

北京—莫斯科K3/4次国际列车：

联结亚欧风情 驱动交流车轮

■中国城市报记者 王楠

被誉为“神秘的东方列车”北京至莫斯科K3/4次国际联运旅客列车(以下简称K3/4次国际列车),从1960年5月24日正式开通后,至今已经运行了六十余年。

K3/4次国际列车途经中国、蒙古、俄罗斯三个国家,往返运行15636公里,共计13个昼夜。列车每周三都会准时从北京火车站发车,在穿行亚欧大陆后,抵达莫斯科雅罗斯拉夫车站。

黄沙戈壁看大漠孤烟,万里林海赏春花秋月,色楞河畔望扬鞭牧马……许多旅客体验K3/4次国际列车后纷纷感言:一年可以多坐几趟,因为每个季节的沿线风光各不相同。

除了优美独特的沿线风景,K3/4次国际列车线路也是“一带一路”联结中蒙俄友谊的网红列车。在长达半个多世纪的历史岁月中,它推动了亚欧部分国家在经济、文化等多领域的合作与交流。

乘务员全线 保驾护航国际联运

K3/4次国际列车从中国内蒙古自治区锡林郭勒盟二连浩特市向北延伸,纵贯蒙古国,横穿幅员辽阔的新西伯利亚,几乎跨越了地球周长1/4的西伯利亚铁路线。

K3/4次国际列车虽然给乘客带来美好的旅行体验,但对乘务员而言,列车上的工作并不轻松。据铁路系统相关工作人员介绍,列车抵达莫斯科后,会停入库内整备,车体在烈日下暴晒,车内温度闷热异常,经常有乘务员在整备卫生时昏厥。而且由于K3/4次国际列车长年运行在寒带,且软、硬卧车没有配备空调,所以供暖全部是由乘务员烧取暖炉。俄罗斯冬天境内最低气温可达零下40多摄氏度,列车往返运行13天,乘务员有12天都是24小时不间断燃煤烧火,以保证车内温度,做到炉温、车温双达标。同时,为确保旅客的生命安全和列车运行安全,值乘乘务员每五分钟就要对锅炉室检查一次。

值得一提的是,由于大站停车时间长,乘务员还需对列车的台车做除冰工作,确保列车走行部位的安全。在长时间低温环境下,有些车厢的电瓶被冻坏无法充电、厕所的水管被结冻无法送水,乘务员们想尽方法,利用胶皮手套自制热水袋,再钻入顶棚对管路进行解冻,保障旅客的使用需求。

中国铁路北京局集团有

限公司北京客运段国际联运车队相关负责人表示,国际联运对每个作业环节都有严格要求,日常业务素质培训从不间断。“乘务人员需要掌握多种服务语言,第一时间了解旅客的基本情况,以提供相应服务。如准确了解旅客的国籍、旅行目的、身体状况及休息、用餐、入睡的时段,回答旅客的问询,给旅客充分自由的旅行空间。”该负责人说。

移步换景, 一趟旅程多种体验

K3/4次国际列车之所以越来越受人们的关注和欢迎,与今天快节奏的旅游方式所体现出的雷同感有很大关系。有旅游从业者分析称,与机票相比的价格优势、沿途丰



▲北京到莫斯科国际列车沿线风光。

◀K3/4次国际列车乘务员在检票。



▶新婚夫妇乘坐K3/4次列车旅游度蜜月。

▶北京到莫斯科国际列车旅游度蜜月。



富的美景,以及绿皮车车体带来的怀旧情怀和时代感,都是吸引游客乘坐该趟列车的元素,这些体验满足了现代人追求不同生活方式、找寻私密空间的需求。

“试想,连续一个多星期在火车上,不用担心老板找你加班、父母催你结婚、朋友喊你喝酒,可以完全放空自己,写写游记、拍拍照片,或者看着窗外发会儿呆,是多么惬意的事。”旅游博主山庶在游记中曾这么写道。

除了追求独处的宁静,也有一家人乘坐K3/4次国际列车,在整个旅途中实现了情感交流和升华。导演徐峰的贺岁电影《囧妈》更是把这趟“网红”列车的亲情属性诠释得淋漓尽致。

铁路旅行家、科普作家罗春晓告诉记者,这趟列车最有特色的环节就是在二连浩特口岸更换列车转向架。“因为中国铁路采用的是1435毫米标准轨距,俄罗斯和蒙古国采用的

则是1520毫米宽轨轨距,所以列车到口岸后需要更换转向架。但与其他国际列车更换转向架时让旅客下车等候不同,该趟列车的旅客将置身于车厢之中,亲身感受整个更换过程。”罗春晓说。

谈到旅途风光时,罗春晓说,进入蒙古国境内时,在一望无际的大草原上,可以看到火车的行驶轨迹。“因为轨道很多时候是呈S形布局的,所以透过车窗观察即将驶过的铁轨和车尾,感觉很奇妙。”

进入俄罗斯境内后,列车将沿贝加尔湖畔行驶很长一段时间,由于车速不快,且可以打开车窗,旅客可以从容不迫地对周围风光进行拍摄。

“一边是森林,一边是湖水,在沿途车站还能拍到乘务员给火车加煤,这都是在其他地方很难看到的风景。”罗春晓说,由于列车在车站会停留半个小时,当时他还跑到贝加尔湖边抚摸了一下湖面。

除了不同的风景,在旅途

中,旅客还有机会品尝到三个国家风格各异的餐饮。“因为列车每到一个国家都要改挂当地的餐

车,更换本土的厨师。所以在一趟旅途中,你可以吃蒙古烤肉,喝俄罗斯红汤,或者手持咖啡杯与各国乘客尽情谈天。”罗春晓说。

高速铁路或将打开 亚欧经贸新局面

全球经济一体化的持续发展使亚欧经济合作和文化交流更为频繁。有专家称,现今亚欧之间的人员往来次数、密度和速度超过历史上的任何时期,每年仅中欧人员交流就达数万人次,甚至更多。这其中,K3/4次国际列车便起到重要的促进作用。

铁路合作组织原中方委员、副主席王勇平回忆称,20世纪90年代,俄罗斯经济萧条、商品短缺、物价飞涨。而此时的中国,经过多年改革开放,国民经济迅猛发展,人民生活水平快速提高。这一时期,北京—莫斯科国际列车成为两国

商品和人员流通的大动脉,每趟列车几乎都是一票难求、座无虚席。

今天,在“一带一路”倡议的基础上,有铁路专家提出建议,老的既有铁路线路或可改建为高铁线路。如果按每小时300公里速度设计,相距7000公里的北京和莫斯科,旅客乘坐高铁只需24小时便可到达。

对于这种观点,王勇平表示值得研究。“如果再将亚欧高速走廊延伸到柏林,则从北京到柏林的时间将不超过30个小时。”他分析,这意味着亚欧旅游和商贸更加便捷,以中国国庆长假7天计算,想去俄罗斯旅游的人可以实现7日游,基本可以遍览俄罗斯最精华的部分景点。

此外,所有想来中国旅游的俄罗斯人亦然。只要有足够时间,他们几乎可以乘坐高铁游遍中国大地。“届时,亚欧各界双方代表会晤会谈将更方便。假如双方同时从北京或莫斯科出发,可以采取晚上在车上睡觉,隔天在中间某市会谈或会商,再用一个晚上时间返回,不仅高效,而且安全。”王勇平说,“这将推动亚欧经贸达到一个新的层面。”(图片由中国铁路北京局集团有限公司北京客运段国际联运车队提供)