

火车车次开头字母代表的意义以及辨别真假火车票

Z开头的列车:直达特别快速旅客列车,简称直特,字母**Z**是"直"字的汉语拼音简写.这样的列车

在行程中一站不停或者经停必须站但不办理客运业务,这类列车的车底都是**25T**,全部都是空

调列车.所有的直特列车都是跨局(不是在一个铁路局内)运营列车.这类列车是从 2004 年 04 月

18 日铁路第五次提速后才出现的,以前铁路虽然也有过直特列车,但都混遍在特快列车车次里.

T开头的列车:特别快速旅客列车,简称特快,字母**T**是"特"字汉语拼音的简写.这样的列车在行

程中一般只经停省会城市或当地的大型城市.这类列车的车底一般都是**25K**(蓝皮车),因为**25K**

的停产,所以新开行或改换车底的特快列车开始采用**25T**车底,也有部分特快列车采用**25Z**

S25K S25B S25Z等车底,全部都是空调列车.到目前为止,**T**系列的特快列车车次在 300 以前的

是跨局运营列车,300 以后的是管内(只在一个铁路局内)运营的列车.

K 开头的列车:快速旅客列车,简称快速,字母 **K** 是"快"字汉语拼音的简写.这样的列车在行程中

一般只经停地级*中心或重要的县级*中心.这类列车的车底一般是 25G(红皮车) 25B 改的空调

车也是红皮的,还有少部分是 22 型和 25B 型绿皮车,基本都是空调列车.2004 年 04 月 18 日铁路第

5 次提速之前 **K** 系列列车包括跨局运营和管内运营的快速列车,4.18 以后由于 **K** 系列车次的增加,

将跨局快速列车和管内快速列车分开,所以现在 **K** 系列的列车都是跨局运营的列车.

N 开头的列车:管内快速旅客列车,简称管内快速,字母 **N** 是"内"字汉语拼音的简写.这样的列车

一般经停一些重要车站.这类列车的车底有 25G 25B(红皮绿皮的都有) 22 型绿皮车,空调列车

较多.这类列车出现在 4.18 五提之后,只在铁路局内部运营.车次是按铁路局编制的,1-100 是

哈尔滨铁路局,101-200 是沈阳铁路局,201-300 是北京铁路局,301-350 是呼和浩特铁路

局,351-400 是郑州铁路局,401-500 是济南铁路局,501-600 是上海铁路局,601-650 是南昌铁路

局,651-800 是广州铁路公司,801-850 是柳州铁路局,851-900 是成都铁路

局,901-940 是兰州铁

路局,941-980 是乌鲁木齐铁路局,981-998 是昆明铁路局.

四位数的车也有车次区分

1 开头的四位数车次列车:跨三个或以上铁路局的直通普通快速旅客列车,简称普快或直快.这

样的列车一般经停一些主要车站.这类列车车底和 N 系列的比较相似,空调列车较多.这类列

车运营距离一般都很长,而经停车站较多.所以速度一般不会太快,而且乘车的人一般都较多.

短途旅行的旅客不建议乘坐此类列车.

2 开头的四位数车次列车:跨两个铁路局的直通普通快速旅客列车,简称普快或直快.这样的列

车和 1 开头的四位数经停车站和车底配置差不多,但空调列车的数量明显减少.这类列车运营

的距离一般属于中等,经停的车站也较多,速度一般也不会太快.属于面向中途旅行的普快列

车.

3 开头的四位数车次列车到目前为止还没有.

4 和 5 开头的四位数车次列车:管内普通快速列车,简称普快,曾经简称快客,但这个简称现在已经不用了.这样的列车经停一些主要车站,同时也经停一些小型车站.这类列车的车底主要是 22 型和 25B 型绿皮车,少有 25G 和 25B 的红皮空调车,而空调车多是一些长途列车套跑的.这类列车运营的里程一般不长,一般属于短途列车.车次和 N 系列一样,也是按照铁路局编制的,4001-4200 是哈尔滨铁路局,4201-4400 是沈阳铁路局,4401-4600 是北京铁路局,4601-4700 是呼和浩特铁路局,4701-4900 是郑州铁路局,4901-5000 是济南铁路局,5001-5200 是上海铁路局,5201-5300 是南昌铁路局,5301-5500 是广州铁路公司,5501-5600 是柳州铁路局,5601-5700 是成都铁路局,5701-5800 是呼和浩特铁路局,5801-5900 是乌鲁木齐铁路局,5901-5998 是昆明铁路局.

6/7/8/9 开头的四位数车次列车:普通旅客列车,简称普客,曾经有直通(跨铁路局运营)的普客列车,但是现在已经没有了.这样的列车一般经停所有能停的车站,部分普客列车虽然站距较

远,但是也明显多于普快列车.这类列车的车底主要是 22 型绿皮车,其他车底均少见,根本没有空调车.这类列车运营里程一般不长,一般属于短途多站的列车.因为这类列车现在已经全部是管内运营的,所以车次编制也是按照铁路局来编制的,在这里我就不详细说明了,如果有想知道的朋友请和我联系(QQ_249396).因为这类列车的经停车站很密,所以大多都作为通勤来用,少有旅行的朋友乘坐此类列车.

L开头的列车:临时旅客列车,简称临客,字母L是"临"字汉语拼音的简写.这类列车只在需要的时候才运营的,车种也是最杂的列车类别,L系列中有少部分列车相当于快速,大多数的相当于普快,也有的相当于普客.车底编制也是杂乱,L系列列车一般没有自己专用的车底,通常是随便拉来些车底就编组.但是也有的临客是为了近日"转正"而设置的,这样的临客通常编组比较正规,有专用车底.L 系列列车在<全国铁路旅客列车时刻表>上是查不到的,所以又称之为不上表列车.

A 开头的列车:按需临时旅客列车,好象没什么简称,如果有,那就叫按需临客吧.字母 A

是"按"字汉语拼音的简写.这类列车比 L 系列的地位更低,但是大多特征与 L 系列的相似.同样 A

系列的列车在<全国铁路旅客列车时刻表>上是查不到的.

车次的编制和上行下行有关,铁路规定进京方向或是从支线到干线被称为上行,反之离京方向

或是从干线到支线被称为下行.上行的列车车次为偶数(双数),下行的列车车次为奇数(单

数).如 T11 次是从北京开往沈阳北方向,为下行所以是奇数(单数)的;它的回头车 T12 次是从沈

阳北开往北京方向,为上行,所以是偶数(双数)的.另外还有的车在运行途中会因为线路上下

行的改变而改变车次,例如 K388/385 386/387 次,是运行沈阳北到成都区间内的,从沈阳北始

发是开向北京的,所以上行,车次为 K388 次.车经停天津以后开始向离京方向行驶,改为下行,

所以车次同时改为 K385 次.从成都向沈阳北开的时候也是一样,在到天津前是上行,所以车次

是 K386 次,经停天津后改下行,所以车次为 K387 次.同时在改车次前后的区间内,车次自成一

对.比如沈阳北到天津区间车次是上行 K388,下行 K387.铁路车次的编排就是这样的

据有关专家介绍,目前假火车票一般有两种。一种是“挖补假票”,制假人员将失效票的车

站名、票价和日期挖割下,分类贴上长途站的地点、金额、时间、铺位等,再用电熨斗熨

平。另一种是“整版假票”,制假人员利用一张真票票面的图案及相关文字、数字等扫描至

电脑,通过高清晰度彩色打印机打印出来,仿真度极高。

对于纸版式卡式车票,其票面无光泽,质地柔韧、不易断裂,票的四周切割断面不光滑。反

之,如是假票,则票面有光泽,票的四周断面光滑整齐,容易折断,底纹图案不甚清晰,浓

淡不均。手工制作的假票票上打孔日期的孔洞大小、间距不规范。另外,还须察看车票上打

孔日期与车票背面上的坐签上日期是否相符,票面上倒、发站,票价等字迹有无涂改、挖补

的痕迹,字迹有无浓淡不均等等。

首先,实行微机打印的新式“电子车票”,是采用特制的纸张,不仅质地柔

韧、光滑，而且

票面的水波纹线细密，若仔细辨认或稍作转换角度即可见“中国铁路”和“CR”等防伪隐形

文字及字符，同时车票上印有条形码。

专家提供了几种识别假票的方法。一种是用放大镜细看票面的数字部分，如发现某些数字与

其它字迹不相同或是有涂改过的痕迹，极有可能是假票；如果金额小数点后面仅有一个数字

“0”，那一定是假票；票面被挖补处因在制假过程中被刮去一部分纸纤维，所以在阳光直

射下略有些发白；此外，用放大镜或在灯光照射下如果看到票面上的车站名、票价、车次等

处有裂缝，那也多半是假票。以上方法较适合于“挖补假票”的识别。

对于“整版假票”，首先可以通过手感识别，真票纸质较好，手感平顺、光滑，假票纸质厚

薄不一，手感粗糙。同时，真票票面油墨在充足光线的照射下有柔和的光泽，且能看到防伪

水印，而假票票面“中国铁路”标志以及背面的水印较为模糊，且手轻揉票面及数字时，油

墨会沾在手上。