

了繁榮熱鬧的市容，本地商人也設立行戶，經營進出口貿易，如頭圍和平街上的水郊十三行，便是一個典型的例子。

所謂行船走馬三分險，自福州五虎門放洋入蘭，水程四百里，據清朝古籍「噶瑪蘭廳志」的記載，其間必須經過紅水溝、黑水溝，「海水皆碧紅黑二色，終古不淆，而黑水溝尤險，廣百餘里，袤長莫溯其源，極深無際，波濤潏回，舟至此，桅篷俱動」，進士出身的噶瑪蘭第廿七任通判(相當今日之宜蘭縣長)董正官，於道光廿九年，距今一百卅八年前，自五虎門搭船來宜上任，記述到：「葭月六日，由三沙放洋，是夜風濤大作，撞擊如雷，船前身水漏滿艙，無從尋補，舟人大恐，正過黑水溝時也，十餘人盡夜掣汲不替，天曉見山，舟已南行，轉帆折往東北，午後收泊雞籠口(今基隆港)，此行險矣哉。」

度過黑水溝，來到柳鼻(即今臺北縣鼻頭角)一帶，這裡南北異風潮汐反昃；內地商船，必候南風渡臺，及至柳鼻，又須另候北風方能開航，且必依島嶼而行，否則東風一搨，便會傾覆。由此可見，乘船入蘭，實在得把生死置之度外才行。

此外，烏石港的啟閉，又深受季風的影響；每逢秋季北風將起，即需啟棹出港，走避一空。等到來年春天，南風盛發，各地帆船一夕之間全出現了；道光六年距今一六一年前，噶瑪蘭第十一任通判烏竹芳，目睹此一奇景，

作了首「石港春帆」詩：

石港深深口乍開，漁歌鼓棹任徘徊；那知一夕南風急，無數春帆帶雨來。

「石港春帆」正是蘭陽人舊八景之一，在清代曾是詩人墨客歌詠吟誦的對象，留下若干詩篇，描繪出烏石港的動人豐采。

不幸的事於光緒四年，距今一百零九年前發生，這年洪水為災，通烏石港之河道淤壅，船隻改由打馬?出入。到了光緒九年二月三日，又有一艘美國大型角板船觸礁沉沒，將港口堵塞，烏石港至此功能喪失，逐漸淹沒，變成一片沼澤砂丘，日益被人們從記憶中遺忘矣。

如果我們將縣內古蹟，按照縣級標準來評估的話，那麼，始為漢人開拓之立足點，繼成蘭陽貨物集散中心的烏石港，應該列為宜蘭縣第一級古蹟。然而有些短視無知之士，竟想把烏石港改見成一個備用魚港，供漁船避風之用，這種想法實無異於殺雞取卵；要知道古蹟遺址是一種不能復生，無法取代的文化資產，我們若能善加維護，多予宣傳，則可成為取之不盡，用之不竭，年代愈久，愈能吸引遊客的觀光資源，其所帶來的長期效益，又豈是一座漁港與之比擬呢？所以若想建設烏石港，必須聘請古蹟專家，從恢復原貌舊觀入手，規劃引入傳統帆船，在艙中開闢「開蘭史蹟博物館」，如此或可彰顯烏石港詩情畫意的風采，及其永存不朽的價值。