

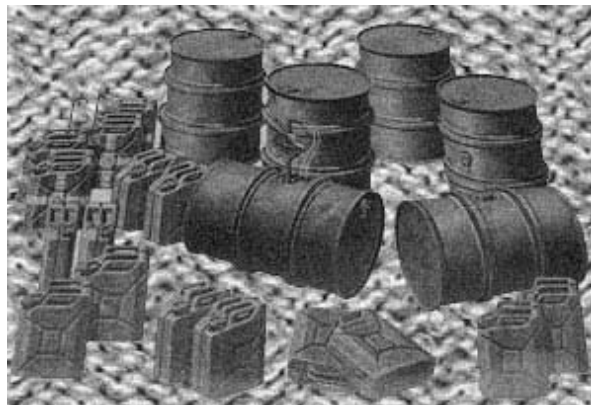
BREVE HISTORIA DE UN MODESTO OBJETO DE CAMPAÑA: **Los bidones de combustible o "Jerry cans"**

A mediados de los años 30, cuando los planificadores militares alemanes experimentaban la nueva táctica conocida como "Blitzkrieg" se les hizo evidente que uno de los problemas cruciales que tendría una ofensiva relámpago sería el abastecimiento, particularmente el de combustible, agua potable y municiones. Si el combustible y el agua no eran acarreados al frente con la misma velocidad que llevaban las fuerzas mecanizadas, el ataque se detendría probablemente antes de alcanzar el objetivo. Para transportar los vitales líquidos, los ingenieros alemanes diseñaron un envase que llamaron "Wehrmachtspanister". Se trataba de un contenedor de acero inoxidable prensado hecho de dos piezas rectangulares soldadas.



Ambos lados estampados llevaban un refuerzo en bajo relieve formando una X que posteriormente incluyó un rectángulo en el centro para aumentar su resistencia. Ese particular diseño le permitía al contenido y al propio envase, expandirse o contraerse sin romperse bajo intensas condiciones de frío o calor. Para facilitar su manejo en combate, decidieron proveerlo con tres asideros que facilitaban a un hombre cargar dos envases o pasarlos de mano en mano sin perder el equilibrio. La boca no usaba una tapa de rosca sino de presión con seguro a prueba de fugas y un conducto de aire para facilitar el vaciado de la manera más rápida y segura posible. La forma de la parte superior del envase permitía que quedara suficiente aire en su interior para garantizar la flotabilidad si se lanzaba por la borda de un barco o desde un avión. La parte interna del envase estaba recubierto con una cubierta sintética inicialmente utilizada en la fabricación de cerveza, lo que permitía usar el mismo tipo de envase para acarrear agua potable o combustibles.

La capacidad del envase era de 20 litros y estaba pintado en varios colores para identificar el contenido, diesel, gasolina o agua. Un envase de carburante de petróleo o diesel llevaba las marcas "Kraftstoff 20 l" (Diesel 20 litros), "Feuergefährlich" (inflamable), año de fabricación, nombre del fabricante y el número de fabricación. Los envases del combustible especial para el invierno en el Frente del Este llevaban además estampada una letra "W" que significaba "Winterkraftstoff" o diesel para invierno. Los envases para agua estaban marcados "Wasser 20 l" (Agua 20 litros), más las marcas del fabricante, año, número de serie y la palabra "Wehrmacht". En el frente de África, los envases de agua llevaban pintada una cruz blanca en los lados y en el centro un número 4.



AFRIKA KORPS

Durante la campaña en África, junto con el combustible y las municiones, el agua fue uno de los más vitales suministros para las fuerzas en conflicto. Se requería el agua potable para consumo humano y el agua dulce para la refrigeración de los motores de los tanques, cañones antitanque, vehículos de comando, comunicaciones, patrullaje, transporte de personal, artillería, todos necesitan agua y en el desierto es precisamente ese elemento el que más escasea. En el momento que faltaba el agua, el avance se detenía sin posibilidad de discusión o decisión.



Llenándolas con agua potable

Por esta razón, las operaciones se estaban supeditadas al acercamiento, acceso o captura de pozos de agua y plantas desalinizadoras estacionarias o portátiles. Como puede deducirse, el enemigo en retirada destruía las facilidades de extracción y depósitos de agua y en el caso del 8vo Ejército Británico, eran expertos en el envenenamiento químico que hacía el agua inutilizable tanto para consumo humano como para refrigerante de los motores.





La primera prioridad

El Afrikakorps contaba con unidades de aguateros dentro del arma de ingenieros, que contaban con oficiales y suboficiales expertos en bombas impelentes para la extracción, tratamiento químico para purificación, así como en envasado y mantenimiento de ductos y dispensadores. No era inusual que una unidad de suministro de agua estuviera al mando de un teniente coronel con la insignia en forma de rueda que lo identificaba como ingeniero, unidades que contaban también con personal experto en localizar pozos cerrados y depósitos enterrados, así como en la localización de partes y piezas utilizadas en equipo de bombeo y purificación. Todo el material encontrado era transportado a talleres móviles y estacionarios donde se reparaban y reconstruían con la misma diligencia con que se mantenían los vehículos y el armamento. La responsabilidad de los mandos de estas unidades era proveer agua potable para las tropas y agua dulce como refrigerante. Constantemente esa responsabilidad de encontrar agua, purificarla y distribuirla era incrementada súbitamente cuando adicionalmente 4 o 5 mil prisioneros debían ser abastecidos con agua potable.



En la cocina de campaña

Cada columna contaba siempre con un oficial químico para hacer las pruebas en el agua encontrada o extraída. Estos profesionales no solamente debían detectar la posibilidad de contaminación con agua de mar sino analizar el contaminante químico usado por los ingleses para luego purificarla y filtrarla adecuadamente. En el desierto africano, los mejores pozos de agua dulce se encuentran cerca al mar y eso aumenta el riesgo de contaminación con agua salada. Sin embargo el experto premunido con el detector de agua salada debía analizar el agua de los pozos que se perforaban en las dunas a kilómetros de la costa, pero en caso de no tener el equipo a mano, no les quedaba otra alternativa que beberla con recelo y confiar en su experiencia y buen paladar.

SOLUCIÓN BRITÁNICA



Envase británico de combustible

Al comenzar la Segunda Guerra Mundial, los británicos usaban el envase de combustible diseñado en 1914. Era un simple contenedor rectangular de acero prensado, con capacidad de 2 galones imperiales (9 litros) ó uno de 4 galones (18 litros) fabricado de latón. Los envases de 2 galones eran más o menos resistentes a las roturas aunque fácilmente deformables pero su precio de fabricación era elevado para la menguada economía británica. El envase de 4 galones era económicamente fabricado en las colonias pero más frágil que el anterior.

Los británicos los llamaban "flimsies" (endebles) y no era raro verlos recortados por la mitad, rellenos con piedras y con un poco de gasolina dentro, para ser usados como estufas para preparar el té. En las carreteras de Europa la ineficiencia de los envases británicos pasaba desapercibida, pero cuando llegaron a África, quedó demostrada su inutilidad para transportar los vitales líquidos, pues las latas se rompían o perforaban con facilidad con los saltos que daban los vehículos en el desierto. Debido a la fragilidad, fueron muchos los vehículos incendiados por las fugas de combustible de los envases de latón, que volaban hasta con el impacto de una bala perdida. Los ingleses descubrieron los "Wehrmachtskanister" en Noruega, constatando el superior diseño y fabricación alemanes que contrastaban de manera evidente con el arcaico método de envase británico. Inmediatamente lo bautizaron primero como "blitzcan", luego "Gerrycan" y finalmente "Jerrycan" (lata alemana) y se convirtió así en uno de los más preciados de los botines de guerra. Sabiendo los alemanes la desesperación del enemigo por capturar los Wehrmachtskanister, idearon trampas cazabobos con los envases, los cuales cobraron numerosas víctimas. Durante la Campaña de África los británicos rechazaron los envases estadounidenses que eran igualmente inadecuados para su uso en combate e incluso para su transporte. Fue comprobado que cerca del 40% del combustible enviado a África desde EEUU y Gran Bretaña se perdía por evaporación o fuga debido a fisuras y roturas de los envases. Los cilindros de combustible de 55 galones usaban costuras y en las labores de descarga en Alejandría resultaban seriamente dañados por el maltrato.

Luego se llenaban las latas de 5 galones con sus propios problemas de fugas, roturas y difícil manejo. En conclusión, los soldados Aliados en África comprobaron que el único envase que valía la pena usar era el "Jerrycan" alemán.

Solución estadounidense

Antes de la guerra, a mediados de 1939, dos "correccaminos", un ingeniero alemán (oficial de la Luftwaffe) y un estadounidense (mayor del ejército de EEUU), prepararon un automóvil para viajar por tierra hasta la India. El ingeniero alemán tenía acceso a depósitos del Aeropuerto Tempelhof de Berlín y conocía los "Wehrmachtskanister" que por cientos se encontraban almacenados en dicho aeropuerto. Como el agua era un factor importante a tener en cuenta, el alemán tomó tres envases y los acondicionó debajo del automóvil antes de iniciar su travesía. Iniciaron el periplo recorriendo once países, hasta que la Luftwaffe envió un avión a recoger al ingeniero alemán. El estadounidense continuó su ruta hasta Calcuta y luego de dejar el automóvil en un depósito regresó a Philadelphia cuando la guerra en Europa ya había comenzado. De regreso a EEUU el ingeniero informó a los militares sobre las bondades del envase de combustible alemán, pero sin una muestra en la mano no le dieron mayor importancia. Pedir que retiraran los envases del automóvil y lo enviaran a EEUU resultaba muy riesgoso, pues los movimientos podrían ser detectados por los espías e informantes. Decidieron pues, embarcar el automóvil que hizo la travesía vía Turquía y el cuerno de África hasta arribar a Nueva York. La carga llegó a mediados de 1940. Uno de los envases fue trasladado a Washington. El Departamento de Guerra analizó el envase y llegó a la conclusión que era difícil de fabricar y costoso, por tanto decidieron continuar con el envase cilíndrico de 10 galones y tapa atornillada, que todavía era el estándar del Ejército.



Jerrycans made in USA

En 1941, apenas las fuerzas estadounidenses comenzaron la campaña en el Pacífico comprobaron las inconveniencias del envase estándar que para su empleo requería de una llave y un embudo para verter el combustible. Por oneroso e inconveniente el envase fue descartado rápidamente, aunque era más resistente que el diseño británico. El envase de muestra almacenado en Campo Holabird en Maryland fue copiado y rediseñado, pero en vez de ser soldado usaba costuras dobladas a presión y todavía se necesitaba de una llave y de un embudo para utilizarlo. Obviamente durante las primeras batallas fue comprobada la ineficiencia del diseño que causó incendios por roturas de las costuras y demostró ser inconveniente en combate. El Departamento de Guerra ordenó la copia exacta del "Wehrmachtskanister" convirtiéndolo en el modelo estándar de las fuerzas estadounidenses. Mientras tanto, al igual que les ocurrió a los británicos, el superior modelo alemán hizo que, tanto en África como en Europa, los "Jerrycan" fueran recolectados en los campos de batalla, aún arriesgando la vida para capturarlos.

GUERRA FRÍA

Terminada la guerra, las "Jerrycan" no pasaron al olvido, ni siquiera el nombre que es utilizado actualmente con el mismo significado. Regados en toda Europa quedaron 21 millones de "Jerrycans". Iniciada la Guerra Fría, las potencias occidentales agrupadas en el Tratado del Atlántico Norte (OTAN) adoptaron el diseño del envase alemán y lo convirtieron en el estándar de la organización militar. La industria privada también hizo sus propias versiones económicas para uso civil, copiando los modelos en versiones de diferentes medidas, hechas de metal y en una gran variedad de plásticos, generalizándose ampliamente el uso de estos bidones con algunas ligeras características según el lugar de fabricación y el destino que se les vaya a dar, pero todos, inspirados en los "jerrycans" alemanes de la 2da Guerra Mundial.