

命的損失。所以，有風時，高高的龜山島便如屏風一般可以為船隻擋風。例如：南風大時，船隻可以停泊島的北邊，反之，北風大時，船隻便停泊在南邊，待風稍小時再行出航。以此而言，龜山島對船家而言，除航行海上的有形指標外，更是為其擋風避難的屏障，實為宜蘭地理上天然獨特的景觀。

另一方面，由於形成烏石港的西勢大溪，自員山鄉流經宜蘭城、壯圍鄉、礁溪鄉後於頭城鎮出海，所以這些鄉鎮市在當年均為其流域，若以蘭陽溪為界，溪北為西勢地區，也就是說整個西勢地區均為西勢大溪的流域，沿著此河道，貨物以駁船或小型的鴨母船便能直通流域，而透過烏石港而進來的民生物資，便也沿著此河道而販售到溪北各地。以此來看烏石港，便能清楚地了解到其歷史地位和價值。舉凡溪北出產的稻米、苧麻等物資，經烏石港而行銷到台灣海峽對岸的中國福建、廣東、江蘇各地。同時這些地區的貨物為宜蘭所缺乏且為民生必需品便也透過烏石港而輸入宜蘭，滋養著宜蘭人民與社會，需屬於移民社會的宜蘭便在烏石港的庇蔭下而得以成長、壯大。

此外，做為一個宜蘭平原北端的河港，烏石港在當年習慣被稱為西港，位於蘭陽溪出海口的加禮遠港則為東港，至於目前繁榮船隻擁塞的蘇澳港，由於當年尚屬未開發地區，且地位在宜蘭平原外的另一區域，地理上屬偏僻地區，又與宜蘭平原隔著山脈，所以其踏上歷史舞台要待1895年日本統治宜蘭後，引進大型郵輪後方才改變其歷史面貌。而屬於沙岸地形的烏石港和東港受制於先天環境的因素，大型郵輪當然無法出入，其航運的價值自然不如蘇澳

港，然而，有清一代，船隻以帆船為主，且烏石港位在宜蘭北端，沿著海岸而行的船隻一繞過山頭，烏石港便顯現在眼前，直接便能入港卸貨、裝貨，所以其地位和價值比目前還有簡便船隻停靠的東港更好更大。

前面講過，整個溪北地區均為西勢大溪的流域，所以這個區域自然變成烏石港的經濟區域，也就是說除沿岸的區域外，連遠在山邊的員山鄉，透過河船沿著河道便與烏石港連繫一起，人民平時日常用品，以及自身生產的農產品，均以河船貨暢其流，直通有無，而這條河道便是當年溪北主要的交通、運輸動脈，支撐著宜蘭人民的經濟生活。以宜蘭平原而言，由於河道分歧呈網狀，不止溪北，溪南如羅東溪、冬山河、馬賽河(新城溪)等均可行走河船，並於出海口形成小型的河港，由於自然景觀的變遷，我們已無法想像當年的河船自五結鄉的利澤簡，沿著河道可以直通到羅東南門河邊的羅東國小一帶。同樣的道理，當年的西勢大溪其河道的景緻，已無法恢復，但是比較起來，整個西勢大溪航運規模絕對比溪南各溪更大更壯觀。由於有河船行走，為了方便休息或裝卸貨物，便由官方或民間設置渡口，這些渡口有的已不見其名稱或地點，但仍然流下幾個令人懷念的地方。例如：位在員山鄉的渡船頭、宜蘭市的下渡頭、礁溪鄉的車路頭、壯圍鄉永鎮廟前的稞寮等。所謂稞寮乃船隻行走至此，人員可以休憩、貨物裝卸，而人民為了謀生，乃於此搭建草寮，並販賣稞糕之類的點心，以補充體力，為下一站的航程作準備。

以航路和航程來看，烏石港不僅和對岸的中國有所連繫外，於島內則和蘇澳、基隆、台