



候车者坐在扫码自动按摩椅上小歇。摄影 / 王仲鸣

三十的早晨或夜晚和家人吃年夜饭，随后像往常一样回到大巴。

对长途大巴司机来说，大巴是工作场所，更是过去 10 年、20 年里生活中最重要的载体。但在付师傅看来，随着 2024 年沪苏湖高铁通车，上海到宣城的高铁时长可能缩短到 90 分钟，“很多司机这两年早就转行了，大巴车这下应该真的要开到头了”。

02 “一觉醒来，还在上海”

付师傅开了 10 年长途大巴，孙师傅开了近 20 年。他们的老板汪积文经营这条线路快 30 年。汪积文白手起家，从大巴司机开始，成为大巴老板。他是最早的入局者，也是坚持到最后的人。

1994 年，还是长途客运站一名司机的汪积文，经过投标，以营收承包的方式，从车站手上接过了上海往返宣城的大巴生意。原本他只是车站的专职司机，每天开车的线路都不一样。后来他看到车站的投标计划，觉得或许是机会，冒着风险接下生意。

刚开始，无论盈亏，汪积文每天要交给车站 400 元，而车辆和油费都由车站提供。在上世纪 90 年代，皖南小城的人均月工资还没有 400。承包大巴，每个月 12000 元固定成本，“这在当时绝对是巨款，只有我敢投标”。在宣城汽车客运站，今年 53 岁的汪积文告诉我。

从前的时光很慢，大巴车也慢。在开大巴的前 10 年，车破，

路况差，大巴没法做到像今天这样当天往返。早上 8 点从宣城出发，一路走国道、县道，晚上才能到上海。

大巴进入上海，行程远未结束。在汪积文的记忆里，那会儿坐大巴的人很多，什么样的人都有，大部分是到上海务农和务工。“浦东当时很多地方都是农田，当地人把土地出租，宣城有不少农民就去浦东那边种田。”所以汪积文的大巴到上海，他还要花至少 3 小时，把车开到浦东乡间，负责把每个人都送到。只有这样，才能吸引更多的“回头客”。

每天抵达浦东川沙后，汪积文开始考虑第二天返程的细节。大多数情况下，乘客不想专门去车站坐车，会提前和汪积文确认上车点。他在笔记本上记下这些上车点，谋划好返程路线。没有手机导航，路线全靠脑袋记。在一次次驾驶大巴穿行浦东乡间的途中，汪积文就这样记住了浦东的阡陌交通。

晚上在上海过夜，汪积文不舍得花钱住旅馆，大巴车里太闷，他就睡在车顶上。老款大巴的发动机在车前方，车里没有空调，每年夏天汪积文备着湿毛巾，热得受不了时，不停地用毛巾给发动机舱降温。

对于当时的乘客来说，条件同样艰苦。大巴没有空调，一直开着窗户，驶过那些路况不好的路面，窗外沙尘飞扬，吹得车里人们一脸灰。超载曾经也常见，核载 45 人的大巴车，汪积文记得最多能坐下将近 80 人，车中间走道上放着长条凳，坐满了人。

大巴车不仅能载客，货厢里还能装下各种在今天想象不到的“行李”。有农民到上海务农，带上了自家的小猪仔。猪仔被放在货厢，一路坚持到上海，下车依然闹腾。有人把拖拉机