船航运业在清代漕粮海运中的作用。清代漕粮海运是中国运输史和海运史上的大事,也是官运商力的进一步发展,但以往的研究多从漕粮运输的角度论述,而很少从沙船字号的角度展开讨论。《沙船研究》从《江苏海运全案》和《浙江海运全案初编》等书中辑出有关材料,制成《道光六年海运郁同发船运航表》、《道光六年海运沙船运航表》、《道光六年海运郁其顺船运航表》和《道光六年海运上海籍沙船重复运航表》,而且通过沙船始发地、卸粮地和购货地的地方新闻报道,具体描述了沙船装运漕粮、贩运豆粮以及到港离港日期等详细情形,赋予了沙船在清廷漕粮海运中的应有地位。

如清代后期沙船运输的衰落,学界虽有较多研究,但限于材料,大多只是描摹了衰落大势,而有欠细致。《沙船研究》用3章的篇幅,专门加以考察。随着五口通商,外商航运势力加入沿海贸易(同治元年外国船只也可经营豆石运输),而汽船运输业的发达,使得沙船航运业日益衰落。但在此衰落过程中,也有沙船被外商运输业所雇用。《沙船研究》列出《清末英商雇船金万利沙船的航运活动》专章,考察清末英商雇船金万利沙船的航运活动,考察了日俄战争后被日本军舰镇压的金万利沙船的航运情形,探明了在整个沙船航运业严峻的形势下金万利号自1899年到1905年间的航运活动。并发现该船曾先后为陆吉号、益昌号、永记、裕兴号、顺永号、吉裕号、萃丰号、德大号、协泰号等9家商号和英商丰茂洋行运输货物,更进一步认为金万利号并不属于特定的沙船航运业者,而是由沙船船户自主经营,是一艘可以租赁运输货物的营业性沙船,是典型的租赁经营型沙船。作者还系统搜集了金万利号活动地域的方志记载,以及日方的记载,综合叙述,按时间列表,示明金万利号的航运业状况。更如实地指出:以金万利沙船为代表的活动,“这应该看作沙船在航运业务锐减下求生存的一种手段”。《沙船研究》又辟《清代上海市沙船航运业的变质》专章,以上海出版的《中外日报》等报道为主,论述了在近代政治变迁下上海沙船航运业的实态,绘制《入港沙船数表》,以揭示1899至1902年间每年抵达上海的沙船数;绘制《1899年上海市主要沙船商号的航运状况》表,以明示各号沙船只数、航海数、主要航地;绘制《镇康号沙船航运业1899年中航运状况》表,以明示该号沙船经营状况;

绘制《1900年上海市沙船商号所有船舶·航海地》表；绘制《1900年沙船航运地比率表》，以显示东北各口到达沙船的比例；绘制《1900年沙船航运实绩表》，清楚地揭示了该年各商号各沙船航运到东北各口的具体次数等情形；绘制《慎记沙船商号的钱增裕沙船的航海事例》表，将该号自1898年至1902年间的航运情形展示出来，并进一步计算其所历天数、日行里程，探讨其所费时间多少的原因；又根据档案制成《天津入港海运沙船数》表；根据《时报》所载制成《光绪三十一年（1905）沪南油市进口油豆船》表以及《宣统年间进入上海的沙船轮船数量表》等；更以光绪八年巨顺亨号，光绪二十四年巨丰顺、周裕丰号，光绪三十一年陈丰记号的倒闭为典型事例，论述沙船业的衰落。以具体的数据来说明近代上海沙船业的衰落及其程度，将结论建立在可靠的数据之上，这样的研究无疑具有极为充分的说服力。

《沙船研究》也有匡正之处。如加藤繁根据当时所发的银饼，曾断定王永盛、郁森盛和经正记都是钱庄的牌号，而《沙船研究》明确指出这几家实际上都是沙船业巨商，而不是钱庄。

《沙船研究》的作者广泛搜集珍藏在中国、日本和韩国等地的资料，从中文、日文和英文等文献文书中挑选并贡献给学界大量系统的第一手资料，并从新的视角对清代上海沙船航运业作了全方位多层次的考察，清晰地展示了清代沙船航运业的全貌和上海沙船字号主的实态，大大地推进了相关专题的研究。因此《沙船研究》堪称沙船航运业研究的集大成者。

然而，同任何研究一样，《沙船研究》也存在尚待斟酌和明显的缺憾之处，有些问题似可进一步深入探讨。清道光年间海运漕粮，招徕沙船装运，既给水脚，又准议叙，但很多沙船主并不愿意受雇，甚至已具承揽者也逗留不前，盖因民间贩运之利厚于官运所给水脚，官方发放运价又多克扣窒碍。后来，由于油豆饼生意被夺于轮船，沙船运输整体衰落，随着外国轮船可以经营油豆饼运输，有税无厘，运入内地时又用半税单以免厘，沙船经营更是雪上加霜，多致失业。装运漕粮则既有运费，又能搭载货物，回航时又可到关东买货回南销售，故沙船业又争先恐后，惟恐不能揽运到官方漕粮。然而官府克扣运费，或不能及时发放运价，又使得沙船畏缩不前，以致海运局封关，不准沙船驶出。有关沙船对装运漕粮态度的前后曲折变化，沙船运输与轮船、外国运输业的关系等，似可以进一步探讨。

另外，有些问题还可作深入考证。《沙船研究》在引用沈宝采《忍默怨退之斋日记》之际，提到咸丰五年上海有24家船商，认为其中的陈有德、陈文献极有可能是陈增钧家，即陈丰记沙船号，但后文所引《中外日报》光绪二十七年的报道明确提到“商船董陈丰记主陈梧”，显然陈丰记号主不是陈增钧，陈有德、陈文献更不可能是陈增钧。

有些问题则可以进一步加以论述。如豆货具体交易形态，书中未曾深论，从现有材料来看，是可以作些努力的。再如书中提到了各个时代的沙船号主，也制作了多份有关沙船字号主情形的表格，均极有价值，但对沙船号主数量之前后变化有无可能作出更具体的统计？或者作一个大概的估计？沙船航运业兴衰对于上海市面乃至江南经济都有重大影响，有无可能进一步分析，作出评估？这些问题，都是值得作者和我们共同思考的。

书中也有个别地方属于明显的疏忽或误笔。如第250页表4和253页表6，都是《道光六年海运郁其顺船运航表》，完全相同。第244页将道光六年实施海运的陶澍称为安徽巡抚，其实陶澍是江苏巡抚。作者从《时务日报》和《中外日报》中检出沙船名、商号名，列表示明；更从《时报》中列出宣统元年十二月至民国元年4月《沪南油市进口油豆船表》、宣统二年正月至辛亥年十二月《上海入港油豆船（沙船）连轮船数》表；又从《沪报》、《字林沪报》、《同文沪报》、《时报》、天津《国闻报》和《大公报》、《盛京时报》、《申报》中抄录出有关航运的资料；从《时报》中检出沙船名号、来航地等；依据《江苏海运全案》编成《道光六年实施海运船册》、《道光六年海运沙船名索引》等。将这些材料从浩繁卷帙中查检出来，作为附录与人同享，大气大度，难能可贵，只是所附资料断句时有错失，令人不免有美中不足之感。而且书中印刷错误也有不少，与该书的学术价值不相适应。

综上所述，《沙船研究》材料极为丰富新颖而论述略显不足，是一部既有开拓又有深化的有关沙船航运研究的集大成之作。

（责任编辑：段 炼）