

COMANDORUL VIRGIL ALEXANDRU DRAGALINA (1890–1980) ÎN MISIUNEA PE FRONTIERA NISTREANĂ 1918–1919



Valentin CIORBEA

Prof. univ., dr., membru titular al Academiei Oamenilor de Știință din România, conducător de doctorat la Universitatea „Ovidius” din Constanța, director fondator al Centrului de Cercetare a Conlucrării Bisericii Ortodoxe cu Armata României „General Paul Teodorescu” de la Mănăstirea Dintr-un Lemn și al revistei *Misiunea*. Autor și coautor al 49 de volume și 181 de studii și articole.

Arhivistă, Depozitul Central de Arhivă „General Grigore Costandache” Pitești; doctoranda Școlii Doctorale de Științe Umaniste, Domeniul Istorie, din cadrul Universității Ovidius. Este coautor a 8 volume documente și studii, documentaristă a 3 volume de documente și studii, autoare și coautoare a 16 studii și comunicări, participant la 4 conferințe naționale și internaționale.



Cosmina Adela LĂZĂRESCU

Comandorul Virgil Alexandru Dragalina (1890–1980) în misiunea pe frontiera nistreană 1918–1919

Rezumat. Comandorul Virgil Alexandru Dragalina, fiul generalului erou Ioan Dragalina (1860–1916), a optat pentru o carieră militară în Marina Militară. A îndeplinit diverse funcții în Flotila de Dunăre și Divizia de Mare. Ultima parte a vieții active a desfășurat-o în Serviciul Maritim Român. Între anii 1918 și 1919 a comandat Escadra de Nistru, îndeplinind misiuni de apărare împotriva bandelor bolșevice. Cu vedetele din componența unității și alte nave preluate de pe Nistru, a desfășurat misiuni decisive în apărarea frontierei nistrene. O misiune esențială, îndeplinită magistral, a fost asigurarea retragerii din sudul Rusiei în Moldova a Armatei franceze de Dunăre. Prezentă zi și noapte pe Nistru, Escadra de Nistru a asigurat controlul navigației pe râu și apărarea împotriva inamicilor bolșevici.

Cuvinte-cheie: comandorul Virgil Alexandru Dragalina, Escadra de Nistru, frontieră, misiuni.

Commander Virgil Alexandru Dragalina (1890–1980) in the Mission on the Dniester Border 1918–1919

Abstract. Commander Virgil Alexandru Dragalina, son of a hero, general Ioan Dragalina (1860–1916), opted for a military career in the Navy. He performed various functions in the Danube Flotilla and the Sea Division. He spent the last part of his active life in the Romanian Maritime Service. Between 1918–1919 he commanded the Dniester Squadron, carrying out defense missions against Bolshevik gangs. With the star ships of the unit and other ships taken from the Dniester, he carried out decisive missions in the defense of the Dniester border. An essential mission, masterfully accomplished, was to ensure the withdrawal of the French Army of the Danube from southern Russia to Moldova. Present day and night on the Dniester, the Dniester Squadron ensured control of navigation on the river and defense against Bolshevik enemies.

Keywords: Commander Virgil Alexandru Dragalina, the Dniester Squadron, border, missions.

În familia locotenent-colonelului Ioan Dragalina (1860–1916) din București, viitor general și erou al Războiului de Întregire, la 16 ianuarie 1880 a venit pe lume al doilea băiat care a primit numele de Virgil Alexandru. Frumoasa familie mai cuprindea pe Corneliu, primul născut, și patru fete: Aurora, Elena, Cornelia și Viorica.

Tatăl și-a îndrumat băieții spre o carieră militară. Virgil a urmat Liceul Militar de la Iași. Spre surprinderea familiei, a optat pentru o carieră în Marina Militară. S-a înscris la Școala de Artilerie, Geniu și Marină. La 1 iulie 1910 a fost avansat sublocotetent și repartizat la Divizia de Dunăre [1]. S-a integrat bine. O dovedește Foaia calificativă de la 1 noiembrie 1910 – 31 octombrie 1911 din *Memoriu* (dosarul personal). Comandantul său aprecia că subordonații, sublocotenentul Virgil Alexandru Dragalina, este „sănătos și rezistent, inteligent. Judecă bine, cu bun simț, ordonat și metodic /.../ a pus multă atențiune pentru instrucțiunea tunarilor”. A îndeplinit funcția de ofițer de cart, „Disciplinat, demn și moral. Conduită prea bună” [1, f. 6].

După cum reiese din *Memoriu*, la 1 noiembrie 1911 a fost mutat la crucișătorul „Elisabeta” [2; 3]. Comandorul Nicolae Negru, comandantul navei, în notarea pe care i-o face îl apreciază pe sublocotenentul Dragalina pentru modul în care a hidrografiă lacul Tașaul, lucrare în care „a arătat multă pricepere și energie ținând seama și aplicând bine instrucțiuni ce i-am dat. Ținută foarte corectă. Conduită ireproșabilă. Continuând să conducă și pe viitor tot astfel va deveni un prea bun ofițer” [1, f. 7].

Comandantul Diviziei de Mare, căpitan-locomotenent Rădulescu, supranotează: „Sublocotenentul Dragalina Virgil, promite a deveni un excelent ofițer de Marină. Are bune noțiuni de navigație și se ocupă cu studii de Marină /.../. Dacă va continua a se comporta tot așa bine merită să înainteze în ordinea Anuarului, când va avea vechimea legală” (Sic) [1, f. 7].

La declanșarea primului război balcanic (8 octombrie 1912 – 18 mai 1913), în care s-a confruntat alianța Serbia, Muntenegru, Bulgaria și Grecia cu Imperiul Otoman, conducerea Marinei a decis ca „Elisabeta” să răspundă invitației

de a se alătura flotei internaționale care urma să se constituie la Constantinopol, misiunea crucișătorului fiind de protecție a cetățenilor români, a Legației și Consulatului român [3, p. 190]. Despre misiunea „Elisabetei” la Constantinopol, Virgil Dragalina dă informații interesante în paginile sale de memorii [4, p. 58-78].

Participă cu nava Serviciului Maritim Român, „Turnu Severin”, la un voiaj de șase luni pe linia Rotterdam. În Foaia calificativă pentru perioada 1 noiembrie 1912 – 31 octombrie 1913, căpitanul-comandor Nicolae Negru notează: „La întoarcerea din acest voiaj (a revenit la bordul crucișătorului „Elisabeta” la sfârșitul lunii august 1913 n.n.) mi-a prezentat carnetul de calcule din care am putut vedea fort mult în știința navigației. Observă foarte bine și calculează cu repeziciune /.../, a fost ambarcat pe crucișător unde a trecut prin toate specialitățile achitându-se într-un mod lăudabil de toate însărcinările și instruindu-și cu mult folos subordonații săi. Are o conduită bună, supus, disciplinat”. Pe 1 aprilie este ambarcat pe bricul „Mircea” care staționa în portul Constanța [5; 6]. Nava executa serviciul de gardă la Pavilionul regal, unde Regina Elisabeta, însoțită de prințul Nicolae și prințesa Elena, se instalase. Regina obișnuia să vină frecvent la Constanța și să se cazeze în Pavilionul pe care portuarul i l-au construit aproape de capătul digului de apărare a portului. Era o clădire care în interior avea amenajate camere după modelul cabinelor de la bordul navelor. Pe o terasă, Regina putea admira navele care ieșeau ori intrau în port.

Echipajul bricului „Mircea” executa serviciul de gardă la Pavilion. Virgil Dragalina devenise un apropiat al familiei regale încă din 1912. Era simpatizat de regină, care l-a invitat la Peleș la o cină, în iulie 1912. Este tratat ca o personalitate, fiind așezat la masă lângă regină, care a ținut să fie servit cu șampanie [4, p. 134-140]. La Constanța a avut șansa să fie prezent la vizita Țarului Rusiei și a familiei sale [4, p. 140-159]. S-a aflat în preajma prinților și a Marii Ducese Tatiana, care i-a trimis din Rusia o fotografie făcută la Constanța.



Fig. 1. Căpitan-comandor Virgil Alexandru Dragalina (colecția doamnei Opritsa Popa Dragalina)

În 1915, Virgil Dragalina este promovat adjutant al „șefului suprem al Marinei”, amiralul Eustațiu Sebastian (1856–1945) pe care l-a însoțit în activitățile sale. Începutul războiului pentru România în 1916 avea să-l implice pe Virgil Dragalina în evenimente cu puternic impact emoțional. Rănirea fratelui Cornel pe frontul dobrogean și moartea tatălui, generalul Ioan Dragalina, lovit de gloanțe inamice în defileul Jiului, pe 12 octombrie 1916, l-a afectat indubitabil, dar a rămas o personalitate puternică.

La 1 februarie 1917 a revenit la Flotila de Dunăre, la comanda torpilorului „Sborul” [7]. Aflăm din Foaia calificativă pentru perioada 1 februarie 1917 până la 1 aprilie 1918 că „Locot. Comandor Dragalina a comandat Torpilorul „Sborul” atașat Comand. Flotei. S-a ocupat de aproape de pregătirea personalului și vasului pentru luptă” [1, f. 12].

Cu „Sborul” a executat misiuni de transport, inclusiv de răniți, a efectuat inspecții. La Mila 48, Dragalina a îndeplinit o riscantă misiune de observare pentru care i s-a acordat de

către Misiunea Franceză din România, pentru „grand courage dans son service special” medalia *Croix de Guerre avec étoile de bronze* [4, p. 249]. La solicitarea sa, la 21 ianuarie 1918 a primit comanda Vedetei nr. 3 „Căpitan Mihail Romano”. În contextul în care flota rusă devenise inamic, a executat misiuni de protejare a sute de șlepuri, remorchere ș.a. La Periprava a fixat pe hartă, pe canalul Cernovca, punctele de unde monitoarele urmau să execute trageri. A avut cu vedeta schimburi de foc cu flota rusă la Periprava și Vâlcov. Portul Vâlcov a fost, prin sprijinul Flotei de Dunăre, preluat de trupele comandate de colonelul Constantin Dragu.

În Foaia calificativă s-a notat că „Atacat de trupe ruse răzvrătite a angajat lupte cu ele, le-a împrăștiat. În jurul lui 3 februarie 1918, când s-a ocupat Vâlcovul, lt.-comandor Dragalina împreună cu lt.cdr. Steriopol, comand. celeilalte vedete au atacat și capturat un vas rusesc pe care se găsea imbarcat tot materialul necesar tragerii flotei ruse de Dunăre, făcând prizonier și pe căpitanul de fregată Manciusovschi, șeful unui grup de barje însărcinat cu conducerea tragerii. Lt.-cdr. Dragalina este un ofițer de acțiune pe care se poate conta. Cd. Flotei” (Sic) (ss. indescifrabil) [1, f. 12].

România a încheiat la Buftea cu Puterile Centrale pacea cu consecințe grele pentru Dobrogea. Regiunea dintre Dunăre și Marea Neagră a intrat sub condominiul Germaniei și Bulgariei. Prăbușirea Imperiului Rus sub puternicele mișcări sociale și politice a permis ca în Basarabia, Sfatul Țării să decidă unirea regiunii cu România la 27 martie 1918. Flota română de pe Dunăre devine în context flotă de pace.

Virgil Dragalina a primit comanda navei de război franceze „Jeanne Blanche” refugiată la Chilia. Îndeplinise misiunea de navă staționară în Bosfor pentru ambasada Franței. După ce Turcia a declarat război Franței, nava, la bordul căreia s-a imbarcat averea ambasadei, s-a retras, în octombrie 1914, la Sevastopol [1, f. 12]. Toate bunurile ambasadei, veselă scumpă „din porțelanul cel mai fin și de o rară frumusețe”, 36 de stații de radiotelegrafie noi, lăzi cu vin francez, vechi și scump, valori ale

ofițerilor au fost ambalate și sigilate din ordinul lui Dragalina [1, f. 12].

A îndeplinit misiunea impecabil timp de trei luni. Nava a fost trecută sub pavilion român. Comandantul Dragalina a luat măsuri de pază a navei și inventariere a bunurilor. Amiralul francez Jean François-Charles Amet (1861–1940), comandatul Escadrei a 2-a din Constantinopol, a adresat mulțumiri locotenent-comandorului Virgil Dragalina: „pentru grija și munca ce au fost depuse de personalul român în păstrarea vasului *Jeanne Blanche*”.

Ne întoarcem la *Memoriu* și constatăm că în Foaia calificativă, pentru lunile aprilie-iunie 1918, s-a scris: „Locot. Comandor Dragalina a avut comanda vasului *Jeanne Blanche*, pus la dispoziția flotei. În scurt timp vasul a fost pus în bună stare, materialele de la bord inventariate în ordine. La predarea vasului, amiralul comandant al Flotei navale franceze din Orient a exprimat mulțumirile sale pentru modul în care a fost întreținut, mulțumiri care în întregime revin lt. cdr. Dragalina” (ss. indescifrabil) [1, f. 12].

Repoziționarea geopolitică a Basarabiei prin unirea la statul român a impus României să ia măsuri militare de apărare a regiunii puternic afectată de abuzurile unităților ruse bolșevizate, care trebuiau alungate peste Nistru. Râul navigabil trebuia apărat. Frontiera nistreană devine de importanță majoră pentru apărarea țării.

Responsabilitatea apărării Basarabiei a revenit Corpului II Armată. În cadrul Statului Major al Corpului II s-a constituit o structură a Marinei Militare condusă de locotenent-comandorul Constantin Pogonat. Concret apărarea frontierei estice a revenit Brigăzii 9 infanterie, în subordinea căreia a intrat operativ Escadra de Nistru care s-a constituit cu două Vedete: nr. 6 „Maior Grigore Ioan” și nr. 7 „Locotenent Dimitrie Călinescu” [8, p. 159]. La comanda unității, în fapt o escadrilă, a fost numit locotenent-comandorul Dragalina. Vedetele care trebuiau să se deplaseze pe Nistru erau nave cu fundul plat, construite și asamblate în Marea Britanie pentru misiuni pe Dunăre. Fiecare vedetă avea un echipaj de 26 de militari care s-au dovedit foarte bine instruiți, atașați

navei și comandanților. Datorită stilului de comandă practicat de Dragalina, ofițerii și echipajele s-au constituit într-un „tot omogen, entuziast și disciplinat, o disciplină ideală, fiindcă era din convingere, nu prin constrângere” [4, p. 309]. Echipajele își asumau răspunderea pentru îndeplinirea fără teamă a misiunilor.

Virgil Dragalina descrie situația celor două vedete și problemele pe care le aveau la începutul misiunii: „Stabilitatea lor era compromisă în urma modificărilor recente: se instalase un catarg metalic la pupa pentru radiotelegrafie, foarte necesar, și s-au instalat borduri la prova pentru lansat torpile și cu torpile în ele, pe cât de fortificate, pe atât de grele” [4, p. 310]. Deplasarea în Marea Neagră, între Gura Patapov și Bugaz, punctul de intrare în limanul Nistrului, însemna un parcurs de circa 90 km. Proiectorul fixat pe punte afecta prin greutate înaintarea navei. Condițiile meteorologice, vânturile, valurile marcau stabilitatea întrucât vedetele aveau, după cum am precizat, fundul plat.

Pregătirea pentru marș a navelor a constat în descărcarea torpilelor, a căror utilitate pe râul Nistru Dragalina n-o vedea. S-a demontat de pe schelet proiectorul și catargul. Toate obiectele de la bord au fost aruncate pentru a nu fi afectate de ruliul și tangajul navei. S-a luat la bord butoaie cu apă dulce ca rezervă.

În dimineața zilei de 7 octombrie 1918, după revista de front a echipajelor, făcută de contraamiralul Ion Spiropol, cele două vedete au pornit în marș. Drumul a durat cu peripeții până în data de 9 octombrie 1918, ora 18.30, când au acostat în portul Cetatea Albă. Echipajele vedetelor s-au confruntat cu mare agitată, valuri mari, care au făcut din punte „un fel de rigolă” [4, p. 310]. Datorită ruliului și tangajului s-au pierdut butoaiele cu apă de rezervă. Navele au fost însoțite pentru siguranță de canoniera „Grivița”, navă maritimă. La intrarea în limanul Nistrului, „Grivița” a lovit fundul și s-a oprit. A fost nevoie de remorcarea canonierei pentru a fi trasă în apă adâncă. Dragalina a condus manevra, Vedeta nr. 6 a fost în pericol de a se răsturna, și cealaltă vedetă s-a pus pe uscat. După ce s-a deschis podul ce făcea legătura între Bugaz și limba de pământ

spre Coralina, vedetele au navigat spre Cetatea Albă. S-a mers cu viteză redusă, cu multă atenție întrucât traseul de navigație în siguranță nu era cunoscut. Cele două vedete, nr. 6 și nr. 7, realizau o misiune de pionierat. În drum spre Cetatea Albă s-au montat și proiectoarele. A doua zi, cu un pilot cunoscător al itinerarului de navigare, s-a ajuns la Tighina, la sud de pod. Misiunea care le-a fost stabilită era apărarea podului împotriva trupelor ruse. Pentru îndeplinirea ordinului, navele trebuiau să patruleze și să inspecteze sectorul. S-au confruntat cu lipsa de păcură, pe care au substituit-o cu lemne. S-au scos injectoarele, s-a făcut focul și astfel s-au putut deplasa și mai ales încălzi compartimentele navei. A fost o măsură extremă, inovatoare. Abia la 7 noiembrie 1918 au primit păcură.

Informat de generalul Olteanu, comandantul Sectorului de acoperire, pe 27 noiembrie 1918, că militari bolșevici, circa 5.000-6.000 susținuți de artilerie, vor încerca să ocupe orașul Tighina, Dragalina a luat măsuri de patrulare și observare. Misiunile au început după lăsarea întunericului. S-a repartizat Vedetei nr. 7 sectorul la nord de pod, la 250 m, iar Vedeta nr. 6 – la sud, la aceeași distanță. Când s-au constatat mișcări pe malul stâng al râului, s-au executat trageri cu 20 de obuze de Vedeta nr. 7 și 20 – Vedeta nr. 6 [4, p. 326]. Fiecare vedetă era armată cu un tun „Skoda” de 47 mm, o mitralieră de 6,5 mm. Sub presiunea loviturilor, trupele bolșevice au fost obligate să se retragă spre interior.

S-a decis retragerea Escadrei în liman. Întrucât s-au găsit trei șalupe care aparținuseră germanilor, „Dniester” (putea ambarca 30-40 de militari), „Betta” și „Gaudeamus”, navele au fost preluate. Retragera nu a fost simplă din cauza zăpoarelor, care se formaseră pe Nistru. S-a folosit tunul pentru a sparge gheața și a deschide cursul râului.

Escadrei de Nistru i s-a repartizat și nava „Nicopole”, care avea la bord un tun de 57 mm. Nu avea echipaj și combustibil. S-a rezolvat problema și Escadrila și-a mărit numărul navelor la cinci. S-au mai capturat șalupa „Else” la Cetatea Albă, iar „Carmen Sylva” a fost rechiziționată. „Nicopole” a fost înlocuită cu nava „Tiraspol”.

O misiune extrem de importantă, pe care Escadrila de Nistru a executat-o, a fost organizarea retragerii Armatei franceze de Dunăre din sudul Rusiei la Cetatea Albă, 9 km peste liman. Două divizii, greacă și poloneză, au trecut peste podul construit de militari la Maiski. Retragera celor două divizii franceze în România s-a executat cu protejarea flancului stâng de Escadra franceză, iar „flancul drept format din unitățile grecești și poloneze, care încheiau ariergarda” [4, p. 355].

Comandantul Escadrei de Nistru a fost informat de către șeful de Stat Major al armatei franceze, pe 5 aprilie 1919, de misiune. Practic în două zile, comandorul Dragalina a trebuit să pregătească transbordarea. Pentru creșterea capacității de transport s-au rechiziționat circa 100 de lotci și remorcherul „Cosak”, proprietatea unui locuitor din Cetatea Albă. Proprietarii lotcilor, pescari de origine rusă, au fost mobilizați și avertizați că orice act de sabotaj se pedepsește cu moartea. Dragalina a realizat o cooperare perfectă între marină și artilerie.

Transbordarea diviziilor franceze, însemnând aproximativ 12.000 de militari cu tot materialul, caii ofițerilor și atelajelor, s-a executat în zilele de 7, 8 și 9 aprilie 1919. Toate navele din Escadra de Dunăre, alocate misiunii, au transportat din zori și până în seară oamenii și materialele, care blindate, tunuri, chesoare, camioane, mașini, bucătării, ambulanțe, cai ș.a. Nu s-a înregistrat niciun incident. În ziua de 8 aprilie 1919, bande bolșevice se apropiau de zona în care se aflau trupe franceze. Executând impecabil foc cu tunurile de câmp instalate pe bacuri, misiune de pionierat în istoria marinei române [4, p. 366], bolșevicii au fost alungați.

Unitățile de polonezi și greci au trecut mai lent, operația fiind încheiată pe 14 aprilie 1919. Podul a fost apărut. Meritul în organizarea și îndeplinirea misiunii de transbordare și protejarea trupelor franceze, grecești și poloneze este al comandorului Virgil Dragalina care a probat calități deosebite de organizator și comandant.

Generalul Prezan (în 1919 comanda Marele Cartier General) avea să relateze în 1936: „și a rămas o enigmă cum a putut Dragalina ca

în trei zile să transbordeze peste apa întinsă a lacului o întreagă armată și un imens parc de vehicule. Pentru oameni a fost poate mai ușor, fiindcă i-a trecut cu lotcile, însă pentru transportul tunurilor și vehiculelor a făcut într-adevăr un tur de forță. Gândiți-vă și dumneavoastră ce însoțește o armată /.../. Mii de vehicule, cai, camioane, ambulanțe, tunuri și chesoane. Dar cu ce au fost transbordate, când nu erau suficiente remorchere? Aflasem că și vedetele au tras la remorcă șlepurile și mi-a spus Dragalina că această operație a fost destul de riscantă, putând surveni accidente grave, fiindcă față de mica vedetă șlepul este enorm de mare și foarte greu, supraîncărcat cu materiale. Dar în același timp vedetele au trebuit să protejeze de atacurile trupelor bolșevice, fiindcă, domnilor, ostașii francezi nu mai vroiau să lupte”. [4, p. 359]

Înainte de a fi dus de o vedetă în largul mării pentru a se imbarca, generalul D’Anselme a adresat felicitări printr-un Ordin de zi, datat 20 aprilie 1919, vedetelor românești și comandantului Dragalina: „Strălucit comandant de Escadrilă, aflându-se pe Limanul Nistrului în timpul retragerii trupelor franceze a organizat și dirijat personal transportul acestor trupe între țărmul ucrainean și țărmul românesc al fluviului. A luat parte la un număr mare de operațiuni pe Liman, dând dovadă în toate circumstanțele de un splendid curaj și cel mai desăvârșit devotament”. Recunoașterea a venit și de la Generalul Claudel, care precizează că ofițerii de marină români „au adus armatei franceze cele mai mari servicii și au dat dovadă în toate circumstanțele de cel mai desăvârșit devotament”. La rândul său, a intervenit pentru decorarea căpitan-comandorului Dragalina cu „Legiunea de Onoare” [8, p. 429-430].

I-a revenit lui Virgil Dragalina o altă misiune importantă, de a distruge aerodromul de la Atarik și Stația de radio de telegrafie aflate la aproximativ de 9 km nord de țărmul mării. Operația s-a executat pe timp de noapte, cu sprijinul unui batalion de infanterie român. Infanteriștii au fost ambarcați în perfectă ordine pe două șleपुरi trase la remorcă. Deplasarea spre Atarik s-a făcut noaptea, ceea ce a permis

surprinderea rușilor. S-au preluat 12 motoare noi de avion, diverse aparate și ce mai era de valoare. Clădirile au fost minate și detonate. Misiunea s-a finalizat fără accidente.

În componența Escadrei de Nistru au fost aduse Vedetele nr. 2 „Căpitan Nicolae Lascăr Bogdan”, nr. 4 „Maior Dimitrie Giurescu”, nr. 5 „Maior Gheorghe Șonțu”, nr. 8 „Căpitan Valter Mărăcineanu”. Nistrul a fost controlat total. Au fost scufundate toate mijloacele de plutire, remorchere, lotci, șleपुरi, șalupe și barcaze rusești.

Prin patrulările zilnice și misiunile de foc, Escadra de Nistru a ținut la distanță trupele ruse și a dejucat intențiile de a se apropia de malul stâng al râului. Noapte de noapte, Escadra cu vedetele și șalupele din dotare erau în mișcare în Liman. În luna august 1919 s-au făcut recunoașteri în Peninsula Coralina, iar marinarii din echipajul Vedetei nr. 3 „Căpitan Mihail Romano” au fost citați pe ordin de zi pentru curajul de a fi debarcat în apropierea satului Coralina pentru capturarea bărcilor rusești [8, p. 167].

Conform surselor arhivistice, echipajele și comandanții Vedetelor nr. 1 „Maior Ene Constantin” și nr. 2 „Căpitan Nicolae Lascăr Bogdan”, căpitanii Ulic Constantin, Baicu Ștefan și plutonierul Ene, au fost citați pe ordin de zi împreună cu echipajele pentru că au preluat din Peninsula Coralina și au transportat în portul Bugaz 10 tunuri/75 mm, 2 obuziere/120 mm, 2 obuziere/152 mm, 37 antetunuri și chesoane [8, p. 167].

Vedetele Escadrilei de Nistru au patrulat și pe coasta ucraineană, în sectorul Odessa. A fost o misiune importantă, executată în timp record. Luna septembrie 1919 a însemnat pentru Escadra de Dunăre noi misiuni de patrulare pe coasta ucraineană și de escortă pentru nave care circulau pe Nistru.

Virgil Dragalina și-a încheiat misiunea de comandant al Escadrilei de Nistru pe 12 septembrie 1919. Misiunile îndeplinite de Escadrilă au avut un rol major în apărarea frontierei nistrene. Fără prezența navelor Escadrilei pe Nistru, trupele rusești ar fi creat serioase probleme pe malul drept al râului. Virgil Dragalina s-a dovedit un excelent comandant cu rezultate

remarcabile în îndeplinirea misiunilor, fără pierderi materiale și umane.

Parcursul carierei sale a cuprins în continuare studii în Marea Britanie, Școala de Radio-telegrafie (Portsmouth); Școala de Electricitate și Torpile la bordul N.M.S. „Vernon”; Școala de Artilerie în Wade Island. Până la 15 noiembrie 1935 a îndeplinit în Marina Regală diverse funcții pe linie de comandă, stat major, reprezentare în Italia și Marea Britanie, comandant al N.M.S. „Regina Maria” (16 august 1932 – 1 noiembrie 1933).

În Foaia calificativă pentru 1 noiembrie 1935 – 1 noiembrie 1936 s-a precizat că este detașat „afară din cadrele active ale Marinei Regale la Direcțiunea Navigației Maritime Române, în funcția de subdirector administrativ”. S-a ocupat de reorganizarea Serviciului Maritim Român contribuind la realizarea regulamentelor de navigație care lipseau. Directorul Navigației Maritime Române conchide: „Are multă putere de muncă și este extrem de conștiincios. Nu găsesc decât cuvinte de laudă pentru activitatea D-lui C-dor Dragalina” [1, f. 105].

Pentru serviciile deosebite aduse României în calitate de ofițer al Marinei Regale Române, a fost decorat cu: 1) Medalia „Avântul Țării”; 2) „Crucea de război” cu stea de bronz (Franța); 3) „Crucea României” cu spade; 4) „Steaua României” în grad de Cavaler; 5) „Crucea de război” (Franța); 6) Ordinul „Victoria” (Marea Britanie); 7) Medalia „Virtutea”; 8) Crucea comemorativă (1916–1918). În 1945 s-a pensionat.

Întrucât fiicele sale, Ioana și Opritsa, cu familiile lor au emigrat în SUA, Virgil Dragalina și soția au decis să le urmeze. La 23 septembrie 1975 părăsește definitiv România. A decedat la 6 martie 1980, la venerabila vârstă de 90 de ani, fiind înmormântat la New York. Atât Virgil, cât și Corneliu, fratele său, au onorat numele Dra-

galina în calitate de militari ai Armatei României. Misiunile Escadrei de Nistru sub comanda lui Virgil Alexandru Dragalina se așează în cronicul Marinei Militare ca una dintre filele de glorie în apărarea frontierei răsăritene a României Mari într-o perioadă istorică complexă.

Comandorul a lăsat o operă încă nevalorificată integral. A scris studii referitoare la misiunile Flotei de Dunăre și Marea Neagră, de politică maritimă, geopolitică și regulamente. A lăsat manuscrisele „Istoricul Marinei Comerciale”, „Enciclopedia Marinei Comerciale” ș.a. [9, p. 146-147].

Note și referințe bibliografice:

1. Arhivele Militare Naționale (A.M.N.R.), Dragalina Virgil, D.C.I. Inventar nr. 0217 din 20.08.1974.
2. Cruciașătorul „Elisabeta” a fost în serviciu între 1888 și 1923.
3. Ciorbea, Valentin; Borandă, Georgeta. *Istoricul cruciașătorului „Elisabeta”*. Constanța: Ovidius University Press, 2004, (Passim).
4. Dragalina, Virgil Alexandru. *Escadra de Nistru*. Ediție îngrijită de Adrian Pandea și Dumitru Roman. Cuvânt înainte – Ion Bulei. București: Editura Militară, 2011.
5. Bricul „Mircea”, velier, a fost prima navă-școală din Marina României. A intrat în serviciu în 1882 și și-a încheiat misiunea în anul 1931. Scos „la pensie” a pierit în flăcări, în urma bombardamentului făcut de aviația sovietică în august 1944 pe Dunăre.
6. Ciorbea, Valentin. *Istoricul bricului „Mircea”*. Constanța: Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, 2014, (Passim).
7. Am ales grafia din documentele de epocă. În diverse lucrări, inclusiv în lucrarea „Escadra de Nistru”, deja citată, numele navei este scris „Zborul”.
8. Petrescu, Nicolae C. *Marina Militară Română în Războiul nostru pentru Întregirea României. File de istorie*. Pitești: Editura și Tipografia Europroduct, 2004.
9. Moșneagu, Marian. *Dicționarul marinarilor români*. București: Editura Militară, 2008.