

**Autor: Michael O'Meara**



*“Automobil, to je válka.”* Léon Daudet

V září 1920, krátce po uvěznění dvou italských anarchistů (kteří později vešli ve známost jako Sacco a Vanzetti), jel Mario Buda, další italský anarchist, se starým koňským povozem napříč dolním Manhattanem, který pak odstavil na rohu Wall a Broad Street, poblíž federální budovy Puncovního úřadu a budovy banky J.P. Morgan. Následující exploze výbušninou naplněného povozu zabila 40 kolemjdoucích, zranila dalších 200 lidí a zanechala hluboký kráter v srdci newyorské finanční čtvrti.

Vzhledem k převládající hysterii té doby – hysterii, která spatřovala v každém cizinci potenciálního bolševika nebo anarchistu – Budův povoz vyvolal vlnu paniky mezi americkou vládnoucí třídou, přinutit ji oznámit stav národního ohrožení a zintenzivnit vládní úsilí shromáždit a deportovat všechny nelegální přistěhovalce.

Podle Mikea Davise byl Budův koňský povoz prototypem toho, co dnes známe pod pojmem automobilová bomba: nenápadný dopravní prostředek, schopný “vézt velké množství třaskaviny na přesnou vzdálenost k významnému cíli.” Díky zavedení této jednoduché, revoluční zbraně “chudý přistěhovalec” s ukradeným dynamitem, hromadou šrotu, starým koněm a rozvrzaným povozem, uspěl v zastrašení centra jak americké vlády, tak i kapitalismu. Takto vznikla taktika, jejíž následný dopad není o nic méně účinný než samotná třaskavina.

Budův povoz však předběhl dobu, Podle knihy *Stručná historie automobilové bomby* musel, jako mnoho dalších převratných vynálezů, čekat na příznivější dobu, než mohl být jeho potenciál plně realizovatelný. Davis tvrdí, že jen díky barbarismu kobercových náletů během druhé světové války se stala automobilová bomba “bombardérem chudých.” Před druhou světovou válkou (v letech 1919-1939) došlo jen k jejímu sporadickému použití.



První fáze ve vývoji automobilové bomby po druhé světové válce začala v Brity okupovaném území Palestiny, kde Sternův gang (se stejnou morálkou, jako americké letectvo) sestrojil bombu v nákladním voze, za účelem zničení policejní stanice v Haifě. Další sionisté tuto techniku poté využívali k paralyzování a zastrášení nejprve jejich britských, posléze palestinských nepřátel. Tyto útoky nezůstaly nezodpovězeny, britští dezertéři, kteří se přidali k Arabům a poté i Palestinci samotní, zkonstruovali na oplátku podobné bomby, aby vykonali svoji pomstu.

Během padesátých a šedesátých let minulého století si našly automobilové bomby svoji cestu do arzenálu různých národně osvobozeneckých hnutí, obzvláště pak ve Vietnamu a Alžíru. Trvalo to však až do roku 1970, kdy automobilová bomby dosáhly druhé, více letální fáze jejich vývoje. V tom roce čtyři studenti, odpůrci války ve Vietnamu, odpálili nálož v automobilu před sídlem vojenského think-tanku Mathematics Research Center při University of Wisconsin. Na základě informací z brožury, vydané lesnickou fakultou wisconsinské univerzity, tito studenti zjistili, že mohou vyrobit účinnou výbušninu z dusičnatého hnojiva a nafty (ANFO). Jelikož bylo možné tuto výbušninu vyrobit z levných a běžně dostupných prostředků, tyto ANFO nálože posunuly "městský terorismus z kutilského do průmyslového měřítka."

To se stalo okamžitě zjevným v severním Irsku, kde Provizorní křídlo IRA začalo používat ve svém boji proti britské okupační armádě "black stuff", novou generaci ANFO výbušnin s cílem zničit většinu obchodního centra v Belfastu. Automobilová bomba (posléze umístovaná v nákladních autech, dodávkách a v současné době v SUV vozidlech) se proto stala "provizorní strategickou zbraní, která za určitých podmínek byla srovnatelná se vzdušnou silou ve své schopnosti vyřadit důležité městské uzly a centra, stejně jako terorizovat městské obyvatelstvo jako celek."

Od té doby se tato zbraň stala rovnocennou [zbraním konvenčním] v "bleší válce". \*

Nejvýznamnějším příkladem se stala exploze nálože umístěné Hizbaláhem v nákladním automobilu v Bejrútu, která zničila kasárna americké námořní pěchoty, zabila 241 vojáků (což bylo nejhorší ztrátou na životech příslušníků námořní pěchoty od dob Iwo Jimy) a přinutila zahanbené Američany se stáhnout z Libanonu.

Davis zastává názor, že nálož umístěná v dopravním prostředku překonává ve svém důsledku "celkovou palebnou sílu amerických bombardérů a bitevních lodí Šesté flotily." Podobné brilantní vítězství následovalo v jižním Libanonu, kde "nelítostné a vynikající využití automobilových bomb" přinutilo izraelskou armádu, aby se stáhla. Hizbaláh byl rovněž zodpovědný za zahájení třetí fáze vývoje automobilových bomb - sebevražedných, kamikadze bomb, což jim dalo specifický levantský nádech.

Způsobem, který je možná více v souladu s duchem bílého člověka, učinila Irská republikánská armáda méně spektakulární, avšak neméně významný počín v podobě automobilové bomby v londýnském City, druhém největším finančním centru na světě, kde její umístění způsobilo škody ve výši jedné miliardy liber, téměř zruinovalo britské



pojišťovnictví a přinutilo britskou vládu zasednout k vyjednávacímu stolu s nenáviděnými rebely.

Úspěšné použití automobilových bomb ze strany Hizbaláhu a IRA proti moderně vyzbrojeným silám izraelské, americké a britské armády nezůstalo nepovšimnuto, kdy povstalci v dalších částech světa, stejně jako vlády, začali uplatňovat jejich krvavé možnosti ve svůj vlastní prospěch. Rovněž musí být zmíněno, že zločinecké organizace jako např. italská mafie nebo medelínský drogový kartel, se také zapojily do "byznysu".

První část článku Michaela O'Meary *"The Hot Rod of the Apocalypse"* byla převzata ze stránek Counter-Currents Publishing.

Poznámky:

\* *„Bída sama o sobě neplodí revoluci. Ale bída, bok po boku s pokrokem, vytváří novou směr; naděje na společenskou změnu, podnícená i chabým vzděláním, pak rodí nový společenský fenomén: ctižádostivou chudinu, rebelující chudinu, kádry revoluce, které nemají co ztratit, a okolo sebe přitom vidí mnohé z toho, co lze získat“.*

Robert Taber: War of the Flea (Bleší válka) 2002.