

肇嘉浜路高架路

# “老朋友”徐闵线 100 岁了

1923

1923年2月1日，沪闵公路客运班车正式通车运营

20世纪50年代末，闵行一号路上使用拖挂车运营的徐闵线

20世纪  
50年代

20世纪  
70年代



20世纪六十年代徐闵线车票

20世纪  
90年代

20世纪90年代位于肇嘉浜路“六百”对面的徐闵线终点站



2023

今天早上，运营中的徐闵线。现在的主力车型“白金刚”配备了新型电子反光镜等一系列先进设备  
本报记者  
陈泽洋 摄



制图 邵晓艳

100年前，它算是上海最早的郊区公交线路。

60年前，它是闵行人去市区的唯一选择，候车队伍长达百米，能挤上车的都是“勇士”。

1年前，它换上“新装”，“白金刚”纯电动公交车焕新出发。

如今，日平均客运量近万人次；一天合计开行275个班次；新能源公交车占比100%。

它叫徐闵线，昨天下午在闵行汽车站终点站办了百岁庆典，庆典上来了不少“老朋友”。

## 带我“去上海”

“我们现在还习惯性把到市区去说成‘去上海’呢。”昨天下午，在徐闵线东川路调度室内，上海电机厂退休职工徐老伯看着“徐闵线百年回顾展”上的老照片、老物件，思绪一下子被拉到了20世纪。

徐老伯告诉记者，自打有记忆起，“去上海”唯一的公共交通工具就是徐闵线。“记得小学时，有一次老师带我们去市区的少年宫，我妈给我带了她做的饭团当中饭。在车上，我忍不住拿出来在同学们面前显摆，最后竟然忘在车上了。下午活动结束后返程，发现装有饭团的布袋子挂在徐家汇终点站调度室的门口，说明情况后，工作人员还给了我，终于在车上吃到了‘迟到的中饭’。”徐老伯笑着回忆。

成年后，徐老伯成为上海电机厂的一名职工。“那时候的徐闵线，人真叫一个多，车真叫一个挤！”20世纪80年代中期，闵行经

济技术开发区建成投用，人流更是密集，里三层外三层地排队成为常态。候车的队伍起码能排到一百米开外，乌压压一片，买到票以后能挤上车的，绝对都是“身经百战”的人。一名同在看展的徐闵线退休管理人员说：“那时我们每天早上都要组织团员青年‘推屁股’，不推乘客的话他们压根儿挤不上去”。

50多岁的李女士视徐闵线为一个“老朋友”。它见证了她大学时代的友情和爱情。1993年，李女士考上上海交通大学，前三年在闵行校区就读，每周回家返校时乘坐徐闵线是唯一的选择。“周末返校比较晚，下车后走到学校还有一段路，女孩子在外怕不安全，我每次都和三个同学一起相约乘车。我男朋友也会在徐家汇终点站等我，虽然一路上车子要开很久，但四个人一路上说说笑笑，往后的日子里想起来都觉得很甜蜜。”

## 守护夜归人

随着轨交1号线、5号线的相继并行以及公交网络的织密，徐闵线的客流和上世纪八九十年代已不可同日而语。但它依然是闵行前往徐家汇方向头班车最早、末班车最晚的线路。每天0时至4时，一小时一班的徐闵线夜宵线，就像一位“守护者”，满载着一颗颗深夜归家的心，城市的温度在这里缓缓流淌。

“其实这是一份很寂寞的工作。”驾驶员唐师傅说，有时候车厢里人很少，也没什么声音，到了凌晨三四点就容易犯困。为此，驾驶室的车窗一直敞开着，安全驾驶第一位。

终点站停车场内，七八名穿着黄色制服的代驾提着电动车依次上车。夜归人春雷是一名兼职代驾，白天销售汽车配件，下午

五点半下班，吃完晚饭睡2小时就开始接单。“今晚接了两单，准备回家休息了。”春雷上车后难掩疲惫，双手怀抱胸前的背包，头微微倚靠车窗，“这条线路是我们代驾的‘刚需’，按照上海市交规，电动车不允许通行过江隧道，浦东和浦西往返只能乘坐夜宵线。”话未说完，春雷的手机弹出“您已接单”的推送消息，他急忙拎起电动车从后门下车，然而越是心急越是磕磕绊绊，唐师傅的声音从驾驶室传来，“你慢慢来别急，我等你”。

来沪寻梦的安徽务工人员张晓军用“不可或缺”来形容徐闵线夜宵线：“白天我在工厂打工，晚上就做代驾，一般都要到半夜以后，地铁已经停运了。如果没有徐闵线夜宵线，我只能骑车回到闵行的出租房内。夜宵线的驾驶员很辛苦，我很感谢他们。”

## 焕新再出发

“我是闵行本地人，徐闵线我从小就乘，这是去锦江乐园、徐家汇白相的不二之选，感情很深。”乘客张老伯说，虽然轨交5号线早就建成投运了，但还是公交方便，家门口出来就是公交站点，到地铁站要走1公里，“以前的公交车有点破旧，碰到路面颠簸，车身会响，坐着不舒服。现在好了，平稳，几乎没有声音，少了柴油异味，空调也足”。

据了解，当前徐闵线主力车型“白金刚”，配备了一系列先进设备：车载喷雾消毒系统，能全方位、无死角、定期给车厢进行消毒，为乘客健康安全出行提供保障；新型电

子反光镜，让驾驶员更加全面、多角度掌握路面情况；整车安装360°探头，进一步保障乘客安全上下车……

“一代又一代的徐闵人将自己的汗水和青春浇筑在这条行驶百年的公交线路上，凝聚了徐闵线的精神，成就了徐闵线的百年。我们将一直秉承‘品质服务，乘客为先’的理念，围绕乘客日常出行需求，不断创新服务举措，努力为市民出行创造更好的乘车条件。”上海巴士第二公共交通有限公司相关负责人表示。

本报记者 任天宝

## 前世今生

徐闵线是上海为数不多还保留着文字名的公交线路之一，连接闵行和徐家汇。如果追根溯源，徐闵线的前身是沪闵线。1923年2月1日，沪闵公路客运班车正式通车运营。沪闵线自上海南市国货路到闵行镇，沿途设立土山湾、漕河泾、新龙华、颛桥、北桥等站，是上海最早的郊区公交线路。

1959年，沪闵路改道竣工。由于当时闵行正大力建设国家卫星工业城，上海汽轮机厂、上海电机厂、上海锅炉厂、上海重型机器

厂这些企业都号称“万人厂”，许多职工的家都在市区。为了解决他们从闵行到市区的上下班交通问题，徐闵线应运而生。

1959年9月5日，徐闵线正式通车运营，其最初走向是由徐家汇至闵行华宁路附近的上海电机学校，也就是现在的上海电机学院。起自徐家汇，沿途设漕河泾、西牌楼、梅陇、莘光小学、畜牧场、剑川路等站，终点是闵行轮渡，当年的日客流量达8万多人次。

如今的徐闵线从肇嘉浜路高架路行至闵行，途经徐家汇、漕河泾、锦江乐园、莘庄、老闵行等客流集中地区，单程1小时左右。