

Το «Τσιγγάνικο Τάγμα»

Η άγνωστη ιστορία του 499 Τάγματος Διαβιβάσεων

Του Χρήστου Νοταρίδη Ταξιάρχου ε.α.
Μέλους του Συνδέσμου Αποστράτων Αξκών Διαβιβάσεων

Ο τίτλος του άρθρου ίσως προδιαθέτει τον αναγνώστη για κάτι άλλο, όμως η σκωπτική ονομασία δίκαια αποδόθηκε στη Μονάδα αυτή, που ήταν ενεργή από το 1949 έως το 1975, λόγω της ιδιαίτερης αποστολής και του μοναδικού τρόπου λειτουργίας της.

Σκοπός του κειμένου είναι **να τιμηθούν** οι αξιωματικοί που υπηρέτησαν σε αυτή την ιδιαίτερη Μονάδα, αλλά κυρίως να πληροφορηθούν οι νεώτεροι **την ύπαρξη και την δράση της**. Δεν ήταν εύκολη η εξεύρεση στοιχείων για το 499 Τάγμα Διαβιβάσεων. Η Δνση Ιστορίας Στρατού αγνοεί εντελώς την ύπαρξή του, ενώ η Υπηρεσία Στρατιωτικών Αρχείων (ΥΣΑ) έχει στοιχεία για ένα μέρος μόνον της περιοδου λειτουργίας του. Ευτυχώς, είναι ακόμη εν ζωή πολλά από τα στελέχη που υπηρέτησαν σ' αυτό και πρόθυμα να μοιραστούν τις αναμνήσεις τους, τα δικά τους αρχεία και τις φωτογραφίες. Όμως πολλά από αυτά που διηγήθηκαν από τη θητεία τους στο «Τσιγγάνικο», θα φαινόταν απίστευτα σήμερα.

Το 1949 η Ελλάδα έβγαине αργά από μια δεκαετία πολέμων, ρημαγμένη και με τις υποδομές της εντελώς κατεστραμμένες. Οι τηλεπικοινωνίες ήταν στοιχειώδεις και ουσιαστικά ανύπαρκτες έξω από τις μεγάλες πόλεις. Ο ΟΤΕ ιδρύθηκε το 1949, αλλά μέχρι να ανδρωθεί, περιοριζόταν στην ικανοποίηση αναγκών των μεγάλων αστικών κέντρων. Στο Στρατό Ξηράς, η ανάγκη της ενσύρματης επικοινωνίας μεταξύ των Στρατηγείων-διοικήσεων-στρατοπέδων-φυλακίων Προκαλύψεως αντιμετωπιζόταν αποσπασματικά – τοπικά, με τα απλά καλώδια εκστρατείας που ήταν απλωμένα στο έδαφος κι έτσι υφίσταντο πολλές βλάβες, ακόμη και από αιγοπρόβατα που εύρισκαν νόστιμη τη μόνωση τους, με συνέπεια βραχυκυκλώματα και διακοπές των γραμμών.

Όμως, από το 1948 το πρόβλημα είχε διαγνωσθεί έγκαιρα και είχε αποφασισθεί η συγκρότηση μιας ειδικής Διμοιρίας Κατασκευής Μονίμων γραμμών με έδρα την Καρδίτσα, υπαγόμενης στο Τάγμα ΔΒ του Β' Σώματος Στρατού (το οποίο τότε είχε έδρα τη Λάρισα). Το 1949 η Διμοιρία μετασηματίστηκε σε Τάγμα με την ονομασία **«499 Τάγμα Διαβιβάσεων Κατασκευής Μονίμων Γραμμών»** και από το 1952 τέθηκε υπό διοίκηση της 1^{ης} Στρατιάς.

Αποστολή του Τάγματος ήταν η σύνδεση φυλακίων και στρατοπέδων μεταξύ τους, με την κατασκευή νέων **«Μονίμων Στρατιωτικών Κυκλωμάτων»** (ΜΣΚ), δηλ. γραμμών από γυμνό χάλκινο σύρμα διατομής 2,5 χιλιοστών, που στερεώνονται σε μονωτήρες πορσελάνης βιδωμένους σε ξύλινους στύλους ύψους από 6 έως 9 μέτρων. Το χάλκινο σύρμα έχει πολύ καλύτερη απόδοση από το απλό καλώδιο εκστρατείας, μικρότερη απόσβεση κι επιτρέπει επικοινωνία σε πολύ μεγαλύτερες αποστάσεις. Η χρήση υψηλών στύλων ελαττώνει τα προβλήματα αποκοπής των γραμμών από διερχόμενα οχήματα, εφόσον αυτοί είναι σε επαρκές ύψος.

Επίσης, αποστολή του 499 ΤΔΒ ΚΜΓ ήταν και η **εν συνεχεία συντήρηση** των ήδη κατασκευασθέντων ΜΣΚ, ένα έργο που απαιτούσε τεχνογνωσία, εργαλεία και υλικά που δεν κατείχαν τότε ακόμη τα κοινά

Τάγματα ΔΒ των Μεραρχιών και ήταν δύσκολο να αναλάβουν, με δεδομένα και τα επιχειρησιακά τους καθήκοντα.

Παραδοσιακά, κάθε άνοιξη η Μονάδα αναχωρούσε από την Καρδίτσα και μεταστάθμευε σε διάφορες περιοχές της βόρειας Ελλάδος, απο την Ηπειρο μέχρι τον Εβρο, σύμφωνα με τον προγραμματισμό της 1^{ης} Στρατιάς, όπου τα οργανωμένα συνεργεία ξεκινούσαν τις εργασίες τους: Συνεργείο αναγνωρίσεως, Συνεργείο δρομολογήσεως-χαράξεως, Συνεργεία (δύο ή τρία ταυτόχρονα) κατασκευής-συντήρησης. Επέστρεφαν όλοι πίσω στην έδρα περίπου στο τέλος Οκτωβρίου κάθε έτους, αφού είχαν διανύσει εκατοντάδες χιλιόμετρα, κατασκευάζοντας ΜΣΚ σε δυσπρόσιτα και μακρά δρομολόγια όπως για παράδειγμα η διαδρομή Βέροια-Νάουσα-Εδεσσα-Αριδαία-Εύζωνοι, αλλά και σε πιο πεδινά όπως Κιλκίς-Λαγκαδάς-Ρεντίνα, κι έχοντας ζήσει τις δυσκολίες ζωής σε καταυλισμούς στην ύπαιθρο καθ' όλο αυτό το διάστημα. Στην έδρα της Μονάδας, κατά την διάρκεια του χειμώνα, γινόταν συντήρηση των εργαλείων, αναπλήρωση των αναλωσίμων υλικών και προετοιμασία για την ενεργή περίοδο.

Το 499 ΤΔΒ ΚΜΓ ήταν Τάγμα ειδικής συνθέσεως, με τροχαίο υλικό εξειδικευμένο. Διέθετε τα ειδικά οχήματα Αποθήκευσης Υλικών Γραμμών τύπου V-17 κι επίσης τα ειδικά οχήματα με γεωτρύπανα διανοίξεως οπών τύπου V-18 (ένα μόνον διασώζεται, στο Μουσείο Σχολής ΔΒ στο Χαϊδάρι) καθώς και τα ειδικά ρυμουλκούμενα μεταφοράς στύλων τύπου K-36.

Η επιτυχία της προσπάθειας τους απαιτούσε κάθε φορά λεπτομερή οργάνωση και επιτελικό συντονισμό, αξιοθαύμαστο για τα δεδομένα της εποχής. Οι στύλοι αποστέλλοντο σιδηροδρομικώς σε σταθμούς κοντά σε κάθε περιοχή ενεργείας του Τάγματος, μεταφορτώνονταν στα ρυμουλκούμενα K-36 και μεταφέρονταν σε επιλεγμένα σημεία κατά μήκος της διαδρομής κάθε γραμμής. Με τα γεωτρύπανα V-18 άνοιγαν ταχύως τις οπές των στύλων, αλλά όταν το έδαφος ήταν ορεινό-βραχώδες, τότε οι Διαβιβαστές χρησιμοποιούσαν ακόμη κι εκρηκτικά (!) για να τις ανοίξουν, χωρίς να έχουν ιδιαίτερη εκπαίδευση σε αυτό το επικίνδυνο αντικείμενο. Κατά κανόνα όμως επεδίωκαν η δρομολόγηση των γραμμών να είναι παράλληλη με οδούς ώστε να είναι ευχερής η κατασκευή, αλλά και η συντήρηση των ΜΣΚ. Το χάλκινο σύρμα είναι αρκετά βαρύτερο απο το καλώδιο εκστρατείας, κι έτσι η μεταφορά του, η ανάρτηση στους μονωτήρες επί των στύλων και η τάνυση της γραμμής στο σωστό βέλος κάμψεως ήταν επίπονες εργασίες, επαναλαμβανόμενες σε όλο το μήκος κάθε γραμμής.

Η αναρρίχηση κι η εργασία επί των στύλων με τα χάλκινα σύρματα, πέρα απο κουραστική, είναι αρκετά εξειδικευμένη και απαιτεί ειδική εκπαίδευση κι εργαλεία, αρκετά από τα οποία ευτυχώς σήμερα διασώζονται στο Μουσείο της Σχολής ΔΒ.

Η ζωή στα Συνεργεία κατασκευής των ΜΣΚ ήταν πολύ διαφορετική από οποιαδήποτε άλλη Μονάδα του Στρατού. Η αποστολή και η φύση της εργασίας υποχρέωναν την διαμονή αξιωματικών και οπλιτών σε σκηνές, όπου βεβαίως δεν δινόταν και μεγάλη σημασία στην ατομική καθαριότητα, γεγονός που απεικονίζεται και σε ποινές διότι *«παρά τας διαταγάς μετέθησαν δια λήψη λουτρού εις παρακείμενον ποταμόν»*. Το πρωινό ξύρισμα ήταν πρόβλημα, ενώ το πλύσιμο των ενδυμάτων γινόταν κάθε Κυριακή, που ήταν ημέρα αναπαύσεως. Στο μαγείρεμα του καθημερινού φαγητού υπήρχε δυσκολία, με την καλύτερη περίπτωση όταν ήταν κοντά σε κάποιο χωριό, οπότε δικαιολογείτο κάποιο ποσό χρημάτων *«δί' έψησιν εις ιδιωτικούς αρτοκλιβάνους»*, ενώ η έλλειψη ψυγείων ήταν βασανιστική. Επιπλέον, οι άνδρες του Τάγματος ήταν αναγκασμένοι να είναι πάντα με τον οπλισμό τους έτοιμο για αντιμετώπιση τυχόν άγριων ζώων, αλλά και διότι συχνά εργαζόταν πολύ κοντά στη συνοριακή γραμμή.

Δεν ήταν «δημοφιλής» στο στρατιωτικό προσωπικό μιά μετάθεση στο 499 ΤΔΒ ΚΜΓ. Οι διαρκείς μετακινήσεις στην Ηπειρο, Μακεδονία και Θράκη, η νέα περιοχή ενεργείας κάθε 2-3 εβδομάδες, η **συνεχής διαβίωση στην ύπαιθρο σαν τους Ρομά**, συνετέλεσε ώστε σύντομα καθιερώθηκε η ονομασία της Μονάδας **«Τσιγγάνικο»**. Δεν προσήλκυσε την αφρόκρεμα του προσωπικού αφού έπρεπε το μισό έτος να είναι μακριά από τις οικογένειες τους κι από κατοικημένους τόπους, με κουραστική εργασία κάθε μέρα, με δυσχέρειες στον ανεφοδιασμό και με απουσία οποιασδήποτε «πολυτέλειας» που απολάμβαναν άλλοι Διαβιβάστες π.χ. στα Κέντρα Επικοινωνιών.

Το Τάγμα είχε δύναμη περίπου 80 ανδρών μόνον κι έτσι σε κάθε περιοχή δράσεώς του ενισχυόταν προσωρινά με στρατιώτες αποσπασμένους από Μονάδες της περιοχής, οι οποίες όμως φυσικά δεν έστελναν τους καλύτερους. Αυτό όμως το μείγμα καταστάσεων χαλαρής πειθαρχίας και οπλιτών χωρίς οργανικούς δεσμούς είχε ως συνέπεια σοβαρά παραπτώματα, μέχρι και λιποταξίες. Η ανάγκη λειτουργίας πολλών Συνεργείων ταυτόχρονα κι ανεξάρτητα, επέβαλε στους μικρούς ηγέτες να αναπτύσσουν πρωτοβουλίες, με συνέπεια να κάνουν λάθη λόγω ανωριμότητας.

Όλα αυτά δεν ήταν στοιχεία που προδιέθεταν ευχάριστα τα νεοτοποθετούμενα στελέχη κι έτσι ο χρόνος παραμονής τους στο Τάγμα ήταν μικρός, με συχνές απουσίες από τα καθήκοντα τους, για άλλες εκπαιδεύσεις ή νοσηλείες.

Επίσης, μεγάλες ήταν οι δυσχέρειες διοίκησης κι ελέγχου μιάς τέτοιας ιδιόμορφης Μονάδας, πολλοί οι κίνδυνοι να εκτεθούν οι διοικητές και ανύπαρκτες οι ανταμοιβές για το προσωπικό, αφού από το σπουδαίο παραγωγικό έργο του 499 επωφελούντο οι άλλες Μονάδες. Ερευνώντας τις διαδοχικές διοικήσεις του Τάγματος, για την περίοδο που υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία στην ΥΣΑ, βρίσκουμε συνήθως αξιωματικούς βαθμού Ταγματάρχη, αλλά διαπιστώνουμε ότι για μακρές περιόδους διετέλεσαν διοικητές αξιωματικοί μικρότερων βαθμών από Λοχαγοί έως Ανθυπαπιστές, ενώ για μία σύντομη περίοδο, διοικητής Τάγματος ήταν ακόμη και Δόκιμος Έφεδρος Αξιωματικός! Παρόλα αυτά, τα στελέχη έδειχναν αφοσίωση και πάντοτε αποπεράτωναν έγκαιρα όλες τις προγραμματισμένες κατασκευές.

Περισσότερο απο είκοσι έτη το **«Τσιγγάνικο Τάγμα»** ήταν ενεργό. Φθάνοντας στα μέσα της δεκαετίας του 1970, τα πράγματα άλλαξαν. Η ενηλικίωση του ΟΤΕ, που πλέον ανέπτυξε δική του υποδομή, κι έτσι ήταν σε θέση να παρέχει γραμμές σε κάθε χωριό, αλλά και η ευρεία διάδοση της κατασκευής των Υπογείων Δικτύων Οχυρώσεως από ιδιώτες εργολάβους, σε συνδυασμό με την επικράτηση της λογικής του «κάθε εργασία κοστολογείται», προκάλεσαν την αναθεώρηση της ανάγκης ύπαρξης του 499 ΤΔΒ ΚΜΓ. Το 1973 εκπονήθηκε οικονομοτεχνική μελέτη, με την οποία διαπιστώθηκε ότι ένα χιλιόμετρο ΜΣΚ των 4 ζευγών επί στύλων κατασκευασμένο από το 499 ΤΔΒ ΚΜΓ, ήταν συγκρίσιμο σε κόστος με 600 μέτρα υπογείου καλωδίου 50 ζευγών κατασκευασμένο από εργολάβο. Έτσι τελικά το ΓΕΣ απεφάσισε την διάλυση της Μονάδας τον Δεκέμβριο του 1975 και την ανάληψη του έργου συντήρησης όσων ΜΣΚ είχαν απομείνει στη ζώνη ευθύνης τους από τα οικεία Τάγματα ΔΒ, αφού προηγουμένως θα έπαιρναν τα οχήματα και υλικά του 499 ΤΔΒ ΚΜΓ και το προσωπικό τους θα εκπαιδευόταν κατάλληλα.

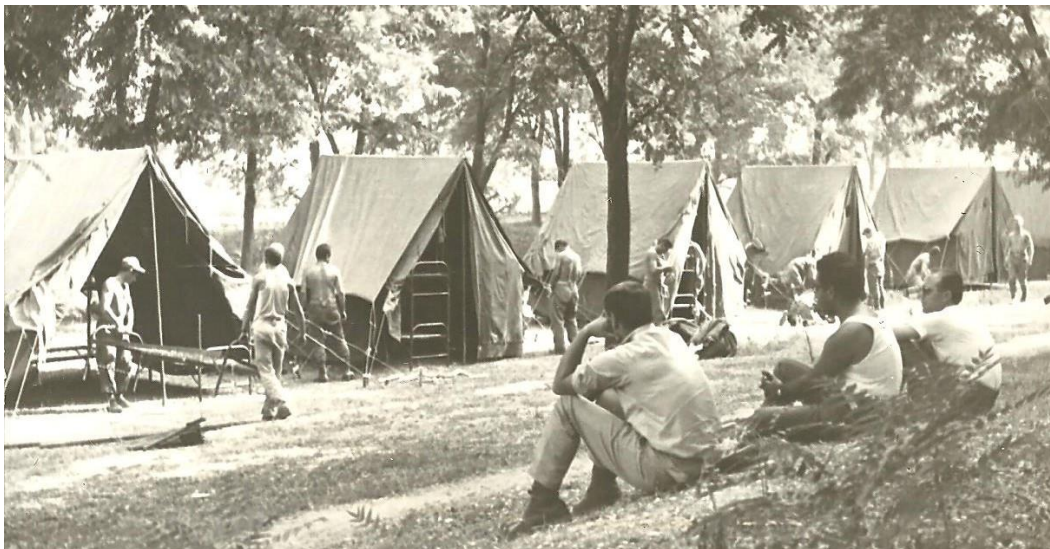
Αποτιμώντας την 26ετή διαρκή προσφορά του **«Τσιγγάνικου Τάγματος»** μπορούμε να πούμε ότι είχε σίγουρα σημαντικότερη συμβολή στην αποκατάσταση και βελτίωση των ενσυρμάτων επικοινωνιών, την περίοδο που λειτούργησε. Αν για μια στιγμή υποθέσουμε οτι δεν είχε δημιουργηθεί αυτή η ξεχωριστή Μονάδα και οτι δεν είχαν κατασκευασθεί τα εκατοντάδες χιλιόμετρα Μονίμων Γραμμών, αμέσως θα φανεί πόσο ελλειπής θα ήταν ο σύνδεσμος Φυλακίων-Μονάδων-Στρατηγείων, πόσο προβληματική θα ήταν η μετάδοση διαταγών και αναφορών, αλλά και πόσο δυσμενείς επιπτώσεις θα είχε αυτό στην επιχειρησιακή ικανότητα του Στρατού και στην ανασυγκρότηση της χώρας.

Τα στελέχη του 499 ΤΔΒ ΚΜΓ κλήθηκαν να εργασθούν κάτω από πολύ δύσκολες συνθήκες, μακριά από κάθε είδους άνεση, χωρίς όμως και να απολαύσουν την αναλογούσα, ηθική τουλάχιστον, αναγνώριση της προσφοράς και θυσιών τους.

Σήμερα, έστω καθυστερημένα, τιμούμε κι εκφράζουμε τη δική μας ευγνωμοσύνη προς εκείνους που εγκατέστησαν, ανέπτυξαν και συντήρησαν τις πρώτες μεταπολεμικές επικοινωνίες της Ελλάδος και ελπίζουμε τα νεώτερα στελέχη, **να τους μοιάσουν στο ζήλο και στην αποτελεσματικότητα.**

Χρήστος Νοταρίδης
Ταξχος ε.α.

Σημ. Ιδιαίτερες ευχαριστίες για την παροχή πληροφοριών, στοιχείων και φωτογραφιών στα πρώην στελέχη του 499 ΤΔΒ ΚΜΓ, τους κ. Δ. Κοντάκο, Ε. Μαραγκάκη και Ε. Φασιά.



Το 499 ΤΔΒ ΚΜΓ σε σκηνές, στον Αμυγδαλεώνα Καβάλας



Οχήματα του 499 ΤΔΒ ΚΜΓ στον Προμαχώνα Σερρών



Πλύσιμο ρούχων του 499 ΤΔΒ ΚΜΓ στον Ερυθροπόταμο, στην Κυανή Διδυμοτείχου



Στερέωση στύλου από οπλίτες του 499 ΤΔΒ ΚΜΓ στην Ορεστιάδα



Το ειδικό όχημα - Γεωτρύπανο V-18