

Маршрутка — Lurkmore



НЕНАВИСТЬ!

Данный текст содержит зашкаливающее количество НЕНАВИСТИ. Мы настоятельно рекомендуем убрать от мониторов людей, животных со слабой психикой, кормящих женщин и детей.

Внимание! Статья-детектор!



Одним из побочных эффектов от прочтения этой статьи является так называемый *butthurt*. Если вы начнёте ощущать боль в нижней части спины, следует немедленно прекратить дальнейшее чтение и смириться с фактом, что вы — **водител маршрутки**.



Captain Obvious to the rescue!

Сия статья создавалась при активном участии [Капитана Очевидность](#), в результате чего она пространно повествует о вещах, достаточно полное представление о которых имеет даже [младенец-имбецил](#). Так-то!

«У нас ходит городская легенда о некурящем маршруточнике, слушающем блюз и соблюдающем ПДД. »

—  415405

Маршрутка (*Шансонваген, джумшутка, фаршрутка, Капсула смерти, Куда едешь? Можит падвести? за стописят давай!!!11!©, шайтан-арба, Джихад-такси, хач-мобиль, мясовоз, официально маршрутное такси*) — микроавтобус, предназначенный для перевозки [жлобов](#), [быдла](#), [нищевродов](#), [студентов](#), [школьников](#), и прочих копящих на [приличную машину](#) вместо того, чтобы уже сейчас материться за рулём в пробке ездить на [ведре](#) по направлению Ебенья — Цивилизация. У быдла маршрутка почему-то символизирует элитность и как-бы индивидуализм, и используется чтобы закосить под [небыдло](#), с последующим высером в бложиках.



Капсула смерти. Nuff said

Места притяжения маршруток. В крупных городах — ближайшее [метро](#), в [Замкадь](#) — местный [вещевой рынок](#), вокзал, любая улица или площадь. А там, где [городская власть в доле](#) с маршруточным [паханом](#), маршрутки более распространены, чем обычный городской транспорт (потому что выпиливается), и охватывают гораздо большие территории. Характеризуется малой или даже особо малой вместимостью (хотя у частных перевозчиков бывают и большие автобусы, особенно там, где городского транспорта нет или почти нет или как в ситуации, описанной выше) и, разумеется, феноменальной набитостью и страшной опасностью: быть укачанным, задохнуться угарным газом, рыгать от вечных [шансона](#) и [попсы](#), или просто перевернуться, когда водила отдаёт сдачу.

Водители



Пра-пра-пра-предки тоже ездили на механических маршрутках с конским



Факт



Маршрутка ждёт Вас

«Цезарь умел делать несколько дел одновременно. Однако даже он смотрится лохом на фоне водителя маршрутки. »

— Анекдот

Водитель маршрутки — [чуркан](#) или такой же по интеллекту [русский](#).

В соответствии с этим, маршрутки в некоторых [быдлоградах](#) стали подразделять на чучмек-мобили и пиздец-мобили. В этой вашей столице у некоторых контор есть [своеобразная иерархия](#): [русские](#), [хохлы](#) и прочие славяне гоняют на кошерных иномаршрутках (Пежо, Ивеко); остальные, которые хоть каплю по-русски понимают — либо на ушатанных за год-полтора иномарках типа Мерса или Форда, либо на свежих газельках; совсем [труЪшныя](#) таджики — на жутких, гнилых, пердящих Газёлах. Причём, последних используют, когда славянские водилы, все как один, застряли в пробках. То есть, почти никогда.

Довольно часто встречаются управляющие чучмек-мобилями гости из солнечного Чуркестана ([типичный водила и Газель кононичная, даже ботинки Нагиева тут есть!](#)). Предпочитают слушать настроенное ещё на автозаводе «[Радио Шансон](#)» или попсу (а порой невозбранно [радовать](#) пассажиров прослушиванием расовой лезгинки на полную катушку), курить в салоне (что является [прямым нарушением закона](#), хотя еще не так страшно, как обдалбываться насваем, что тоже [может иметь место](#)), лузгать сэмки, пиздеть по мобиле, а также фотографировать на нее проносящийся за окном пейзаж, чтобы показать потом родственникам, попутно получая за проезд и отсчитывая сдачу, чем нехило вгоняет в панику пассажиров. Особо отважные и толстые водятлы умудряются пересчитывать дневную выручку двумя руками, и рулить при этом пюзом. Можно высрать кучу кирпичей во время поездки на маршрутке и оттого, что водилы любят поставить себе портативный DVD-проигрыватель для просмотра [сериалов](#) прямо во время движения.

Гоняют водятлы при этом с охуенной скоростью, но могут тормозить у каждого столба, чтобы подобрать очередную селёдку для своей бочки.

Водитель-жлоб всячески пытается набить до отказа [людьми](#) свой гроб на колесах, несмотря на то что лезть уже некуда, а напирющему быдлу в дверь решительно похуй, что при этом придется стоять раком и будет невозможно дышать благодаря сдавливанию рёбер со всех боков. И причём, даже при абсолютно набитой маршрутке как жлоб, так и напирющие орут: «Ну пройдите же, ведь там совсем свободно», «Продвиньтесь еще чуть-чуть». А иногда встречается и такое «Я по давлению веса на колеса слышу, что еще полно свободного места там где-то сзади!!!!». ИЧСХ, какому нибудь лоху, в итоге, придется «проходить же», «продвигаться еще чуть-чуть» на «свободное место там где-то сзади», попутно обтершись о приблизительно 100500 хуев, приблизительно столько же жоп, и с чувством крайнего охуения простоять в пробке 2-3 часа, вперивши свои широко выпученные от давки глаза в предупреждающую табличку возле потолка этого адского мясовоза, приблизительно такого содержания: «Кол-во сидячих мест — 19, стоячих — 7, всего допустимое число пассажиров — 26 чел.». Маршрутчики, как правило, не имеют строго установленного графика движения, а если и имеют, то они преспокойно кладут на него [МПХ](#). От промежуточных остановок они отъезжают, когда захотят, а от конечных — по договорённости, кто за кем и когда поедет. Не стоит удивляться тому, что водитель может пойти за шаурмой в ближайшую заблеваловку или посрать в кусты, когда автобус забит людьми чуть менее, чем полностью. На остановках же возле Ашана, и тому подобных [гипермаркетов](#) можно проторчать в маршрутке час с лишним (Анонимус проверял). Это связано с тем, что водила не стартанет, пока маршрутка не заполнится доверху. От праведных возмущений заебавшихся ждать пассажиров толку мало — кроме мата в ответ вряд ли что-

то услышите. В лучшем случае водитель начнет пространно объяснять про некие сумрачные инструкции, полученные от начальства и/или будет орать что-то в духе: «**Сами на моем месте поработайте**, тогда поймете!». Также горе-шумахер может трепаться с водителем едущего навстречу скотовоза, при этом оба останавливаются посреди дороги, вызывая лютую ненависть у водителей легковушек. На то, что из-за своих разговорчиков перекрывается движение, маршрутчикам абсолютно насрать. На вопросы типа «Долго ещё стоять будем?» или «Можно ехать побыстрее?» водителю отвечает отборным матом (матерится он порой гораздо лучше, чем водит автобус) или предложением пойти пешком. **Mad Skillz** вождения часто позволяет им проходить даже там, где они тупо не могут пройти по причине непоколебимости законов физики или за секунду до появления красного света светофора. Это порой экономит даже больше времени. Ну и бывает как на первой фотке в статье, да. Разумеется, постоянно попадает из-за этого в аварии со смертельными исходами, что очень любят показывать по **зомбоящику**. Впрочем, в связи с ужесточением правил, не знающие оных тоджыки все чаще уныло плетуща за ближайшим троллейбусом, тупо повторяя его маневры. Часто дятлоголовые стараются обогнать приближающийся к остановке автобус или троллейбус, дабы подхватить платежеспособных пассажиров. Результаты подобных маневров зачастую совершенно непредсказуемы.

Водителей готовят к управлению газельвагеном в морских училищах, ибо даже в штить и полнейшую пробку укачают любого. Для этого их, в частности, обучают особому умению, стоя в пробке, дико дёргать шушпанцер на одном месте, так что головы пассажиров кидает на полметра вперёд-назад. Особо ценятся водилы, способные на 20-сантиметровом расстоянии до бампера следующего автомобиля разогнаться до 100 км/ч и остановиться на расстоянии 3 **нанометра** до столкновения за время 5 **наносекунд**.

В приступе плохого настроения водила джамшутки может запросто **взять** и в один момент **выпилить** 45 человек, отправив свою шайтан-машину **прямо под поезд**. Видимо, иногда сидящий за рулём — науке неизвестно, почему — воображает себя пилотом-камикадзе, поражающим американский авианосец...

Кондукторы

В шайтан-маршрутках невозбранно обитает кондуктор, обычно занимающий целое место рядом с водителем (в случае хач-мобиля **некоторых уездных городов** роль кондуктора также иногда выполняет детеныш, который отдельного места не занимает, шарахаясь по салону, собирая с пассажиров дань и открывая-закрывая двери). Функция кондуктора состоит в открывании и закрывании дверей для избалованных жлобов-пассажиров и проведении **финансовых манипуляций** с ними. Алсо, кондуктор отвечает за посадку и высадку пассажиров, поэтому на протяжении всего маршрута громко орёт название остановок, а пассажиры изъявляют желание выйти, кодовым словом «Есть» или «Выходят». Если же кондуктор не обладает голосом прапорщика из анекдота, то нередко возникают ситуации, когда пассажир тупо проезжает свою остановку, так как привык, что его должны спросить, не выходит ли он. В итоге начинается срач с водителем и кондуктором со стандартными отмазками, типа: «Вас же спрашивали!!!111» «я не слышал!», а незадачливого пассажира везут до следующей остановки, потому что маршрутка «в неустановленных местах не останавливается». Ололо. А кое-где эту должность исполняют толстые теткы, сидящие аккурат напротив двери и загораживающие почти весь ее проём, частенько прихлопывающие жопы вылезавшим пассажирам и гордо именующие себя *стюардессами*(sic!).

PROFIT

Стоимость проезда в маршрутке в среднем составляет 40 рублей, а если это еще и пригородная, то гораздо больше. В качестве профита водила получает сотни мелочи разных номиналов, целую кучу мятых, рваных (и как попало склеенных) 10-рублёвых купюр, 50-рублёвки, некоторое количество «соток», реже — пятисоток. Водителю начинает приходить в ярость, если ему суют уже 10-ую, 15-ую, 9000-ую сотку или полтинник (а сдачу чем отдавать?). При предъявлении купюр 500, 1000, 5000 (последнюю — исключительно ради прикола) водителю срывает инфаркт, особенно утром, когда денег на сдачу почти нет. В большинстве случаев водитель отпускает «богача» с проездным **восвояси**.

Один из самых больших профитов водителю получает рано утром. На конечной остановке он может стоять очень долго, чтобы набралось как можно больше народу и его не волнует, что на других остановках люди по полчаса-часу мёрзнут в минус 40 (если на дворе зима) и все в его катафалк не влезут: люди — ничто, PROFIT — всё. На возмущения задолбавшихся стоять и опоздавших на работу людей водителю отвечает великим и могучим русским матом. Затем большой профит приходит в обеденное время: офисному планктону и суровым фрезеровщикам надо ехать домой пожрать, ибо употреблять одни только дошираки на рабочем месте или борщи в заводских рыгаловках им уже надоело. Обогащаются водителю и за счёт школоты, учащейся со второй смены или начинающей учёбу с утра (последние могут утром и в обед проехать на одном и том же скотовозе, что не может не радовать сидящего за баранкой чайника). И наконец, вечернее время: рабочий класс и школата едут домой и опять PROFIT для водителя. Рабочий день у водителю заканчивается где-то в 20:00, остаются только самые упоротые, которым выпадает миссия по развозу бухнувшего у друзей быдла или засидевшихся на работе врачей, инженеров и т. п.

Вместимость

Машина — **газель** (Также: Газельваген; в мусульманских республиках РФ - Газель)(ибо дешево!), Богдан,

ПАЗик или дешёвый китайский катафалк. Впрочем, в последнее время все больше Меринов, Фордов, расово-немецких Народных ГазейВагенов и прочих иномарок (ибо их, как и большинство иномарок, стали собирать в России). Они больше, в них влезает не по 13 лохов, а 18 по сидячке и еще человек 20 стоя (в новейших моделях по заказу местных перевозчиков — 15 для сидячки, и где-то 30 еще влезет по стояку), а водитель всё тот же единственный. Стоит отметить, что увеличение процента иномарок значительно усугубило ситуацию со стоячими быдлопассажирами, ибо в Газели потолок невысокий, поэтому у двери помещается максимум двое индивидов (и то, они стоят в позе рака). Ещё 3 может поместиться в проходе между сиденьями, пара-тройка — на сиденья. Итого в газёл, едущий по маршруту Ближние Ебеня — Мухосранск, зимой может набиться 21-22 человека), в то время как в иномарке потолок значительно выше, и туда влазят по **шесть-семь-двадцать** человек в полный рост, так что существует весьма большая вероятность, что твоя сидящая голова будет служить опорой для чьей-то стоящей жопы. Алсо, заботливые газельщики могут предложить стоячим пассажирам кавайные табуреточки. При этом в салоне может висеть табличка «Перевозка стоящих пассажиров СТРОГО запрещена» (особо доставляет надпись «ГИБДД требует, чтобы количество трупов соответствовало количеству посадочных мест»), но никто ее в упор не видит, ибо логика такая — стоящим «лишь бы побыстрее уехать», а водителю — **ПРОФИТ**. Правило действует не везде — в некоторых местах на маршруточников **довят** местные власти, а в некоторых — давняя традиция.

Алсо, для **Юга** Этой Страны характерны производимые на ТагАЗе Хендай Каунти, на 80% заменившие все Козели. ИЧСХ, они удобные, по вместимости сравнимы с ПАЗиками. На Дальнем Востоке в буйные и похуистичные **90-е** были популярны **лунные** Toyota HiAce, причём сначала вообще праворульные, высаживавшие пассажиров прямо под колёса мимо крокодящих **КамАЗам**, правда спустя некоторое время левую заднюю дверь (в ходу тогда были полноценные пятидверные минивэны, у которых в пассажирском салоне был выход на обе стороны) у них стали заклинивать, а потом и вообще перешли на леворульные версии. К началу нулевых японцев вытеснили расово **собакоедские** Hyundai и Daewoo, которые при тех же габаритах и пассажироместности (14 рыл, включая двоих оборотов на откидных стульчиках, кои потом были выпилены по настоянию местного куратора **ZOG**), отличались салоном, рассчитанным, видимо, на полужидких ктулхов, которые на свои места должны были протекать, ибо развернуться в них было (в отличие от японцев, с их очень удобным, хотя и тесным салоном) практически невозможно. В наши дни выпилены и они, ибо до тихоокеанских ебеней добрался, наконец, Его Величество Газёл!

Встречаются хтоничные шушпанцеры местного разлива, являющие собой удлинённый Газел, к кабине которого посредством мата и кривых рук приварена будка с вклеенными (sic!) окнами а-ка гроб, в особо упоротых версиях встречаются автоматические двери с **пневмопихприводом**, надо ли говорить, что пихло и тормоза в этом мясовозе остались те же, а грузоподъёмность возросла на порядок. В Хохляндии кстати, на некоем Часовоярском ремонтном заводе массово производятся такого типа гробы, именуемые "Рута", и на Бориспольском и Черниговском автозаводах - схожая модель "Баз - Дельфин". Данные агрегаты массово распространены по всей Украине, что дают местным маршруточным паханам огромный профит, ну а местное население - уже давно считает их основным городским транспортом в большинстве средних и мелких городов на протяжении не менее десяти лет.

«Рабочая лошадка» водятла

Машина представляет собой гроб на колёсах, не одну сотню раз в огне горевший и в воде тонувший, и «целовавшийся» с другими автомобилями. Место водителя засрано сотнями пластиковых стаканчиков, бутылок, бумажек. Везде, откуда только можно, торчат провода от самостоятельно прикрученных **кнопок и лампочек**. Если у автобуса автоматические двери, то они открываются/закрываются с заеданиями. В случае, если у водятла «пазик» с двумя автоматическими дверями, то заднюю он практически никогда не открывает, ибо есть вероятность, что какой-нибудь «заяц» выйдет из автобуса именно через неё. В результате люди толпятся и срутся, кто, кому и что отдал только у одной двери. Аварийные двери в большинстве случаев не открываются (опять же «зайцы», да и чтоб никто не выпал из-за неисправного замка). Сиденья в автобусе могут располагаться как угодно с целью увеличения вместимости. Салон чуть менее, чем полностью обклеен различными объявлениями, рекламой и надписями типа «Кто хлопнет дверью, тот станет льготником»; «Проезд N рублей».

В случае «Газели» или её аналога без «автоматической» двери пассажир (независимо от пола, от возраста уже спорно) нередко заходит в салон «королём» позади 3-4 таких же — и не глядя назад хлопает дверью со всей дури. ТруЪ пассажиры, имеющие на пути до рабочего места не одну пересадку, наблюдают это каждый день. При этом стоящий вне салона рискует лишиться пальца или даже руки, а обидчик в 146% случаев уйдёт от ответственности, либо сам поимеет с жертвы. В случае с «автоматическими» дверями некоторые «суровые» водилы иногда «промахиваются», зажимая пассажиров дверью. Но бывает это в 9000 с лишним раз реже — более того, водила за такой прокол рискует ответить собственной шкурой, потому действует аккуратно и ответственно, глядя в огромное правое зеркало и непосредственно в салон.

Альтернатива — гортранспорт

Комфортной, безопасной и, в большинстве случаев, более дешёвой альтернативой этому чудесному транспорту, являются **автобусы, троллейбусы и трамваи**, но во-первых, ими пользоваться типа не модно; во-вторых, городской пассажирский транспорт в городах этой России в большинстве мест доведён до состояния неюзабельности; в-третьих, для организации даже автобусного сообщения нужно вложить кучу бабла, троллейбусам ещё провода тянуть и напряжение в них обеспечить с подстанций, а трамвай так

вообще золотой, а газельки могут стоять во дворах частного сектора и ремонтироваться силами и за счёт самих же водителей. В общем, там, где общественный транспорт еще остался, у быдла в ходу следующие аргументы:

- Чиста риальные пасаны на автобусах типа не ездят (лучше ехать в набитой газели, чем в набитом автобусе, и это просто быстрее: поездка длиной в 5 остановок легко может занять до 5-ти часов). Да и остальные тоже — в «Икарусе» 99% будешь ехать стоя, в маршрутке 99% сидеть. Для замкадья, впрочем, в часы пик вероятность влезть внутрь, хоть тушкой, хоть чучелом, уменьшается процентов до 60 на начальной остановке и до нуля на последующих.
- Кишит мерзкими ругачами **бабками с тележками**, которые в маршрутку не полезут никогда — там надо платить, а автобус бесплатно.
- Едет медленно, на каждой остановке неторопливо подгружая через скотоотстойник упомянутых пенсионерок и прочих пассажиров, ещё и затаривающихся билетами у водятла. Впрочем, это критично только для городов, оборудованных автобусами, оборудованными этими самыми турникетами.
- Не способно просочиться через пробку или даже затруднение из-за размеров. Хотя бывает всякое. Трамвай так вообще **объезжать** не умеет, и, если на путях что-то произошло — обычно какие-нибудь **лохоклерки** столкнулись на своих **кредитных фокусах** и ждут гаевню — то будет стоять бесконечно.
- На некоторых маршрутах ходит с периодичностью раз в 20-30 минут (если пробок нет) в час пик в отличие от маршрутки.
- Бывает, схема движения общественного транспорта составлена настолько **ловко** и **умело**, что добраться от одной нужной точки до другой можно с минимум одной пересадкой. Маршрутка же идёт напрямую.

В большинстве городов **этой страны**, где от **бедности бюджета** и **жадности городских чиновников** автобусы окончательно развалились и вымерли, а **метра** по тем же причинам ещё нет, маршрутка является практически единственным видом общественного транспорта. Представьте себе **негодование** старушки с клюкой, вынужденной карабкаться в Газель, сидеть на неудобном сиденье, да ещё и платить за проезд. Куда катится этот мир! Местами маршрутки срослись с муниципальным транспортом чуть менее, чем полностью. Кое-где маршрутки вообще официально признали общественным транспортом. В некоторых местах бывает, когда вместо троллейбуса, который надо ждать по полчаса, по тому же маршруту подкатывают каждые 2 минуты (прямо как метро) громадные междугородные автобусы-сарай «Мерседес», «Neoplan», «MAN»: в Германии их давным-давно списали, а наши **экономные ПАТП** их оптом загребли. Справедливости ради, среди них встречались совершенно изумительные экземпляры, например, двухэтажные автобусы. За плавность хода и винрарные мягкие сидушки, с одной стороны, и некоторую неповоротливость и неторопливость, с другой, сии изделия немецкого автопрома получили кличку «Титаники». На многих остались надписи «Zürich», «Köln», карты этих городов, внутри написан маршрут «Krankenhaus — Zoo» (больница — зоопарк). Встречаются даже намалёванные немецкой **школотой** нащпейси по типу «Тут был **Ганс**» или «Фриц ист **швуль**» — как это ни удивительно, но в европах живёт такое же точно быдло, как и у нас, и точно так же портит общественное имущество.

Надо добавить, несмотря на то, что некий транспорт именуется гордым званием «маршрутка», маршрут порой угадать крайне сложно. Ввиду всяких левых причин, о которых владельцы быдловозок умалчивают в силу их секретности, на газенвагене могут красоваться сразу три номера. Один сзади, два на двери, два на лобовом стекле, на крыше светится табличка с заклеенным наспех номером при помощи обрывка туалетной бумаги, здесь же конечные пункты, абсолютно не соответствующие ни одному из указанных направлений, а внутри можно найти схему маршрута, досель никому не известного... Разгадка одна — **PROFIT!** В случае активизации **гайцев** маршрут вообще становится непредсказуемым (если перевозчик нелегальный, что не редкость даже в ДС). Можно доехать до пункта назначения быстрее путем срезки лишнего крюка с **постом**, а также потерять свое время в случае объезда нескольких засад либо **поимки**.

Мнение транспортных фанатов



Типичная маршрутка после типичной аварии

«Водитель «маршрутки» — это не профессия, а половая ориентация. »

— Вариация известной фразы военного из кинофильма «ДМБ»

Маршрутки, по мнению большинства **фанатов** автобусов, троллейбусов и трамваев, не общественный

транспорт, а джихад-арба. Тру-фанаты не ездят на них из принципа, потому что часто не действуют проездные, они ездят аварийно, и вообще, «паразитируют на системе общественного транспорта» (которой почти везде в этой стране уже давно нет и в помине). Подробно о процессе паразитизма маршрутного такси на трамвае или троллейбусе, можно почитать [здесь](#).

Скоростное преимущество же часто оказывается вполне иллюзорным: в пробках все равны (но некоторые — равнее: маршрутка имеет возможность объехать пробку по параллельной улице, тротуару или внутриквартальному проезду), а кроме того, иные Газели из-за хуёвого тех. состояния ничуть не быстрее троллейбуса. Конечно, всё вышеописанное довольно сильно зависит от региональной специфики, но суть почти везде одинакова: газель — тесное убожество, которое попадает в аварии с человеческими жертвами в разы чаще, чем работающие через жопу трамвай, автобус, троллейбус и метрополитен вместе взятые.

Также ТФ мечтают о полном уничтожении всех маршруток с улиц всех городов (не думая при этом, что нормальный транспорт вместо них никто покупать не станет и пассажиры будут вынуждены добираться до метро/дома/работы пешком). Однако, мечтам их не суждено сбыться, поскольку [пипл хавает](#), [бабло](#) маршруткабаронам течёт, [таджикам](#) есть работа, а водителям трамваев-троллейбусов поспать, есть у них пассажиры или нет. Так что все довольны.

Алсо, есть мнение, что маршрутки — это еще и огромные фабрики по обналчке бабла. Ведь каждый кто ездил в маршрутке знает, что его бабки попадают в грязные лапы водятла безо всякой отчетности (можно попросить билетик, но в реале это делают редко) — черный нал как он есть.

Тем не менее, нелюбовь к маршруткам только потому, что она исходит от [трамваефилов](#), правильности своей не теряет: любому в Этой стране понятно, что газель — это тесная быдловозка, места в ней далеко не всегда сидячие, чтобы выйти на своей остановке, нужно сначала орать во всё горло, потом пробираться через чьи-то ноги, руки, жопы, головы и ещё и ювелирно юзать дверь: если толкать не сильно — не закроется, если сильно — выслушивать тонны ненависти от плохо говорящего на языке русских водятла. Тут стоит отметить, что в [некоторых городах](#) доблестные власти обязали водятлов маршруток оборудовать свои телеги *электромеханическим устройством открывания двери*. ИЧСХ, некоторые маршрутки это даже сделали. Но, как говорится, [если говно присыпать пудрой, то мы получим говно, присыпанное пудрой](#). Да и после первой же поломки устройства водятлы обычно забивают на него хуй и демонтируют [КЕМ](#), забывая, однако содрать с борта наклейку с горделивой надписью: «Осторожно! Дверь автоматическая!» [Fail](#).

Впрочем, как сообщают из регионов, автоматические двери можно ставить только на те маршрутки, которые для этого предназначены, а самостоятельный апгрейд карается доблестными сотрудниками ДПС и выписывается штраф.

Поведение маршрутки на дороге

С точки зрения ебаного, сферического [водятла](#) в вакууме маршрутка является одним из наиболее опасных участников дорожного движения, уступая лишь [стритрейсерам](#), [женщинам за рулем](#), [учебным автомобилям](#) и [бабкам с тележками](#): это — несомненно опаснейшее существо. Завидев на горизонте трамвай, маршрутка ломится через восемь рядов, намертво игнорируя попадающихся людей, автомобили и тот факт, что трамвай до остановки доедет минут через 40, и горе тому [форд фокусу](#), что попадетс ей на пути!

Если две маршрутки (конкурентная фирма) встретятся на одном участке маршрута, то между ними немедленно начинается соревнование: кто быстрее подберет пассажиров с этой улицы. Ставки нешуточные, так как ведомая маршрутка остается практически ни с чем. Конкуренция — это вообще здраАво, но когда два водилы, зло вцепившись в руль, устраивают натуральный [стритрейсинг](#), страдают другие участники движения, не говоря уже о нервах пассажиров (тех из них, кто еще в состоянии задуматься о стиле вождения и адекватности водителя). И вообще, запросто можно отложить туёву хучу кирпичей, сидя на переднем месте джихад-арбы, несущейся со скоростью больше [1200 км/ч](#) по оживлённой городской улице.

[Маршрутка обзор АС тест-драйв](#)
Годный обзор сабжа

При подъезде к «лежачему полицейскому» водятел «залупа» либо не сбавляет скорость, либо разгоняется, тем самым [заставляя срать кирпичами пассажиров](#), сидящих на задних рядах. Люди, конечно же, возмущаются, мол, не дрова везёте. Водила на это отвечает фразой: «Не нравится — езжай на такси/езжай на другом автобусе/иди пешком!». Хотя в принципе можно понять (но не оправдать) такой [стритсракинг](#) — как правило, бля, нашальникэ говорит своему Равшану: «Отдавай мне с машины пару сотен нефти, а остальное твое». Вот они в потугах нарвать денег и рвут и жопу, и покрышки, и все что попадетс под колёса...

А в случае аварии собравший перед собой «аварийный поезд» на пять машин таджик, не колеблясь ни минуты, пишет в ГИБДД в объяснительной, что все пятеро ехали задом в горку по правой полосе и въехали ему в морду. По сравнению с [этими умениями](#) милая манера вставать на аварийке в любом месте, где хочется — симпатичная причуда, не более.

Особую опасность представляет маршрутка, оборудованная пофигистом, да ещё и с видеорегистратором.

Хоть маршрутка по ПДД и является пассажирским транспортным средством, чуть менее, чем никак, необходимость соблюдать правила в её отношении, как к обычному участнику дорожного движения никто не отменял. А если вспомнить, что маршрутка системы Газель имеет чихоточный мотор от [Волги](#) и чугунные тормоза — прежде, чем подрезать маршрутку, лучше сто раз подумать: «Хочу ли я доказать всем что-то, ценой задницы, бочины, зеркал и т. д. собственной машины?» Другое дело, если маршрутка нарывается сама — тут уж и карты в руки, и «Бей первым, Фредди!».

Алсо, «Автолайн» — спонсор сборной России по бобслею, что какбе символизирует.

История маршруток

Как ни странно, но первые маршрутки (Jitney bus) появились в США, в начале XX века. Города росли быстро, население их — еще быстрее, а трамвайные системы просто не успевали за этим ростом. Да и компании жлобились прокладывать новые линии, которые неизвестно когда окупятся. Тут-то и пришла в головы гордых владельцев автомобилей, которые уже перестали быть диковинкой, но еще не стали повседневною, что можно заработать на перевозках пассажиров, забывшихся ждать трамваи, а потом еще и давиться в них, как сельди в бочках. Сказано — сделано, и уже к 1915 году во всех крупных городах появились маршрутки, в которых за 5 центов можно было проехать «отседова тудой». И все было бы хорошо, если бы не мистер Генри Форд, который на своих заводах только машин модели Т выпустил более 15000000 штук. Другие автопроизводители хоть и отставали от него, но не сильно. С другой стороны засуетились трамвайные компании, продавившие драконовские законы о пассажирских перевозках. Так маршрутки в США и вымерли к середине века, ибо с одной стороны личные автомобили стали чуть дороже грязи, с другой — получить лицензию на пассажирские перевозки для частника/мелкой компании стало практически нереально.

Самыми первыми маршрутками ещё со времён СССР были микроавтобусы рижского завода «РАФ» (это теперь [Латвия](#)). Их же использовали в России и после 1991 года, и только году в 1996 или когда-то тогда на маршрутах появились машины марки «ГАЗель». Транспорт это считалось довольно престижным, ведь пусть и маршрутное, но всё таки такси, и проезд стоил целых 15 копеек. Для сравнения — проезд в автобусе или в метро Нерезиновска, например, стоил 5 копеек, в троллейбусе 4 копейки, а в трамвае 3 копейки (Только до 1987 года. После — везде по 5, аж до апреля 1991).

Изначально пассажирская версия автобуса [газель](#), предназначенная для коммерческой перевозки пассажиров, отсутствовала в принципе (потом появилась, но была дороже грузовых версий), поэтому первые маршрутки переделывались «правшами» маршрутного бизнеса из фургонов без дополнительного потолка и открывающихся окон.

При этом количество сидячих мест в автобусе варьировалось от 17 до 21 плюс ещё пара человек жопой в окно и можно ехать. Анонимус помнит, что в местах крепления колеса сиденье могло не иметь ножек и пассажир ехал фактически сидя на полу. В некоторых маршрутках (обычно ехавших на длинные дистанции и полностью заполнявшихся на старте) в проходы ставили табуретки (и сейчас ставят). Идея, впрочем, подсмотрена у [буржуев](#), придумавших сиденья, откидывающиеся в проход, а в сложенном состоянии выполняющие роль подлокотников кресел, к которым прикручены.

Даже когда появилась заводская маршрутка системы [газель](#), от рождения имеющая и люки, и среднюю (то есть, с внутренней высотой 1,70 м.) крышу, и не более 13 посадочных мест, переделок из грузовых фургонов в 90-х годах было всё ещё море, даже в нерезиновке. [Существовала](#) газель-«лимузин», которая производилась мелкими партиями какой-то фирмой. Встречались и совсем экстремальные экземпляры, сделанные на базе бортовых машин (например, псковского завода), с полностью самопальным кузовом, исключая кабину, вот у них была и низкая крыша (1,50 м), и дверь-хлопушка вместо сдвижной (зато не сразу отрывается!), и все остальные прелести. И баллон с газом под пузом, чтоб если что, то не сильно мучиться, а всем сразу в [Адъ](#).

Алсо, с 2005—2006 опять по пути переделок пошли на заводе «Самотлор-НН» в [Нижнем](#), переделывая форды, мерседесы, народные вагоны и Ivesco, из грузовых фургонов под лоховозки — врезают окна, ставят стулья, стелят линолеум на пол. Особо бросается в глаза контраст на границе «кабина водилы» — «скотовозный отсек», когда расовая обшивка газенавагена переходит в совковый ковролин, как-то прибитый к потолку и стенам, на фоне кресел, веселенькой расцветочки и [без ремней](#) — достаточно сравнить с расовыми шезлонгами, на которых сидят водятел и два пакса спереди. Как [выглядит](#) салон изначально пассажирской кибитки, даже и [сравнить нечего](#). Это, конечно, уже не Газель, но ещё и не нормальный пассажирский пепелац. Крэш-тест для переделанной модификации верняк покажет то же, что и для газели: вся быдлоначинка из салона дружно полетит в лобовое стекло, возможно, вместе с отрывающимися от пола табуретками, превращаясь в быдлофарш вместе с водилой и паксами с передних расовых табуреток. Что будет с кузовом при боковом ударе — тоже ХЗ: дырок в кузове нарезали, окна вклеили, а жесткость осталась на уровне грузового фургона, то есть под окна не [рассчитанная](#). Так что



Кошерный салон грузового фургона, обитый [ковролином](#)



Так вот ты какая, маршрутка на 16-18 мест...

PROFIT — он такой профит, только для владельца скотовозки. Для паксов стало разве что стоять удобнее (крыша-то высокая), и бензином не воняет (дизель решает!), а в остальном — **те же яйца, только в профиль**.

В том же 2005-м **один хитрый говнюк** разливался трелями по эфиру, щебеча о том, как же можно перевозить интеллигентнейших людей, женщин и детей, на этом ужасном изделии местного автопрома под названием «Газель»? В то время как цивилизованные страны вовсю выпускают вполне годные лоховозки. Стоит их прикупить, и всем будет счастье. На толстый троллинг звонящих в прямой эфир во время этих вбросов, и охуевающих, как это — заменить копеечную «Газель» на стоящий многие **сотни нефти** буржуйский **пассажирский** газенваген, следовал стандартный поток говна, что **звонящий** нихера не понимает в экономике, маршрутках, комфорте паксов и т. д. А на самом деле, своей очередной джинсой **Ваван** стелил соломку пацанам из «Самотлора». Биг бизнес, **nuff said**.

19 марта 2010 года арбитражный **суд** Нижегородской области **признал банкротом** ООО «Самотлор-НН». Ну, это нормально в **этой стране** — видать, пришло время отдавать **кредиты**, или еще из-за каких мелочей жизни. Тем не менее, ценные кадры не пропали и затусовались в лавке «Нижегородец», занимающейся тем же. Что характерно, несмотря на все полученные бумажки (сертификаты и одобрения), **ремней безопасности** в выпускаемой ими маршрутке **как не было, так и нет**. Это и неудивительно, раз в «**Одобрении**» на, внимание! — «**Маршрутное такси 18 мест**» черным по... эээ... желтоватому — написано: «**не является транспортным средством общественного пользования — маршрутным транспортным средством**». Оставь надежду, всяк в маршрутку входящий. Существует так же донской аналог «Самотлора» — ТагАЗ, принадлежащий не абы кому, а самому Hyundai! Собственно, этим и занимается — выпуском различных моделей Хёндая, включая микроавтобус County, представляющий из себя вполне кошерный автобус, несколько сравнимый с последними ПАЗиками. Но, к сожалению за пределы Ростовской области County поставляются редко.

В 2010 году образовался новый тип капсулы смерти, на этот раз официальный (а.к.а. «Маршробус»). Оставшиеся в живых могиканы городского транспорта, высрав кирпичиков от маршрутного PROFIT'а, решили запилить свои собственные маршрутки с **кассой и кондукторшами** на базе микроавтобуса «СИЗ» (Собранный в Елабуге расовый итальянский FIAT Ducato второго поколения). От маршрутки системы «газель» отличается вместимостью в 18 человек, автоматической шайтан-дверью, наличием информационной бегущей строки в двух штука, кондиционером (!!!), голосовым объявлением остановок (кое-где уже не работает), корявым расположением вырвиглазных сидений с ремнями безопасности, расценками (стандартная цена талончика у водятла автобуса) и возможностью оплатить проезд талончиком для наземного общественного транспорта, с помощью укрепленной на входе в маршрутку валидатора. Но даже официальная принадлежность маршрутки не дает полных гарантий от аварий оных.

Надо сказать, что не весь постсовок жалуется джумшуточный транспорт и во многом потому, что для Украшки, например (особенно в Днепре, где популярны мерсы спринтеры без какой-либо противоударки, но при этом с переделкой по факту результата из грузового в пассажирский транспорт), пара аварий с жертвой в 30+ рыл стали поводом для организаций всеукраинских проверок по факту незаконных пассажирских перевозок и уклонения от уплаты налогов фирмами-перевозчиками, которые по факту этим **заниматься не должны**. Киев и Львов, к примеру, уже приняли стратегию на перевод в муниципальный транспорт, что в условиях постсовкового общества считается дохуя прогрессивным; этой стране, к примеру, стоило бы перенять опыт Украшки, но куда там с ворами и убийством коммунтранспорта в угоду чёрному кэшу и распилам с откатами в пользу путинско-рашистской банды чекистско-уголовного толка? Отака хуйня, малята.

Галерея маршруток



Так выглядит ПАЗ после наезда на зад КамАЗ'а (г. Балаково)



Газель оказалась не быстрее троллейбуса: в итоге улица перекрыта наглухо. Корейские микроавтобусы и ПАЗ готовятся к прыжку — иначе до конечки не добраться. (Иркутск 2006)



Дальше — больше



Расовый украинский «Богдан» сделал бочку



Маршруточная революция — корован из 800 «Богданов» блокирует центр Киева ([Майдан](#), 26 марта 2009 года)



Какие транспорты, такие и пассажиры



\m/ Одесская маршрутка
Поскот —
Таирово



Демотиватор, характеризующий стиль езды большинства маршруток



Суровая челябинская маршрутка



[Песня о ПАЗике](#)
Песня про легендарный маршрутный ПАЗик
<https://www.youtube.com/watch?v=N4V0Gt5QazM>
Про пассажиров православной маршрутки
[Скрябин - Маршрутка \(без цензуры\) \[Official Video\]](#)
Суть маршруток в ебенях
[Gazel crash test](#)
Легендарная безопасность расовой Газели-маршрутки
[МАРШРУТКА](#)
Мультяшная маршрутка



Государственная маршрутка в Москве



Внезапно!



Микроавтобус
РАФ



Хоть и государственная, а авария такая же



Истана после попытки обгона [камаза](#) на перекрестке. [Ибо нехуй!](#)

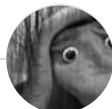
<https://www.youtube.com/watch?v=4yw5S8tWbNA>
Весь ужас сабжа в песне группы [Рорногар](#)
[Видеобитва. Друзья - Маршрутчик от бога](#)
Вся суть в репчике на тему

[Маршрутка прикол](#)
Типичная маршрутка
[Волгоградский маршрутчик](#)
Подвиг его бессмертен, имя его неизвестно
[ТИПИЧНАЯ МАРШРУТКА](#)
Типичная маршрутка

См. также

- [Быдло](#)

- Газель
- Пешеход
- Автомобилист



IRL

1 апреля 1 сентября 8 марта 9 мая Deadline IRL Алкотур Алые паруса Армия Баня
 Биржа Букмекерская контора Бюджетники Ванкувер 2010 Вписка Выпускной вечер
 Гей-парад Говнодавы Дед Мороз День ВДВ День святого Валентина День святого Патрика
 Детская железная дорога Детский сад Дурдом ИБД Иван Купала Игровые автоматы
 Кадровые агентства Каникулы Корпоративная культура Крайний Кредит Маршрутка
 Масленица Метод кнута и пряника Молодая, динамично развивающаяся компания
 Московская Олимпиада Новый год Облысение Олимпиада Офлайн Показуха Похороны
 Праздник Прокуратура Просрочка Пятница Работа
 Работать в нашем банке — большая честь Работать за еду Рыбалка Рынок Свадебная мафия
 Свадебное видео Свадьба Силумин Скорая компьютерная помощь Супермаркет
 Тимбилдинг Тюрьма Университет Феминизм Шахсей-вахсей Школа



Транспорт

Автобусники Метрофанаты Транспортные фанаты Транспортные фанаты/Интернет 3605 Au
 Au/Конференция Auto.ru Chery Daewoo Lanos Daewoo Matiz De Havilland Comet
 Harley-Davidson Hummer Hyosung Lada Kalina M4 Marussia Multi-Track Drifting
 Renault Logan Ru auto Subaru Top Gear Tr Tucker VIP-атрибуты Ё-мобиль Авиасиммер
 Автобус Автобус 410 Автобус ЛАЗ АвтоВАЗ Автожур Автомобилист
 Автомобильные номера Автосервис Автосрачи Автостоп Автошкола Андрей Рыбакин
 Ара-тюнинг Байкер БелАЗ Биокатализатор топлива Болашенко
 Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85
 Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД Грузовик «Урал» Дальнбойщики Дачник
 День жестянщика Детская железная дорога Дороги России Железнодорожные маньяки
 Железнодорожный симмер Женщина за рулем Живой щит Запорожец Зарубежный автопром
 Зацепинг Как в дорогах иномарках КамАЗ Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида
 Колхозник Конструктор Кравчучка КраЗ Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ
 Маршрутка Метод Кочки Метро Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране
 Метробабки МКАД Мое место парковки Монорельс Монорельсовый кот Москвич
 Москвич/АЗЛК Москвич/Ижевский завод Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива