

鹿耳門志第二輯發刊辭

鹿耳門的史蹟，從民國五十年開始論爭。我們土城正統鹿耳門聖母廟，爲眞蹟不容曲解，特編鹿耳門志第一輯，舉眞闢謬，以正視聽。逮臺灣大學曹永和教授的「歐洲古地圖上之臺灣」大作出，按圖索驥，正如林衡道教授所說的，小學生也知古鹿耳門港在何處。本廟爲此不再作無謂的辯詰。遂聯合城東、城西、城南、城北、城中、沙崙、青草等七里信徒，配合全臺及海內外善信人士，尤其得指南宮高董事長忠信先生及林榮木主委的協助，齊心協力、奮發不懈，在六年時間，鼎建大廟，宏敞軒豁，爲遠東冠。

民國七十年，退火舊廟，安座新宮，本廟迅即成爲觀光重鎮。萬方頂禮，香火鼎盛，靈爽感化，無遠勿屆。爲配合新的規模，擬定了管理委員會新的組織章程，在民國七十四年九月初一日，正式產生正統鹿耳門聖母廟管理委員會。由方文科先生出任首屆主任委員，於是原管理人蔡紅沙先生二十多年的辛苦得卸仔肩；而歷屆董監人士，更慶擔待有繼，厚慰慰藉。

在這新階段的開始，特纂輯「鹿耳門志第二輯」，將古港考證，重加整理；本廟典制及文教活動資料，彙集成編。俾留考獻，光大傳承。尙幸專家學者垂鑒正之！

正統鹿耳門聖母廟歷任董事長主任委員芳名及任期

第一任董事長黃天在先生
任期自民國41年至44年

第二任董事長蔡紅沙先生
任期自民國44年至53年

第三任董事長蔡文蛟先生
任期自民國53年至68年

第四任董事長吳進家先生
任期自民國68年至73年

第五任董事長陳順水先生
任期自民國73年至74年

七十四年成立管理委員會
主任委員方文科
任期第一、二、三屆、現任

諸位犧牲奉獻，功績堪旌，爰誌承授，以垂永遠。

中華民國七十五年農曆正月正統鹿耳門管理委員會謹誌

鹿耳門志 第二輯

鹿耳門志第二輯發刊辭

1. 鹿耳門古港道里綜考	黃典權	一
2. 北港道與鹿耳門	賴建銘	九三
3. 鹿耳門史料新探	高崇煦等	一〇六
4. 正統鹿耳門聖母廟沿革	管理委員會	一一二
5. 慶祝中華民國建國七十年紀念民族英雄鄭成功登陸鹿耳門三百二十年追思湄洲林默娘聖女廟祭典紀實	本廟董事會	一二二
6. 聖母樂章	黃典權作詞	一五五
7. 聖母釋奠舞佾圖繪	方省曾譜曲	一六二
8. 中華民國七十一年觀光節暨元宵大會企劃草案	方省曾編作	一六二
9. 乙丑迎春鞭春紀盛	本廟董事會	一八三
10. 青草崙古北汕尾城隍廟碑記	管理委員會	一八七
11. 海安宮合火紀盛	黃典權	一八八
	管理委員會	一八九

鹿耳門古港道里綜考

黃典權

中華民國五十年八月，由筆者主筆，與南市先進許丙丁、顏興、王鵬程、高崇熙、賴建銘諸先生，合作「鹿耳門古港道里方位考」，歲月不居，荏苒距今二十有四年。回念前塵，不勝感懷！這中間顏、王、許三先生先後謝世，每念哀生！幸崇熙、建銘二先生時能晤言切磋。這中間一則由海內學人不斷探研，撥雲開霧的新見解增加很多；再則臺灣銀行經濟研究室的「臺灣文獻叢刊」增刊了將近兩百種。我們所受的啓示，所得的新材真是與時俱進，而且愈近愈富。堪以自慰的是我們的前考雖需略作修正，但結論大體尚還不差。綜合同仁等「方位考」發表後的一些補證文章，（註一）進而參考更多的文獻，融彙爲一，草成此文。

一、鄭成功著績鹿耳門時的古港里程與方位。

「大明招討大將軍延平王國姓」成功（註二），也即通稱的鄭成功，捨澎湖外，他在臺灣着陸的始著區域是鹿耳門。有關史料中，首推身與復臺壯舉的成功隨員戶官楊英所著的「從征實錄」最重要。

「實錄」說：

「（永曆十五年）四月初一日黎明，藩（鄭成功）「坐駕船」即至臺灣外沙線，各船魚貫絡繹亦

至。辰時天亮，即到「鹿耳門線外」。本藩隨下小哨，繇「鹿耳門」先登岸，踏勘營地。午後大鯨船齊進鹿耳門。先時，此港頗淺，大船俱無出入。是日水漲數尺，我船極大者，亦無□□（註三），（亦天）意默助也。是晚，我舟齊到，泊禾寮港，登岸扎營近街，坊梨□□□□。（令宣毅）前鎮（陳澤）督虎衛將坐銃船扎「鹿耳門」，（牽制）水師甲板，并防北線尾。」（註四）

這裏面，鄭成功「先登踏勘營地」的「鹿耳門」指的是鹿耳門港（水道南瀕的陸地；而「大鯨船齊進」的是鹿耳門港道的水域。因之紀念鄭成功的理想的鹿耳門地區應該選定在古鹿耳門港道的南邊沿岸。

除了「從征實錄」，其他如阮旻錫「海上見聞錄」、夏琳「海紀輯要」、江日昇「臺灣外記」，以及臺灣府縣各志，風土雜記，凡與臺灣全島、全府或全省的全盤史事概述，或多或少都會提到鄭成功進軍鹿耳門的史事，他首次著績於此，是絕無可疑的。中文文獻如此，外國文獻亦然，茲但舉最重要的C. E. S.「被遺誤之臺灣」（Verwaarloosde Formosa）所記如下：

「貿易風已經過去，他就利用機會在一六六一年四月三十一日拂曉（註五）來到臺灣的海邊的可以望見Zeelandia城之處，帶着幾百隻戰艦，滿載着二五〇〇名兵士。他的兵士，都很勇敢，且因久與滿清人戰爭而富於經驗。國姓爺的副司令官也是一個Tatar人，叫做Bepontok（註六），是個老練的將官，他突然帶了艦隊進入Lakjemyse（鹿耳門）水道中，在距Zeelandia城約二哩（註七）的北部的諸島之間。這條水道足可容二〇隻木船並列地開進去。然後他把他的

艦隊分佈在Tayouan（註八）和臺灣本島之間的海灣中，使他的軍隊全部登陸。（註九）

這充分說明成功的艦隊全師悉由鹿耳門港駛進臺江。今天憑吊烈蹟，訪問古墟，無疑古鹿耳門港道是個最好境界。考證古代地理，古地圖無疑是上乘的資料。二十多年來，賴曹永和先生對荷蘭古圖的闡釋，林朝榮先生由地形變遷所作的探討，為我們立證祛疑，打開了重要的困惑。於是本如天書也似的荷蘭古圖，乃能如按手冊。下舉各圖，對鹿耳門古港的考定最有幫助：

壹、「一六二九年Jan Garbrantsz Block（簡譯勃洛克）所測繪大員圖」（以下簡稱「一六二九年大員圖」），根據曹永和先生在民國五十一年六月出版的「臺北文獻」第一期所發表的大著「歐洲古地圖上之臺灣」一文，可詳悉此圖（附圖壹）的內容。

本圖是一六二九年九月十三日在「大員溝」內的「Jacht 船Texel號」上測畫的海圖。

圖上的一些有關標幟是考證鹿耳門古港的好資料，值得註記：

1. 圖上A字是Zeelandia 熱蘭遮城的標幟。

2. 圖上B字是堡壘（de rondijt）代號，即指「海堡」（Zeeburgh）而言。

3. 圖上C字代表Proventie 市，即赤嵌街，殆指今臺南市民權路永福路交叉一帶的地方。

4. 圖上四個G字指het eijlandt Papombaij北線尾島，其中西北端的那一個G字，殆係表示鹿

耳門村。

5. 圖上D代表「水溝或入口」het gadt ofte incomen，也即北線尾島南端的港口，即今臺南市四草里。

6. 圖上H代表「北方的水溝」het Noorder gadt，也即鹿門港或鹿耳門水道。

7. 圖上I指新港溪de rivier van Sinckan（註十）

8. 圖上K指蕭壠溪，相當於今之曾文溪。

本圖的比例足爲duijische mijlen 荷蘭湮（海里）（註十一）註記在該圖的下方。一個荷蘭湮等於七、四〇七·四一公尺。十五個荷蘭湮等於一個緯度。

本圖除比例尺外，還有經緯度。曹氏大作說該圖「上面的地形圖和下面的海圖之間，繪一橫直線，以點分割相等距離的線段，並附有數字，最南端數字是50.其次是51，52，53，54，……58，59，23，1，2，3，4，……10，11。……與現時的地圖……有約二分的偏差。」這偏差並不影響緯度的長短；換言之，此圖等於具備雙重的比例尺，標準一致而明確。

從這幅繪成在鄭成功復臺前三十二年的古地圖上，根據其比例尺可量出下列史蹟間的距離

一、Provincie 市——赤嵌街（今日赤嵌樓位置附近作基點）距Zeelandia 熱蘭遮城，量計曹先生大作所附原圖影照的比例距離爲〇·五六二荷蘭湮，換算公制得四·三六公里。

二、de rondij t——海堡距Zeelandia 熱蘭遮城量得比例距離爲〇·五荷蘭湮，換算公制得

三・七公里。

三、het Noorder gadt「北方的水溝」，即鹿耳門港的外（西）□距 Zeelandia 熱蘭遮城量得比例距離爲一・二七五荷蘭哩，換算公制得九・五公里

四、het Noorder gadt 鹿耳門港的內（東）□距 Zeelandia 熱蘭遮城量得比例距離爲一・一七五荷蘭哩，換算公制得八・七公里。

五、以正北爲零度，量計鹿耳門內外口的方向，其位置在熱蘭遮城北北西三十一至四一度間。

拿上面計量的結果勘對今日的實測，今日赤嵌樓距安平古堡爲四・三五公里，圖面量度雖說略多，但僅僅十公尺之出入，堪說非常接近，換句話說，這一六二九大員圖是經得起考驗的，它的準確性沒有問題。因之西元一六二九年古鹿耳門港在今安平古堡北北西的八・七至九・五公里等處。

貳、「十七世紀 Zeelandia 市等地之海圖」（附圖貳），製作年代約在一六四〇—一五〇年間。圖上一些標幟值得提起的有：

1、't Fort（城堡，即 Zeelandia 城）和 De Stad Zeelandia（熱蘭遮街，即楊英「從征實錄」所說的「臺灣街」）。

2、't Noorder Canaal 北方水道（在今四草）和 't Suider Canaal 南方水道（入安平大港之口）。

三、reduit Zeeburgh 方形海堡和 Plaat van Bassenboy (北線島)。

四、Lacjemoie 鹿耳門 (村) 和 't gat van Lacjemoie 鹿耳門港 (溝)。

五、Verse Rivier 淡水溪 (二層行溪本流) (註十一) 和 Soute Riv 塩溪 (即今三爺官溪) (註十三)。

六、't Hagenaars Bosh 哈赫拿爾——海牙森林 (註十四)，今大林 (大同路南北) 一帶。

七、het vleckje Provincie、普魯岷希亞 (赤嵌) 村。在今民權、永福兩路交會之大井頭一帶。

八、Groendal 綠谷，即今開元寺附近的石頭坑 (溪)。

九、De Sincans Riv 新港溪。

此圖沒標出經緯度，却有比例尺，原文是 *Schale van 800 Roeden of een half uur gaans* 意即八百 Roeden 或半小時行程的比例尺。這比例尺數十年來給筆者無窮困擾。根據圖表所示，「

Zeelandia 跟 *Proventie* 附近海邊四公里多的實際距離，以勘證這比例尺，一個 *Roede* 絕不能等於十公尺，十公尺的比例標準要等法國大革命後才確立；證以比例另句說明是「半小時行程」，八百 *Roeden* 要是等於八千公尺半小時走得來，那非長跑健將不可，那麼這個比例是有問題的。但是很令人困惑的是，根據臺灣省文獻委員會函詢荷蘭學術機構和學者的結果，在十七世紀初 *Roede* 與公尺的比例有七種不同的標準，

最長的是一比五·七四的標準。據此比例計量，赤嵌海邊，即今赤嵌樓一帶距安平古堡才兩千公尺，較諸台南空軍醫院舊址（今爲臺南市警察局交通隊）跟安平古堡的實際距離還要短。爲此地學權威如林朝榮先生就只好不加採用而另找標準。（註十五）後來筆者讀到日本中村孝志先生的「荷領時代臺灣南部之鱸魚漁業」一文引自「大員商館日誌」指「Tancoya（打狗仔，即今高雄市）與猿山（Apem Berch）之間，有狹的水路」指的是今日高雄的港口，「不超過十五Roeden」，又說「高約三十Roeden的猿山的北端，其頂上有縱十三Roeden、橫五Roeden的平地……」。這裏跟Roede 發生關係有山有水，山即壽山，港即高雄港口，參考臺灣省文獻委員會刊行「臺灣叢書第七種」的陳正祥先生所編的「臺灣地名手冊」，其「高雄港」一條說：「港口極狹僅約一五〇公尺」，另云：「壽山之最高點爲三六二公尺」。這「一五〇公尺」和「三六二公尺」跟「大員日誌」的「十五和三十Roeden」簡直是若合符節，要是按照省文獻會從荷蘭調查回來的比例去套翻，那高雄港的寬度、壽山的高度都非截短半截不可。何況壽山頂上那「縱十三Roeden和橫五Roeden的平地」真才只三十幾公尺長，十幾公尺寬，不知如何而與「築城」的思想？所以這些Roeden要不都是一與十公尺的比例，就不能夠落實。拿這例證與「十七世紀海圖」比較更可知一個Roede 等於十公尺才是當年臺灣一帶荷蘭人每予採用的標準。爲此，我曾請教過一位荷蘭友人，他說Roede 與公尺成一與十比，當然是荷蘭自古而然的一種標準，所以後日才會被採作統一的標準制度。爲此過去以尺度比例過相責督的人士，應該冷靜地接受這些實證的

結果。

確定了一個 *Roede* 等於十公尺這個比例，那「半小時行程」的界說反而需要加以訂正。經過這一番討論，我們可以放心以這個比例去量計下列史蹟的距離來：

一、*het vleekje Provincie* 赤嵌村海邊和 *'t Fort* 熱蘭遮城的距離是四三五 *Roeden* 換算公制是四三五〇公尺，即四·三五公里。

二、*Reduit Zeeburgh* 方形海堡距 *'t Fort* 熱蘭遮城三七〇 *Rouden*，等於三七〇〇公尺，亦即三·七公里。這一城堡在一六二九海圖都已存在，用該圖比例以計量，兩者的距離也一樣是三·七公里。

三、*'t gat van Lacjemoie* 鹿耳門港外（西）口距 *'t Fort* 熱蘭遮城為八七〇 *Rouden*，等於八七〇〇公尺，亦即八·七公里。

四、*'t gat van Lacjemoie* 鹿耳門港內（東）口距 *'t Fort* 為八三三 *Roeden*，等於八三三〇公尺，亦即八·三公里。

五、以正北為零度，量計鹿耳門內外口的方向，其位置在偏西三六至四六度間，換言之即在北西北至西北西間。

參、「一六五二年 *Cornelius Plochoy* 所繪 *Zeelandia* 市等地之海圖」。和上題的「十七世紀

Zeelandia 市等地之海圖」可說全一樣。註記的方式略異，且比例尺僅只畫出一半，即曹永和先生猜想的「四百Roeden」比例線段，所以「推測」這兩幅「很可能是同一人在同時代所繪的地圖」。為此憑據本圖所讀出的 Zeelandia 與 Lacjennue（拼字與前圖稍異）的距離，與前題相同，可毋庸複贅。

肆、「被遺誤之臺灣」一書紀錄之探討，是鄭成功復臺時鹿耳門古港何在最直捷了當的解決方法。

前文所引已知「Lakjemuse 水道」是「在距 Zeelandia 城約一哩的北部的諸島之間。」這句話臺灣省文獻委員會改譯成「北方島嶼間的鹿耳門水道距離熱蘭遮城約一哩多 (Eene groote mijle)」。

(註十六)

這「一哩多」的「mijle」究指多長，嘗困擾筆者長達二十餘年。請教過臺灣省文獻委員會，據該會發函荷蘭調查，所得答覆有二：(1)荷蘭萊典大學徐理和 (Z. Zurcher) 教授答覆說：「十七世紀一哩 (mijle) 應等於五·五五五六公里 (即五五五五·六公尺)」。(2)荷蘭國立檔案館(Het Algemeen Rijksarchief ('s Gravenhage)) 提供資料表示：「西元一七八〇以前的荷蘭國的航行裡為七四〇七·四〇公尺」。

究竟「一哩多」的「哩」在這裏要等於「五五五五·五六公尺」，抑係等於「七四〇七·四〇七公尺」呢？這是首需探討的先決問題。其次那「多」的分寸也該細費斟酌。先談「哩mijle」字。觀察地理景觀，熱蘭遮(安平)與鹿耳門港中隔安平大港的水域，其間海事活動頻繁，所以十七世紀初荷人畫

出的這一帶的地圖幾乎一律是海圖 (chart)，荷蘭檔案館也才叮嚀似地說明這一時際航行「湮」的長度為何。前面所舉「一六二九大員圖」的「duijsche mijlen」可說是最明確的實證，認真說來，「mijle」在這裏應該正譯作「湮」字，長度自然要採用七·四公里才會準確。這不僅是理論的問題，更重要的是有着堅強的證據在。因為當年荷人在臺灣的道里計程多數採用 mijle 的制度，所以它不是鹿耳門熱蘭遮城間獨佔專用的量度，其量制比例無疑需適應於絕大多數同一地區同一時代的紀錄；尤其沒有理由說它在甲處是一種比例，而在乙處會是另一樣長度。今天我們如果說臺南市的一公尺等於三市尺，而到高雄市要變成一公尺等於四市尺。豈不等於笑話。根據筆者找出的十七世紀初一些臺灣 mijle 的外文紀錄，除掉鹿耳門的這一條外共計有五，如採一個 mijle 等於五五五六公尺的比例用作計算的標準，五處的答案都要歸於否定：

一、Dapper 之「中國遊記」(註十八)曾說：

「Tankoya 距 Tayouan 七哩。」(註十九) Tankoya「打狗仔」，即今高雄市，Tayouan 為今安平。我們參考張其昀先生主編，國防研究院出版的「中華民國地圖集第一冊臺灣省」一書，就高雄港(註二十)和安平古堡間作直線計量，得四十五公里。

再取古紀錄的「七哩」討論：如按每哩等於五五五·五六公尺計量，才得三十八·八九公里，這要比直線的距離還短了六公里，顯然不符實際，而且無法解釋何以差異之故。再按每哩等於七四〇七·

○七公尺計算，得五一·八五公里，較直線距離多六公里多，其差異之故到可以解釋，因為古昔測量勢需分段轉折，自比直線的距離要長出若干。

二、德國 Ludwig Riess 所著「臺灣島史」(Geschichte der Insel Formosa)說鄭成功始登臺灣史事說：

「國姓爺……帶了幾百艘木船和二五〇〇兵從廈門渡海來臺灣時……這些木船在離 Zelandia 要塞只一德哩(七·四二公里——譯者註)處靠岸，由臺灣的中國人用手推車和工具幫助，每次同時靠岸二〇艘，因此在兩小時之內，已經有幾千兵登陸了。」(註二一)

「臺灣島史」這段紀錄，驟讀時會認為所寫的是鄭成功登陸「赤嵌」禾寮港的史事，細審不然。因為赤嵌距安平只有四千公尺左右，一德哩等於七·四二公里，所指自非其地。細讀上文，有「二〇艘船」的行動單位，和「二小時」的時間計數，再取讀本文開頭所引的 C.E.S.「被遺誤之臺灣」，可知「一德哩」，非等於七·四公里不可。

三、臺南長老會的牧師甘為霖 (Campbell) 著有「Formosa under the Dutch」一書，在西元一九〇三年(清光緒二十九年)刊行。該書第三部份為「The Chinese Conquest of Formosa」大部份內容譯自 C.E.S.「被遺誤之臺灣」，其中荷文原本的「Eene groote mijle」·甘氏譯作「a good league」。英文的 league 在十七世紀的歐陸國家所用者多等於七·四公里。甘氏不以跟荷

文 *mijle* 相當的英文 *mile* 去譯它，竟特採用 *League* 一字，可證「被遺誤之臺灣」的 *mijle* 的計量非作七·四公里就不會正確。

四、日本學者村上直次郎著「熱蘭遮築城史話」（註二三）引「萊希蒂連的旅行記」說：

『這個島（大員島）的砂丘頂上有我們的城（熱蘭遮城），此地本係砂磧，距離大的福爾摩沙島（臺灣本土，按即今赤嵌樓附近）約有半哩的一島嶼。』（註二四）

這說明大員島（即安平）與赤嵌的距離有半「哩」。每哩爲五五五·六公尺，那麼半哩祇有二七七·八公尺，而安平距赤嵌實際在四千公尺左右，足見這樣標準的哩程，大乖實際。換個標準，用一哩等於七四〇七·四〇七公尺計算，半哩等於三七〇三·七公尺。安平東邊海灘在今石門國校附近，那裏距赤嵌正一點不錯是三千七百公尺左右。於是「哩程」在當年那種計量水域的情況下應等於七·四公里，毋容懷疑。

五、村上直次郎原（日）譯，郭威中譯的「巴達維亞城日記」之「西元一六三四年十一月」有記云：

『距臺窩灣（安平）五哩地之 *Wanchan*（*h* 爲 *k* 之誤）之水路 *Canael* 從來水深不過七八呎，……』（註二五）

所謂 *Wankan* 即鰲港，亦稱蚊港，別名青峰關，有荷蘭砲臺稱 *Vlissingen*，後毀另籌建 *Wachtuijs*（

石造哨崗」（註二六），遺址在今嘉義縣布袋鎮好美里，土名虎尾寮。按據張其昀先生的「臺灣省圖」，好美里距離安平的直線距離是三六·五公里。據上引紀錄，「臺窩灣」——「魷港」間距離為「五哩」，乘以五五五·六（公尺）倍，得二十七·八公里稍弱，較之前記尚差八·七公里。這比例之不切實際，跟前篇Tarkoya 與Tayouan 之距離情況相似，而刺謬尤有過之。再按以每哩為七·四公里的標準換算，兩地間的距離為三十七公里稍強，比三十六·五公里略多，而非常接近。這個比例的可靠性，於是又加強許多。

六、「巴達維亞城日記」西元一六三六年四月」又有記云：

「距Wangken 北方約計六·七哩處之Vavoralagh 村居民之和平亦有希望。」（註二七）
Vavoralagh 或作 Favorlagh，據日本學者中村孝志先生的「荷領時代之臺灣農業及其獎勵」所解說，約在今彰化縣員林鎮附近。（註二八）從員林到嘉義的好美里，今日地圖的量距在百公里以上，六、七哩的兩種標準都睜乎不逮，原記當有所誤，或許是由於譯誤，或許未經實測，所以不能確定，才有六、七之間的「伸縮」。但兩者之遙距，多少仍反映出「哩程」之五五五·六（公尺）之比例，距實更遠。故這條資料，雖然少具確證的積極意義，但一絲消極的旁證價值不能說沒有。

七、「巴達維亞城日記」上舉同頁另一段紀錄謂Girim 在「臺窩灣」（安平）北方二十至二十五哩」（註二九）。假定此Girim（註三十）即中文「二林」的荷譯，當在今彰化縣，距安平最近在一

百二十至三十公里，最遠在一百四十公里上下，這條紀錄的「哩程」在「七四」、「五五」這兩種比例的中間，而較近於後者。不過這同前條所舉一樣是未經實測的約略哩程，其確證的價值無疑要遜乎前舉各條。

八、Albrecht Herport 之「臺灣旅行記」中的「臺灣島及Tejoan的概況」一節有云：

「臺灣島在北緯二十三度，與Tejoan（註三十一）……離中國大陸二十四哩，離澎湖羣島十二哩（12 Meylen）。」（註三十一）

Tejoan 與大陸間相距的二十四哩，以七·四〇七四〇七（公里）的比例計算，得一七七·七七七六八公里；如以五·五五五六（公里）作標準計算得一三三·三三四四公里。揆諸實際，以前者的標準計量的出來數字較近實際。（註三十一）

再看，澎湖馬公附近與安平的距离（起迄點的論判請參下條。）為十二哩，依每哩等於七·四〇七四〇七公里計算，得八八·八八八八四公里；依每哩等於五·五五五六公里計算，僅得六六·六六七二公里。揆諸實情，前者的標準計算所得，與今日安平馬公間的實際距離幾相吻合。這又是一條「西元一七八〇年以前的荷蘭國的航行裡為七四〇七·四〇公尺」的力證。

九、荷據時代一哩等於七·四〇七四〇七公里最有力證據，就存在於C.E.S.「被遺誤之臺灣」同一書裏，該書卷上明載說：