



港完善交通 分享更多發展紅利

原文

摘錄自 2025 年 12 月 22 日香港《文匯報》：中九龍繞道（油麻地段）12 月 21 日通車，繁忙時段來往啟德至油麻地的車程由以往的 30 分鐘縮至約 5 分鐘。完善交通網絡除了有效治理城市交通擠塞痼疾，長遠更有助提升跨境人流、物流運力，強化香港與大灣區其他城市的軟硬聯通，為本港及大灣區經濟社會發展注入強勁動能。社會各界樂見特區政府提速提效做好規劃、推進施工，完善交通基建，讓市民分享更多發展紅利。

中九龍繞道（油麻地段）剛通車，即吸引大批駕駛人士使用。雖然有部分駕駛人士走錯路，但相信經過熟悉路線，加上有關部門迅速改善，解決相關問題並非難事。這項工程最令香港社會自豪的是，施工人員需要在車水馬龍的城市核心地帶進行 2,000 多次地底爆破以及多個複雜施工工序，同時不影響日常交通運作，不損害地下管線和樓宇結構。管道與港鐵地下路段最近距離只有 3 米，附近亦有醫院等設施，工程順利完成，證明施工安全通過考驗。

長久以來，東西九龍之間的道路有多個瓶頸存在。亞皆老街有多個交通燈位，阻礙交通暢行；東九龍走廊末段紅磡漆咸道車流與往海底隧道車流交錯，造成壅塞；舊的加士居道天橋「三線併二線、二線併一線」設計限制車流。

至於北部龍翔道則面臨老化問題，路面狀況不理想。中九龍繞道通車後，將為駕駛人士在東西九龍間跨區出行提供便利，減輕塞車之苦。基建硬件是活化經濟的泉源。從更宏觀的粵港澳大灣區建設角度看，完善道路鐵路網絡的「硬聯通」，可以為大灣區「軟聯通」提供基本設施保障與現實基礎，令香港把握及分享內地高速發展機遇。

財政司司長陳茂波在 2025 年 12 月 21 日發表網誌，重申特區政府會繼續按「基建設先行、創造容量」的方針，加快落實《香港主要運輸基建設發展藍圖》中提出的鐵路、幹道、綠色集體運輸系統項目。其中多個項目，包括中九龍繞道，都是直接或間接聯通港珠澳大橋、深圳灣、皇崗等口岸，長遠為提升粵港澳跨境人流物流運力提供助力，有利香港對接國家高質量發展。

特區政府近日宣布邀請港鐵開展詳細規劃及設計南港島線（西段）。早年通車的由金鐘通往鴨脷洲的南港島線，令途經的黃竹坑一帶由傳統工業區化身成新興商貿區。南港島線（西段）的建成，相信也可為香港仔這個仍主要靠路面交通出入的地區，營造新的面貌，旅客從內地來港，未來只需從邊境轉乘一兩程鐵路，一小時左右就可抵達香港仔遊覽，激活更多南區旅遊資源，創造經濟收益。

Enhancing Speed and Efficiency to Improve Transport and Share More Development Benefits

譯文

The Central Kowloon Bypass (Yau Ma Tei Section) opened to traffic on 21 December, reducing the journey time between Kai Tak and Yau Ma Tei during peak hours from 30 minutes to approximately 5 minutes. Enhancing the transport network not only effectively addresses chronic urban congestion but also, in the long term, boosts cross-border passenger and freight flows. It strengthens both the soft and hard connectivity between Hong Kong and other cities in the Greater Bay Area, injecting robust momentum into the economic and social development of both Hong Kong and the Greater Bay Area. All sectors of society welcome the Government's efforts to accelerate and improve planning, advance construction, and enhance transport infrastructure, enabling citizens to share more development dividends.

The newly opened Yau Ma Tei section of the Central Kowloon Bypass has immediately attracted a large number of drivers. Although some drivers initially took wrong turns, it is believed that familiarisation with the route, coupled with prompt improvements by relevant authorities, will readily resolve any issues. What makes this project a source of pride for Hong Kong is that workers had to carry out more than 2,000 underground blasting operations and multiple complex construction procedures in the heart of a

bustling city, all without disrupting daily traffic, damaging underground pipelines, or compromising building structures. The tunnel runs as close as three metres to MTR underground sections, and nearby facilities include hospitals. The successful completion of the project proves that safety standards have passed the test.

For a long time, there have been several bottlenecks on roads between East and West Kowloon. Argyle Street has multiple traffic lights that hinder smooth flow; at the end of the East Kowloon Corridor, traffic from Chatham Road in Hung Hom intersects with vehicles heading to the Cross-Harbour Tunnel, causing congestion; and the old Gascoigne Road Flyover's design of "three lanes merging into two, then two into one" limits traffic capacity.

Meanwhile, Lung Cheung Road in the north faces ageing issues and poor road conditions. With the opening of the Central Kowloon Bypass, drivers will find it easier to travel across districts between East and West Kowloon, alleviating the pain of traffic jams. Infrastructure is the lifeblood of economic revitalisation. From the broader perspective of Greater Bay Area development, improving road and rail networks—the "hard connectivity"—provides the essential foundation for "soft connectivity" within the region, enabling Hong Kong to seize and share the opportunities brought by the Mainland's rapid development.

Financial Secretary Paul Chan reiterated in his blog that the Government will continue to follow the infrastructure-led and capacity-creating approach, to expedite the implementation of railway, trunk road and green mass transit projects outlined in the Hong Kong Major Transport Infrastructure Development Blueprint. Several projects, including the Central Kowloon Bypass, directly or indirectly connect to ports such as the Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge, Shenzhen Bay, and Huanggang. These will enhance cross-border passenger and freight capacity between Guangdong, Hong Kong, and Macao in the long term, facilitating Hong Kong's integration into the nation's high-quality development.

The Government recently announced its invitation to MTR Corporation to commence detailed planning and design for the South Island Line (Western Section). The earlier section of the South Island Line, connecting Admiralty to Ap Lei Chau, has transformed the surrounding Wong Chuk Hang area from a traditional industrial zone into an emerging commercial and business district. The completion of the South Island Line (Western Section) is expected to similarly revitalise Aberdeen, an area currently reliant on road transport. Visitors from the Mainland will be able to reach Aberdeen for sightseeing within

approximately one hour by transferring to one or two rail services from the border. This will activate more tourism resources in the Southern District and generate economic benefits.

Similarly, among the proposed cross-border railways, the highly anticipated Northern Link Spur Line will significantly reduce travel times between Shenzhen and Yuen Long/Tuen Mun in Northwest New Territories. More crucially, it will connect to the newly developed Northern Metropolis, facilitating cross-border commuting and commerce. This will further bridge the divide between the two regions, enhance connectivity, and demonstrate the Greater Bay Area's status as a world-class bay area embodying the characteristics of Chinese-style modernisation.

Currently, major cities in the Greater Bay Area adjacent to Hong Kong, such as Shenzhen and Guangzhou, are witnessing rapid infrastructure development and transformative urban landscapes. Hong Kong should strive to catch up with the development pace of other cities in the Greater Bay Area. While ensuring safety and service reliability, it should compress planning and construction timelines to seize the opportunity to establish Hong Kong's transport arteries. This will enable Hong Kong to better integrate into the Greater Bay Area's 'one-hour living circle'.

● Tiffany



● 圖為中九龍繞道油麻地段。

現時鄰近香港的深圳、廣州等大灣區主要城市，基建設一日千里，城市面貌日新月異。香港宜追趕大灣區其他城市發展進度，在確保安全和服務可靠的前提下，壓縮規劃和興建時間，把握時機打通香港交通根脈，讓香港更好地融入大灣區「一小時生活圈」。

艱苦文人求贊助

雍容財主好施恩

恒大清思

每逢談論選科，網民不免擔憂中文系畢業生難圖大利，甚或被迫「吸風飲露」度日。翻開教科書，不少古人畫像身姿輕逸、兩袖清風，確實稍欠安康富泰的氣質。不過，除非決心退隱田園，躬耕自給，否則人的生活怎可能不顧錢財呢？古代文人求財維生之心，從來不輕於今人。

按漢學家宇文所安的考究，古人最早的職業詩人也許就是李白。話說獲唐玄宗賜金放還後，李白失去翰林院供養，長期漫遊於中原各地。

《將進酒》用於「求贊助」

其他文人尚可依靠家族田產，但身世成疑的李白顯然沒這類萬全的退路。他惟有出入於大大小小的宴會上，藉由詩詞音樂的才華吸引財主注意，求取錢財打賞以至短暫的照顧。《將進酒》正是產生於這種場合的名篇。

部分學者以為，此作開首已見觸發聽眾共情的意圖，具技藝表演的特點，及後「千金散盡還復來」「呼兒將出換美酒，與爾同銷萬古愁」更是直接指向在座財主的呼告。千金也好，美酒也好，只要大家願意出資，就不必計較那些求不到的官位俸祿了。幫助文人的財主，現代學者稱之為「贊助人」(sponsor)。

到了宋代，尤其是南宋，因應民間出版業發達，加上海陸交通日益便利，書坊老闆成為了更積極的「贊助人」。畢竟同業眾多，競爭激烈，單靠售賣常見的經典名著，實在難以突圍而出。

於是，商人紛紛奇謀盡出。有的會把小輩創作託名於大儒名家，祈求提升價值；有的還會訛稱輯得名公的佚文，實質自行偽造詩文——這當然存有風險。較老實的一批則會主動發掘尚未成名的作家，協助他們出版。要是新人真的獲得認同，其伯樂自然名利雙收。

商人助「江湖詩派」留名

南宋晚年，在臨安經營書肆的陳起就十分看重流落四方的民間詩人，不時組織唱和活動，還編纂了一系列《江湖集》，讓許多本來不見經傳的詩人得以名留後世。詩歌史稱之「江湖詩派」由此形成，一掃橫行多年的「江西詩風」，對宋元詩歌發展影響深遠。

綜觀元代，出版商能給予的「贊助」遠遠不及元末時期的南方財主。不過，據說陳起的兒子陳世隆在元代以後，承接了父親的志趣，編有一部《兩宋名賢小集》。雖曰「小集」，但篇幅頗長，進一步補充了「江湖詩人」的名單。

崑山人顧瑛生於富有的商人世家，年三十始立志讀書，對詩文、古玩、書畫等興趣濃厚。及至四十歲，他在宅第附近開闢大片園林，進而招聚四方文士前來宴飲唱和。

鑑於元末時局動盪，顧瑛的慷慨招待肯定是最難得的生活支援，是以不同種族、宗教、階層的文人都樂於登門造訪。後世稱此龐大的文人群體為「玉山雅集」。由此可見，錢財絕對是文學史上不可或缺的推動力。

● 香港恒生大學
THE HANG SENG UNIVERSITY
OF HONG KONG

按：江湖詩派主要人物有戴復古、劉克莊、姜白石、高菊卿、劉龍洲、敖陶孫等。

其中，劉克莊年壽最長，官位最高，成就也最大。其初名灼，字潛夫，號後村居士。詞風豪邁慷慨，創作有大量的愛國詩詞，著作有《後村別調》和《後村先生大全集》。劉克莊遭指「訕謗當國」三次削官，貶謫廣東途中作《一剪梅》，以劉禹錫自比。全詩如下：

東歸宵行十里強，挑得詩囊，拒了衣囊。
天寒路滑馬蹄僵，元是王郎，來送劉郎。
酒酣耳熱說文章，驚倒鄰牆，推倒胡床。
旁觀拍手笑疏狂，疏又何妨，狂又何妨。

美式英語受荷德葡三國用詞影響

貼地英文

從前幾篇文章可推論，兩地之間若發生戰爭，語言交流往往被視為必然結果。

如前文所述，最早在曼哈頓港口一帶發展的歐洲人來自荷蘭，該地原名新阿姆斯特丹 (New Amsterdam)。然而英國看中此港口，當英國海軍表示欲佔領時，當地荷蘭人自認無勝算，未發一炮便投降，新阿姆斯特丹由此成為紐約。此地因而避過戰火，英國人與荷蘭人之間互有包容，原有荷蘭文化得以保留，許多地名繼續使用，僅轉為英語拼寫。

原荷蘭語地名如 Breukelen、Haarlem、Waal Straat 和 Lange Eylandt，分別轉為英語拼法的 Brooklyn (布魯克林)、Harlem (哈林區)、Wall Street (華爾街) 和 Long Island (長島)。

至今美國海軍與航海術語中仍有不少詞彙源自荷蘭語，如郵輪 yacht 源自荷蘭語 jacht；巡航動詞 cruise 來自荷蘭語 kruisen；小船船長 skipper 則源自 schipper。此外，碼頭一詞 dock 據說也來自荷蘭語 dok。

食品方面，曲奇 cookie 源自荷蘭語 kock；椰菜沙律 coleslaw 一詞及食譜亦由荷蘭傳入，該詞由荷蘭語中 cabbage 與 sla 兩字組合而成。

漢堡精神源自漢堡市

德國雖與美國在兩次世界大戰中交戰，下文將說明美式英語中吸收的德語詞彙，並非源於這兩場戰爭。

美國立國初期，德國移民帶來了漢堡這道平民食譜。美國人保留了其原有拼法，即英文與德文皆作 hamburger。然而在食材與做法上，經美國人改良與包裝後，美式漢堡較其原產地德國漢堡市的版本更具有全球市場。因此，認為漢堡並非源自漢堡市的說法實

為誤傳。

美國人也喜愛其他德式食品，如比高與扭結餅。比高 (bagel，又稱百吉圈或圈圈包) 原字為 beigel，源於中古高地德語，最初由波蘭猶太社區創制，後經移民傳入美國。扭結餅英文 pretzel 與德文 Brezel 同源。

Deli (源自德文 delikatessen) 是另一個由猶太移民引入美國的德文來詞彙，意指高品質食品店。曾有人誤將 deli 與印度德里 (Delhi) 混淆，以為其指印度菜，實為詞源上的誤解。

英文 kindergarten 直接沿用德語詞彙，德文中 kinder 意為兒童，garten 意為花園，即「孩子的花園」。此概念來自德國教育家弗里德里希·福祿貝爾 (Friedrich Fröbel)，主張應將孩子視為花朵，給予適合成長的園地。

葡萄牙語不僅優美，也融入了美式英語，豐富了其詞彙。在北美開拓時期，哥倫布所尋求的贊助者中亦包括葡萄牙人，新英格蘭地區的葡萄牙移民在開拓過程中扮演重要角色。巴西曾為葡萄牙殖民地，富有的葡萄牙人士亦多遷居加州。據最近人口普查，美國葡萄牙人口已超過 145 萬。

例如腰果 (cashew)、芒果 (mango) 與香蕉 (banana)，其葡萄牙語分別為 cajú、manga 及 banana。需注意 mango 在葡萄牙語中指芒果，在英語中則指漫畫；而 banana 則是直接引入英語的詞彙。

葡萄牙作為航海與探索的先驅，也帶來了若干與海洋相關的詞彙，如信天翁 (albatross)、季風 (monsoon) 與卡拉維爾帆船 (caravel)，分別源自葡語 albatroz、monção 與 caravela。卡拉維爾帆船是一種極具古典風格的小型帆船。

● 康源 專業英語導師

單詞卡

yacht	郵輪
cruise	航遊
skipper	小船船長
dock	碼頭
cookie	曲奇餅
coleslaw	椰菜沙律
hamburger	漢堡