



清晨，300斤蔬菜“坐”公交进城

清晨5:30，杭州艮山门东至海宁盐仓公交专线的第一班车，从盐仓开发区站准时发车。天还没亮，车上已经坐了不少人，还载着三四百斤的新鲜蔬菜，这些都要拉到杭州艮山门东公交站附近的中江农贸市场去售卖。盐仓人褚大姐今年63岁，自杭州至盐仓的公交开通，她就坐这趟车去杭州卖菜，晚上再坐最后一班车回到盐仓。

从盐仓的晨曦，到杭州的日落，卖菜的、通勤的、进城看病办事的人坐着这班公交晨出暮归，杭州艮山门东至海宁盐仓的公交专线，也成了沿途人离不开的一班“便民专线”。

□记者 沙凯迪 周倩 通讯员 马春莹 谢鑫

菜农大姐一年只歇两三天 驾驶员搬菜卸菜成为“义务”

每天第一班车发车前，这趟专线都会经历匆忙的20分钟：5点多，褚大姐开着三轮车将蔬菜运来，往车上搬菜，驾驶员一起帮忙。十几分钟后，一筐筐新鲜的蔬菜在车厢中间的空处被码好，还有的堆在了座位底下。

5:27，离发车还有3分钟，公交站门口跑来一个身影，是褚大姐将运菜的三轮车停到旁边的停车场后，再回来上车。她将几张5元的人民币放进投币箱后，走到最后一排坐下，合上眼补起觉来。

褚大姐每天凌晨3点起床去收菜，当地农户家里收一些，再批发一些，自己种的也有，一块运到杭州来卖，日复一日，几乎每天早上都如此。“她也就大年初一初二歇两天。”在这条线路上开了十几年的驾驶员豆战武师傅说。

这趟公交有25个站点，全程30多公里。一个半小时后，公交车停靠在终点站艮山门东公交站。这时人已经下得差不多，只剩褚大姐和这些蔬菜。

豆师傅赶紧帮忙往下卸菜，再由农贸市场的一位帮工和褚大姐用小推车运到她租的摊位上。好在中江农贸市场距艮山门东公交站不远，300米左右，3趟差不多能运完。褚大姐刚把菜运到摊位，还没来得及摆上，已有不少市民围着她的菜筐自助选菜了。

“丝瓜5块一斤。”这是褚大姐下车后说的第一句话。前面搬菜、卸菜、运菜，她顾不上说一句话，多年下来，和公交车司机、农贸市场的帮工，早有了一种无言默契，全程仿佛流水线运作。

“我刚买了点黑鱼片，再来她这里买点茭白，一块烧来吃。”一位80多岁的熟客说。来褚大姐这里买菜的大多是熟客，说她的菜新鲜，价格也合理。和她一起卖菜的还有两位盐仓人，一位是她外甥女，一位是她的老乡汤大哥，三个人的摊位挨着，每天早上都有很多熟客光顾。

褚大姐的外甥女坐5:55的班车从盐仓过来，她也运了一批蔬菜。汤大哥则是开自己的面包车过来：“我一开始也坐这趟班车，后来拉的菜越来越多，就自己开车过来。大姐和她外甥女说自己年纪大了，车子开不来，就一直坐公交。”

豆师傅这边，蔬菜全部搬下车后，他方向盘一转，赶紧发车回程。这趟专线的运营时间是70分钟，路上基本要一个半小时，堵的时候可能还要延迟一会儿，时间卡得紧。这趟专线上一共有10位驾驶员，10个人轮班。在这条线路上开得最久的，是张德珠师傅，到现在有22年了。

每开早班的驾驶员，都会帮褚大姐搬菜、卸菜。“有些乘客说，我们这么积极帮她搬菜，是不是收了她什么好处啊？”张师傅就向乘客解释，不帮着搬菜，发车时间就要耽搁很久，沿线站点还有那么多人等着坐车呀。久而久之，搬菜成为了驾驶员们的“义务”。



“便民专线”载满城乡烟火 这是“老朋友”数十年的陪伴

杭州艮山门东至海宁盐仓的公交专线是盐仓唯一直达杭州市中心的线路，沿途经过都市区，还有海宁的村镇，一路载满城乡烟火。早班车到牛田社区站下车人最多，这一站紧挨着杭州地铁1号线九堡站，不少人在这里换乘地铁去上班。

“我早上去红会医院挂号，就坐最早的这班车。”从塘桥站上车的一位大爷说，他是海宁市许村镇人，每半个月要坐这趟车去杭州看病，“有这条公交线路开始，我就坐车去杭州了。”

上世纪70年代，杭州已开通至海宁袁家坝的23路公交，后改名为523路。2003年3月10日，在海宁融杭的战略推动下，523路从袁家坝延伸至海宁盐仓开发区。2019年，523路更名为“艮山门东至盐仓专线”，现在沿线仍有不少人称这条线路为523路。

张师傅说，二十年前，来坐车的人更多。那时盐仓是海宁通往杭州的重要中转站，附近的人都来这儿坐公交，车站人山人海，公交每6分钟发出一班，每班车都挤满了人。后来随着地铁、公路的修建，私家车的普及，现在又有了盐仓到杭州临平、下沙的班线，来这里坐车的人渐渐被分流。

现在这趟专线30分钟一班，早高峰的时候25分钟一班，票价4元/人，开往盐仓方向的末班车是18:30，艮山门东方向的末班车是19:40。有时看到乘客进了公交站大门来坐车，即使到了发车时间点，驾驶员也会等他们一下。“车子半个小时一班，错过了这一班要再等很长时间，换谁心里也难受。”张师傅说。

“现在班线每天大概有300人次的客流，之前想过这条线路如果取消了，沿线的百姓怎么办，考虑到沿线居民坐车、线路的历史特点，就一直保留了下来，去年还换了3辆新车，车辆续航工况更长。”车队的谢队长介绍，去年12月份换车到现在，3辆车9个月一共跑了17万多公里了。

方向盘握了二十多年 肩上是责任，心里是不舍

多年下来，驾驶员们在这条线上跑熟悉了，也有了感情。

平时他们就住在盐仓公交站的驾驶员宿舍，一日三餐都在宿舍里做好，再带上车，趁休息时吃两口。到休息日，豆战武师傅的妻子还会带着孙子来看他，在这里团聚两天，宿舍里放着孙子不少玩具。开了多少年的车，他们就在这里住了多久，宿舍成了他们的家。

有次豆师傅过年期间开车，发车前没顾上吃饭，肚子饿，心里正犯愁，正巧有位大姐上车。

“师傅辛苦了哦，大过年的还在开车，饭有没有吃啊？”

“刚刚没顾上吃，还真饿了。”

“我这里有点心，师傅你吃一些垫垫肚子。”

豆师傅接过了大姐的好意。“当时很感激这位乘客，心里觉得挺温暖的。”已经过去好几年，豆师傅一直记得这件事。

“经常有人来问这条线路会不会停掉啊，什么时候停掉？”豆师傅说，多年开下来，不少乘客都是熟面孔了，人们离不开这班公交。

豆战武和张德珠再过两三年就退休了。“我们就在这条线路上干到退休了。”两位师傅说，方向盘握了十几二十年，真到离开那天心里肯定会有不舍。

开这条班线并不是件容易的事。尤其是袁家坝站至翁家埠站这段村道，每当驶入这段路，驾驶员都会“高度警觉”。

这条村道宽6米左右，每隔15米就有一个岔路口，再加上机非混行，路况非常复杂。“开车时最怕路口突然蹿出一辆电瓶车。”豆师傅说，私家车、电瓶车、货车，还有行人都在这条路上，他每次都全神贯注盯着前方和后视镜，不敢分神。

翁家埠处于临平、盐仓、下沙三地交界，居住人口多，晚上还有夜市，到了傍晚路两边非常热闹，路上车多人也多，也是线路上最拥堵的路段。

“我本身是个急性子，但开了这条线路，什么样的脾气都给磨平了。”张师傅感慨，在这条线上开了22年，不管是堵车，还是遇到突发情况，他都能沉着应对。心里的那份年轻气盛，也早已化成一一份沉甸甸的责任。

这条班线上的10位驾驶员平均年龄在45岁以上。谢队长介绍，他们驾龄长，安全驾驶公里数长，经验足，所以公司才安排这些“老师傅”来跑这条线路。

日升月落，杭州艮山与海宁盐仓像两根线头，在他们手里逐渐交织在一起，串起沿途百姓的生活。在退休之前，他们依然紧握着方向盘，继续转动那些藏在菜叶里的生活与奔波。