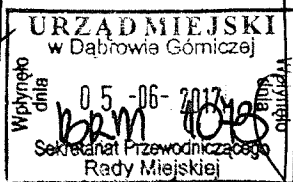


324.0003.1872.2017

Radny Rady Miejskiej
Ryszard Harańczyk
haranczyk@wp.pl



Dąbrowa Górnicza dn. 05.06.2017 r.

WYDZIAŁ ADMINISTRACYJNY
Referat Organizacyjny

wpłynęło dnia 06.06.2017 r.
Lyp

PREZYDENT MIASTA DĄBROWA GÓRNICZA

PAN ZBIGNIEW PODRAZA

Z. Podraza

INTERPELACJA

DOTYCZY: Propozycji nadania ulicy imienia Piotra Kosina w ramach planowanej, ustawowej zmiany dekomunizacyjnej ulic.

W nawiązaniu do planowanej zmiany ulic w naszym mieście w ramach ustawowej dekomunizacji, uprzejmie proszę o uwzględnienie mojej propozycji nadania jednej z ulic w naszym mieście - imienia Piotra Kosina, lotnika Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie.

W związku z powyższym, pozwalam sobie na przedstawienie krótkiej informacji o Piotrze Kosinie w nawiązaniu do rozmowy przeprowadzonej z nim na łamach Przeglądu Dąbrowskiego, który ukazał się w sierpniu 2011 roku (który to artykuł, kiedyś z sentymentu zachowałem, a obecnie przypomniawszy sobie o nim, postanowiłem go wykorzystać w przedmiotowej sprawie w momencie nadarzającej się ku temu okazji).

Piotr Kosin urodził się 29 maja 1916 roku w Dąbrowie Górniczej, ukończył Szkołę Powszechną nr 5 w rodzinnym mieście przy ulicy Konopnickiej, a następnie w 1937 roku ukończył szkołę techniczną w Sosnowcu i znalazł pracę jako urzędnik w dąbrowskim magistracie przy ulicy 3-Maja.

Od 1932 r., należał do Związku Harcerstwa Polskiego (otrzymał złoty krzyż harcerski) oraz Związku Strzeleckiego pełniąc wiele odpowiedzialnych i patriotycznych funkcji i dlatego też, po 1939 roku na okupowanym Śląsku był przez długi okres poszukiwany przez Niemców.

W 1938 r. w ramach powołania do wojska dostał przydział do lotnictwa i 7 listopada 1938 r. rozpoczął służbę w 2 pułku lotniczym w Krakowie. W ciągu najbliższych miesięcy w eskadrze szkolnej na lotnisku w Rakowicach ukończył naziemne przeszkolenie na radiomechanika, a następnie w stopniu starszego szeregowca przydzielony został do jednej z krakowskich eskadr Karasi. Wraz z eskadrą tą przeszedł szlak wojenny we wrześniu 1939 r., a w dniu agresji radzieckiej 17 września na rozkaz polskiego dowództwa przekroczył granicę rumuńską, a następnie został przetransportowany do obozu internowania.

Raptem po kilku godzinach pobytu w tym obozie, uciekł z niego i przedostał się do Jugosławii, a potem do Grecji i wreszcie do polskiej bazy lotniczej we Francji, gdzie po półrocznym pobycie i po zaliczeniu kursu dla radiotelegrafistów z grupą polskich żołnierzy popłynął statkiem do Algierii, a potem wraz z nimi pociągiem pojechał do Casablanki, skąd w lipcu 1940 roku z wielkim angielskim konwojem - został przetransportowany do żołnierskiego obozu Glasgow w Szkocji.

Później po przebytych szkoleniach radiotelegraficznych oraz szkoleniu dla lotniczych strzelców pokładowych i treningowych lotach oraz po skompletowaniu załogi i przydzieleniu do 301 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Pomorskiej” w Hemswell – wyruszył w swój pierwszy lotniczy bojowy lot, było to 28 kwietnia 1942 roku, a następnie były to regularne już loty bojowe nad niemieckimi miastami, które były bombardowane przez jego dywizjon, zaliczając przy tym ogółem 32 loty bojowe, a wszak każdy z nich był obarczony wielkim ryzykiem zestrzelenia maszyny lotniczej przez wojska niemieckie, stąd również zdarzyło się, iż życie Pana Piotra zostało w pewnym momencie raz uratowane przez przymusowy skok ze spadochronu nad wodami morza w momencie kiedy w samolocie skończyło się paliwo.

Po zakończeniu wojny z powodu ówczesnej sytuacji politycznej w Polsce - wrogiej polskim kombatanom i weteranom Sił Zbrojnych na Zachodzie – Pan Piotr Kosiń postanowił pozostać w Anglii, gdzie ożenił się z Angielką oraz podjął pracę w lotnictwie cywilnym, a następnie na kolei.

Po śmierci żony postanowił wrócić na stałe do Polski i ponownie osiadł w Dąbrowie Górniczej, a było to dopiero 21.10.2002 roku, a więc po 63-ech latach na obczyźnie, a w międzyczasie odwiedzając wszakże kilka razy Polskę, przy czym, pierwszy raz było to dopiero w latach 60-tych, a więc po 20-tu latach nieobecności w ojczyźnie, a więc dopiero wtedy, kiedy ustał stalinowski terror, stosowany na ogromną skalę. Później jeszcze kilkakrotnie odwiedzał swój rodzinny kraj, zanim pozostał w nim już na zawsze.

Pan Kosiń ponownie osiadł w Dąbrowie Górniczej, gdzie mieszkał do końca życia. Starszy sierżant Piotr Kosiń zmarł 31 grudnia 2011 r. w wieku 95 lat. Spoczął na cmentarzu parafii pw. Jezusa Chrystusa Króla Wszechświata w Dąbrowie Górniczej.

Starszy Sierżant Piotr Kosiń był przedwojennym Harcerzem Rzeczypospolitej Polskiej oraz żołnierzem Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie, był lotnikiem Dywizjonu 301 w Anglii oraz Kawalerem Orderu Wojennego Virtuti Militari, trzykrotnie uhonorowanym Krzyżem Walecznych oraz odznaczeniami lotniczymi Polski i Wielkiej Brytanii.

Reasumując, uważam iż Dąbrowianin Piotr Kosiń reprezentując tych polskich lotników, którzy w czasie drugiej wojny światowej walczyli o Anglię, zasłużył sobie na oddanie mu należnego hołdu poprzez nazwanie jego nazwiskiem jednej z dąbrowskich ulic w ramach ustawowo planowanej dekomunizacji ulic w naszym kraju.

Natomiast, moja opinia w tym temacie związana jest z obiektywną i jednoznacznie pozytywną oceną sylwetki pana Kosina oraz nadarżającą się okazją zmiany ulic w związku z realizacją ustawy dekomunizacyjnej, jak i również, czego nie ukrywam - swego rodzaju sentymentem w stosunku do lotników polskich, którzy w czasie ostatniej wojny walczyli o Anglię, jako iż mój świętej pamięci ojciec również miał częściowo podobny życiorys wojenny, gdyż w czasie wojny również służył w lotnictwie polskim w Anglii, a do naszej Ojczyzny po wojennej tułaczce wrócił dopiero w 1946 roku. I oczywiście, jak wiele innych osób w podobnej sytuacji – był inwigilowany oraz szykanowany przez ówczesny system naszego kraju, zniewolonego przez stalinowski terror i sowieckiego okupanta..

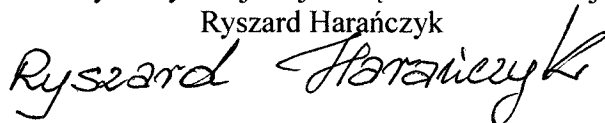
Opisana droga życiowa Piotra Kosina w czasie wojny w walce z niemieckim okupantem o szeroko pojętą wolność, a pokrótce streszczona przeze mnie z wskazanego artykułu w Przeglądzie Dąbrowskim z sierpnia 2011 roku (jednocześnie dodatkowo uzupełniona przeze mnie informacjami na które powołała się dziennikarka przedmiotowego artykułu) jest obiektywnym dowodem na to, iż nadarza się odpowiednia okazja uhonorowania dąbrowskiego bohatera w proponowany sposób, a ponadto również uważam, iż Piotrowi Kosinowi powinien być pośmiertnie przyznany tytuł Honorowego Obywatela Dąbrowy Górniczej.

Stąd również proszę o rozważenie dodatkowej możliwości podjęcia niezbędnych kroków w tym kierunku oraz podjęcia procesu legislacyjnego projektu uchwały w kierunku nadania nazwy jednej z ulic – imieniem Piotra Kosina, a ponadto również proszę o rozważenie możliwości przyznania mu pośmiertnie tytułu Honorowego Obywatela Dąbrowy Górniczej, o co jednocześnie formalnie niniejszym wnioskuję.

Dąbrowianin Piotr Kosiń jako lotnik Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie uhonorowany i odznaczony wskazanymi orderami należał do tej grupy bohaterskich polskich lotników, o której po wojnie - ówczesny Premier Anglii Winston Churchill powiedział o nich słynne i znamienne słowa:

„Nigdy w dziedzinie ludzkich konfliktów, tak wielu nie zawdzięczało tak wiele tak nielicznym”..

Z poważaniem
Radny Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej
Ryszard Harańczyk



To wielki zaszczyt dla miasta, że ma tak zasłużonego obywatela

Lotnik z Dyw

Rozmowa z p. Piotrem Kosiniem, przedwojennym Harcerzem Rzeczypospolitej Polskiej, żołnierzem Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie, Kawalerem Orderu Wojennego Virtuti Militari, trzykrotnie uhonorowanym Krzyżem Walecznych, odznaczeniami lotniczymi Polski i Wielkiej Brytanii.

Jest Pan równolatkiem Dąbrowy Górniczej. Oboje macie po 95 lat...

Urodziłem się w maju 1916 roku. Miałem siostrę Irenę i trzech braci: Tadeusza, Ryszarda i Wiesława. Ojciec pracował na kolei, był ustawiaczem wagonów. Mieszkaliśmy w domach kolejowych usytuowanych blisko stacji. Gdy nagle zmarł tata, służbowe mieszkanie musieliśmy opuścić, ostatni mój adres to Konopnicka 48. Miałem wtedy 15 lat, mój najmłodszy brat kilkanaście miesięcy. Jako najstarszy syn czułem się zobowiązany do pomocy mamie, chciałem szybko skończyć szkołę i pójść do pracy. W 1937 r. ukończyłem Szkołę Techniczną w Sosnowcu i znalazłem pracę w dąbrowskim magistracie, który wtedy usytuowany był przy ul. 3 Maja. Przyjmo- wałem opłaty za wodę oraz prowadziłem księgowość przedsiębiorstwa wodociągowego. Nie dane mi było jednak długo po- pracować, ponieważ dostałem wezwanie do wojska. Poprosiłem o przydział do lot- nictwa, bo bardzo chciałem zostać pilo- tem, niestety, aby nim zostać, zabrakło mi

... pół centymetra wzrostu. Dostałem się za to do służb technicznych, byłem radio- operatorem w 2. Pułku Lotniczym w Kra- kowie, w tzw. Karasiach. Tam zastała mnie wojna.

Przeżył Pan w swoim życiu wiele dra- matycznych chwil, podejmował trudne decyzje. Który z tych wyborów był naj- trudniejszy?

Najtrudniejszą decyzję podjąłem 17 września 1939 roku. Koncentrowaliśmy się wówczas pod Warszawą. Trwały przy- gotowania do obrony stolicy, gdy nadeszła wiadomość o wkroczeniu Rosjan do Pol- ski. Dowództwo dało nam wybór – roz- wiązujemy jednostkę i albo przedzieramy się do Rumunii, albo zostajemy w kraju. Jaką podjąć decyzję? Co zrobić, gdy ma się dwadzieścia kilka lat i świadomość, że jest mama i rodzeństwo, za które cały czas czu- łem się odpowiedzialny. Dziesiątki niewia- domych. Gdy jest się dojrzałym człowie- kiem, ma wiedzę, można kalkulować. Ja- ko dziecko, bo właściwie nim byłem, idzie się w kierunku wiatru... Wszystko było

nieznane i niewiadome. Nie wiedziałem, nikt nie wiedział, jak będzie wyglądała na- sza przyszłość. Do tego dochodziła jeszcze presja czasu, było się nad czym zastana- wiać, ale decyzję trzeba było podjąć już, natychmiast. Zdecydowałem się przekro- czyć granicę rumuńską, gdzie zresztą zaraz zostałem internowany.

Jak Pan dzisiaj ocenia ten wybór. Był słuszny?

Myszę, że tak. Przeżyłem wojnę, moja rodzina w Polsce też. W czasie okupacji poszukiwało mnie gestapo, pewnie dlate- go, że byłem harcerzem, należałem do Związku Harcerstwa Polskiego, byłem drużynowym drużyny im. Jana III Sobie- skiego, mam zachowany złoty krzyż har- cerski – najwyższy stopień do dzisiaj – oznaczający Harcerza Rzeczypospolitej Polskiej. Należałem do Związku Strzelec- kiego, miałem broń i pozwolenie na jej no- szenie. Gospodarz domu, w którym mieszkała moja rodzina, broń i dokumen- ty zakopał. Zrobił to tak dobrze, że nie znaleźli jej ani Niemcy, ani moja mama po wojnie. Wielu moich kolegów harcerzy zginęło, może mnie też spotkałby ten sam los.

Jak wyglądała Pana tułaczka do Fran- cji, potem Anglii?

W Rumunii trafiliśmy do baraków. Nie było na czym spać, nie było wody. Kazano nam skombinować sobie słomę do spania. Dookoła panował bałagan, nie rozumieli- śmy co do nas mówią. Kiedy poszliśmy po tę słomę i wodę – razem z kolegami – Ja- siem Pielarzem z Katowic i Henrykiem Weberem, postanowiliśmy uciec. Ukry- waliśmy się w lesie. Trafiliśmy na rumuń- skiego żołnierza albo policjanta, nie pamię- tam. Ryzykując życie dał nam schronienie i zabrał do Belgradu do ambasady. Zanim tam jednak dotarliśmy, zatrzymała nas po- licja. Znowu dzięki dobrym ludziom do- tarliśmy do polskiego konsulatu, gdzie otrzymaliśmy nowe dokumenty, pieniądze i instrukcje. Skierowaliśmy się do Aten, by stamtąd na statku „Pułaski” popłynąć do Marsylii, skąd znowu przedostać się do polskiej bazy lotniczej w Lyon-Bron. Po półrocznym pobycie we Francji, zaliczeniu kursu dla radiotelegrafistów w Rennes, po- nownie trzeba było uciekać. Pojechaliśmy do Marsylii, statkiem do Oranu w Algierii, potem pociągiem do Casablanki, stąd zaś wielkim angielskim konwojem dotarliśmy w lipcu 1940 roku do Glasgow w Szkocji. Kiedy znaleźliśmy się w obozie, po raz pierwszy spadły na nas niemieckie bomby. Ukryliśmy się w pobliskich rowach, jakby to one mogły nas uchronić... Po szkoleniu radiotelegraficznym oraz dla strzelców po- kładowych, treningowych lotach, po skompletowaniu załogi i przydzieleniu do 301 Dywizjonu Bombowego, Ziemi



Od lewej: plut. mech. Aleksander Anderman, ppor. pil. Mieczysław Stachiewicz, por. sierż. strz. Piotr

Pomorskiej” w Hemswell, wyruszyłem w swój pierwszy lot. Było to 28 kwiet- nia 1942 roku.

Jakie zadania bojowe wykonywał Pan na swoim Wellingtonie, nazywanym „Oleńką”?

Na „Oleńce” latałem ze swoją stałą za- łogą pod dowództwem Mieczysława Sta- chiewicza. Odbywałem też loty z innymi załogami. Bywało różnie... Najniebez- pieczniejsze były loty nad miejscami naj- lepiej bronionymi przez artylerię lotniczą i niemieckie myśliwce tj. nad Essen, Em- den i Bremę. Inne niemieckie miasta, które bombardowaliśmy to np.: Duis- burg, Hamburg, Saarbrücken, Mainz, Dusseldorf, Frankfurt, Kassel, Wilhelm- shaven oraz Mannheim. Kilka razy ze względu na awarie silnika zawracaliśmy, lądowaliśmy na prowizorycznym lotnisku rozbijając samolot. Kiedy indziej z ładun- kiem pełnym bomb, które na szczęście nie eksplodowały, sunęliśmy po lotnisku na brzuchu samolotu. 7 grudnia 1942 ro- ku nad wybrzeżem brytyjskim, po po- nad 7 godzinach lotu, w uszkodzonym sa- molocie skończyło się paliwo. Dostaliśmy rozkaz opuszczenia maszyny. Skakaliśmy ze spadochronów. Wtedy spadochron

uratował mi życie. Trzech moich kole- gów wiatr zniósł nad morze, wszyscy utonęli. Latałem także parę razy na tzw. „gardening” czyli minowanie morza w re- jonie działań marynarki niemieckiej. Ogółem na swoim koncie mam 32 loty bojowe.

Co czuje lotnik uczestnicząc w walce? Śmierć patrzy mu w oczy. Tyle różnych rzeczy może się wydarzyć. Można prze- cieć umrzeć ze strachu...

Podczas lotu nie można myśleć o tym, co może się wydarzyć, wspominać daw- nych czasów. Z emocji, napięcia można by rzeczywiście zwariować. Strach towarzy- szy lotnikom, żołnierzom na każdym kro- ku, trzeba ten strach pokonać. Nie da się tego zrobić inaczej, jak skupić się na reali- zacji zadania. Jako radiotelegrafista miałem swoje obowiązki – nadawałem meldunki, nasłuchiwałem, jako strzelec pokładowy musiałem obserwować niebo, wypatrywać samolotów wroga, strzelać. Każdy członek załogi musiał robić swoje, bo każdy z nas odpowiadał za drugiego i każdy chciał wró- cić do bazy.

Należy Pan do elitarnego klubu Ca- terpillar Club. Jego twórcą był amery- kański konstruktor samolotów...



Wizjonu 301



Roman Lipczyński, sierż. rtg. Piotr Kosin, por. naw. Roman Chmiel (zdjęcie zrobili Lotnicy stoją przy Wellingtonie IV GR-O (Z1337). Hemswell, czerwiec 1942 r.

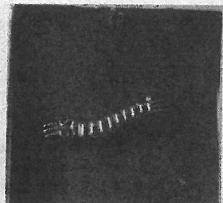
niczego dla załóg samolotowych – Leslie Irvin. Skupia osoby, którym spadochron uratował życie, ich wyróżnikiem jest złota pamiątkowa odznaka w kształcie gąsieniczki.

Nazwa „caterpillar” (słowo to w języku angielskim oznacza właśnie gąsienicę) nawiązuje do kokonu jedwabników. Z kokonów tych zwierząt wytwarzano się materiał, z którego z kolei wykonywano czaszki i linki do spadochronów. Spadochron mieścił się w pokrowcu przymocowanemu na plecach skoczka, a wyzwalany był w żądanym momencie za pomocą linki. Mam w domu rączkę od mojego spado-

chronu i kawałek linki. Użyłem go w grudniu 1942 roku, jak wcześniej o tym wspominałem. Po tym wydarzeniu odezwała się do mnie firma Irvina, informując, że mają zaszczyt ofiarować mi odznakę. Otrzymałem złotą gąsienicę z rubinowymi oczkami. Zgodnie z zasadami taka gąsienica przeznaczona była dla tych lotników, którzy uratowali swoje życie skacząc z palącego się samolotu. Ja powinienem otrzymać z zielonymi oczkami, bo skakałem z samolotu, w którym zabrakło paliwa, a więc niepalącego. Była jednak wojna i takiej z zielonymi oczkami akurat nie było.



„Certificate of Membership”, czyli poświadczenie przynależności do „Caterpillar Club”. Na karcie widnieje podpis Lesliego Irvina oraz odznaka „Caterpillar Club”, czyli gąsieniczka z czerwonymi oczkami.



JULY 1942						Time charted forward - 132°30' 115°05'	
Date	Hour	Altitude Type and No.	Port	Duty	Remarks (includes results of bombing, scenery, personnel, etc.)	Day	Night
1	1520	WELLINGTON 1314	PO STACHIEWICZ	PHOTO RECON	HE ALTON - KIRTON - HEMSWELL - INGHAM	1'25	
2	0950	1322	PO STACHIEWICZ	PHOTO RECON	HE ALTON - KIRTON - HEMSWELL - INGHAM	2'00	
3	1916	1402	PO STACHIEWICZ	OPERATIONAL	HE ALTON - KIRTON - HEMSWELL - INGHAM		5'40
4	2105	1402	PO STACHIEWICZ	OPERATIONAL	HE ALTON - KIRTON - HEMSWELL - INGHAM		7'15
5	0900	1402	PO STACHIEWICZ	U. COUNTRY	HE ALTON - KIRTON - HEMSWELL - INGHAM	1'20	
6	1035	1520	PO STACHIEWICZ	FORMATION FL	HE ALTON - KIRTON - HEMSWELL - INGHAM	1'00	
7	1535	1402	PO STACHIEWICZ	TEST OF C. AND D.	HE ALTON - KIRTON - HEMSWELL - INGHAM	0'30	
8	0800	1402	PO STACHIEWICZ	OPERATIONAL	HE ALTON - KIRTON - HEMSWELL - INGHAM		4'40
9	1350	1402	PO STACHIEWICZ	OPERATIONAL	HE ALTON - KIRTON - HEMSWELL - INGHAM		1'40
10	1030	1471	PO STACHIEWICZ	BASE - AERON	HE ALTON - KIRTON - HEMSWELL - INGHAM	0'30	
11	1230	1471	PO STACHIEWICZ	AERONOTE - A	HE ALTON - KIRTON - HEMSWELL - INGHAM	0'40	
12	0012	1471	PO STACHIEWICZ	OPERATIONAL	HE ALTON - KIRTON - HEMSWELL - INGHAM		4'55
13	2241	1471	PO STACHIEWICZ	OPERATIONAL	HE ALTON - KIRTON - HEMSWELL - INGHAM		6'40
14	2325	1471	PO STACHIEWICZ	OPERATIONAL	HE ALTON - KIRTON - HEMSWELL - INGHAM		6'45
TOTAL TIME IN						7'15	37'40
FLYING FOR THE MONTH OF JULY						7'15	37'40

Każdy członek załogi miał swój log-book (książkę lotów), w którym odnotowywał każdy lot. To jedna ze stron log-booka sierż. rtg. Piotra Kosinia (lipiec 1942 r.; wpisy czerwone to loty nocne, tutaj – bojowe).

Kolejna trudna decyzja, to pozostanie w Wielkiej Brytanii...

Po wojnie na wszystkie sposoby chcieliśmy wrócić. Było dla nas nie do pomyślenia, nie docierało do świadomości, że w Polsce nas nie chcą. Każdy miał rodzinę, rodziców, żony, dzieci. Kusilo, byjechać. Nie mieliśmy informacji, obowiązywała cenzura. Co bardziej odważniejsi nie mogli wytrzymać i wracali do kraju. Tak zrobił np. mój kolega – Roman Lipczyński. Miałem mu wysłać resztę jego rzeczy, ale słuch po nim zaginął, nie odezwał się więcej. Dzisiaj wiem, że przeżył. O ile w czasie wojny funkcjonowałem pod swoim nazwiskiem, po wojnie miałem ich kilka. Wszystko po to, byśmy z moją rodziną czegoś mogli dowiedzieć się o sobie. Tworzyła się druga konspiracja. Informacje przychodziły przez znajomych, wysyłane były z różnych miejsc na świecie, pod różnymi nazwiskami. Na pewno wróciłbym do kraju, gdyby nie list od mojej kuzynki, w którym wyraźnie napisała „nie jesteśmy jeszcze gotowi na twój powrót do Polski”. To mnie otrzeźwiło i uświadomiło, że muszę zostać. Ożeniłem się z Angielką, zamieszkałem w Londynie, później w Lincoln na północy Anglii, pracowałem w lotnictwie cywilnym, potem przeniósłem się na kolej. Kiedy zmarła moja żona, postanowiłem wrócić do Polski na stałe. Osiadłem ponownie w Dąbrowie Górniczej w 2002 roku, po 63 latach pobytu na obczyźnie. Pierwszy raz do Polski przyjechałem w latach 60-tych. Wtedy zobaczyłem się, po raz pierwszy po wojnie, z moją matką i rodzeństwem. To był cud. Czekaliśmy na to ponad 20 lat. Nawiazaliśmy wtedy ze sobą kontakty. W Polsce była moja żona, później do nas przyjechała rodzina z kraju.

Jak żyło się Panu wśród Brytyjczyków? I jak Pan widzi dzisiejszą Polskę?

Żyło mi się bardzo dobrze. Bo to, czy się można porozumieć nie zależy od narodowości, obywatelstwa, tylko od samych ludzi. A ci są wszędzie tacy sami. Są owce i owieczki, dobrzy i źli. Dlatego z jednymi można się dogadać, są pomocni, a z innymi nie. Zresztą sam zakochałem się w Angielce, z którą przeżyłem wiele wspaniałych lat.

Co do Polski. Chciałbym, aby ludzie tu byli bardziej dla siebie życzliwi. Nie ma wzajemnego szacunku, wsparcia. Ja pamiętam dawne życie, wtedy wszystkim było inaczej, lepiej. Nie było pieniędzy, a wspólnie z rodziną, kolegami, znajomymi spędzaliśmy każdą wolną chwilę. Było wesoło i przyjemnie. Jestem tu już 10 lat i nie mogę rozpoznać tego, co było...

Dziękuję za rozmowę.

Pan Piotr Kosin reprezentuje pokolenie przedwojennych harcerzy, powstańców warszawskich, żołnierzy wyklętych, którym nie dane było wrócić po wojnie do domu. Dla niego Polska była i jest świętością, a wartości takie jak Bóg, Honor, Ojczyzna są trwałe i niezmienne. Do tego dochodzi odpowiedzialność za swoje czyny i za los innych ludzi. Rozmowa z nim była dla mnie zaszczytem i wielką przyjemnością.

Zebrane informacje uzupełniłam danymi ze strony Polskich Sił Powietrznych w II wojnie światowej (www.polskairforce.pl) autorstwa pana Wojciecha Zmysłowego. Odsyłam do niej wszystkich zainteresowanych tą tematyką. Strona ta, to wyjątkowe źródło wiedzy, ogrom informacji o polskim lotnictwie na wszystkich frontach, zyciorysy i zdjęcia lotników. Tam też znajduje się pełny zyciorys p. Piotra Kosinia. Lucyna Stępniewska



Pan Piotr Kosin dzisiaj, ze swoją pupilką – yorkiem Sweetie.