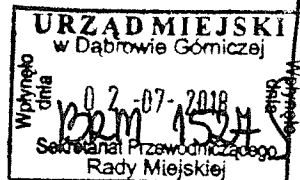


2018.0003.2764.2018

Radny Rady Miejskiej  
Ryszard Harańczyk  
harańczyk@wp.pl



Dąbrowa Górnicza dn. 02.07.2018 r.

DZIAŁ ADMINISTRACYJNY  
Referat Organizacyjny

wpłynęło dnia 3.07.2018

**PREZYDENT MIASTA DĄBROWA GÓRNICZA  
PAN ZBIGNIEW PODRAZA**

**INTERPELACJA**

**DOTYCZY: Propozycji uhonorowania dąbrowskiego bohatera narodowego.**

*W. For Podraza  
Prezydent Miasta  
02.07.2018*

Uprzejmie proszę o przyjęcie mojej propozycji, odnośnie podjęcia stosownych działań, celem uhonorowania bohatera narodowego Dąbrowianina Piotra Kosiña poprzez nadanie mu pośmiertnie tytułu „Honorowy Obywatel Miasta Dąbrowa Górnicza”.

Niniejszą propozycję składałem w pewnym stopniu w nawiązaniu do mojego wniosku interpelacyjnego z czerwca ubiegłego roku w którym to wniosku proponowałem uhonorowanie Piotra Kosiña poprzez nadanie jego imieniem jednej z ulic naszego miasta w ramach realizowanej zmiany ulic w ramach ustawowej dekomunizacji ulic, która w tym czasie była realizowana w całym naszym kraju.

A ponieważ w dalszym ciągu uważam, że tej wybitnej i zasłużonej osobie należy się oddanie szczególnego hołdu dziękczynnego, zatem uważam również, iż moja propozycja w tym względzie byłaby nadzwyczaj odpowiednim sposobem na uhonorowanie tego wybitnego i zasłużonego Dąbrowianina.

Zatem, uprzejmie proszę o uwzględnienie mojej propozycji odnośnie nadania pośmiertnego tytułu „Honorowy Obywatel Miasta Dąbrowa Górnicza” dla wybitnego dąbrowskiego patrioty Piotra Kosiña, lotnika Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie.

W związku z powyższym, pozwalam sobie na przedstawienie krótkiej biografii Piotra Kosiña w nawiązaniu do artykułu z rozmową przeprowadzoną z nim w sierpniu 2011 roku na łamach Przeglądu Dąbrowskiego, który to artykuł z sentymentu zachowałem do dnia dzisiejszego (artykuł w załączeniu).

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 szkoleniu radiotelegraficznym 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 kombatantom 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.

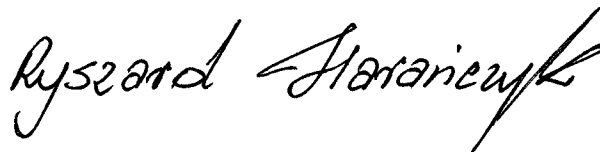
**Starszy Sierżant Piotr Kosiń był przedwojennym Harcerzem Rzeczypospolitej Polskiej oraz żołnierzem Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie, był lotnikiem Dywizjonu 301 w Anglii oraz Kawalerem Orderu Wojennego Virtuti Militari, trzykrotnie uhonorowanym Krzyżem Walecznych oraz odznaczeniami lotniczymi Polski 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 nadanie mu pośmiertnego tytułu „Honorowy Obywatel Miasta Dąbrowa Górnicza”.

Opisana droga życiowa Piotra Kosińskiego w czasie wojny w walce z niemieckim okupantem o szeroko pojętą wolność, a pokrótce streszczona przeze mnie z wskazanego artykułu, zamieszczonego w Przeglądzie Dąbrowskim w sierpniu 2011 roku (jednocześnie dodatkowo uzupełniona przeze mnie informacjami na które powołała się dziennikarka przedmiotowego artykułu) jest obiektywnym dowodem na to, iż są obecnie obiektywne przesłanki do uhonorowania dąbrowskiego bohatera w proponowany przeze mnie sposób.

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



**Załącznik: Przedmiotowy artykuł z Przeglądu Dąbrowskiego o Piotrze Kosinie.**

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. Mieszkaaliśmy 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, którym wtedy usytuowany był przy ul. 3-Maja. Przyjmowałem opłaty za wodę oraz prowadziłem księgowość przedsiębiorstwa wodociągowego. Nie dane mi było jednak długo pracować, ponieważ dostałem wezwanie do wojska. Poprosiłem o przydział do lotnictwa, bo bardzo chciałem zostać pilotem, niestety, aby nim zostać, zabrakło mi

... pół centymetra wzrostu. Dostałem się za to do służb technicznych, byłem radiooperatorem w 2. Pułku Lotniczym w Krakowie, w tzw. Karasiach. Tam zastała mnie wojna.

Przeżył Pan w swoim życiu wiele dramatycznych chwil, podejmował trudne decyzje. Który z tych wyborów był najtrudniejszy?

Najtrudniejszą decyzję podjąłem 17 września 1939 roku. Koncentrowaliśmy się wówczas pod Warszawą. Trwały przygotowania do obrony stolicy, gdy nadeszła wiadomość o wkroczeniu Rosjan do Polski. Dowództwo dało nam wybór – rozwiązujemy 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 czułem się odpowiedzialny. Dziesiątki niewiadomych. Gdy jest się dojrzałym człowiekiem, ma wiedzę, można kalkulować. Jako dziecko, bo właściwie nim byłem, idzie się w kierunku wiatru... Wszystko było

nieznane i niewiadome. Nie wiedziałem, nikt nie wiedział, jak będzie wyglądała nasza przyszłość. Do tego dochodziła jeszcze presja czasu, było się nad czym zastanawiać, ale decyzję trzeba było podjąć już, natychmiast. Zdecydowałem się przekroczyć granicę rumuńską, gdzie zresztą zaraz zostałem internowany.

Jak Pan dzisiaj ocenia ten wybór. Był słuszny?

Myślę, że tak. Przeżyłem wojnę, moja rodzina w Polsce też. W czasie okupacji poszukiwało mnie gestapo, pewnie dlatego, że byłem harcerzem, należałem do Związku Harcerstwa Polskiego, byłem drużynowym drużyny im. Jana III Sobieskiego, mam zachowany złoty krzyż harcerski – najwyższy stopień do dzisiaj – oznaczający Harcerza Rzeczypospolitej Polskiej. Należałem do Związku Strzeleckiego, miałem broń i pozwolenie na jej noszenie. Gospodarz domu, w którym mieszkała moja rodzina, broń i dokumenty 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 Francji, 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 rozumieliśmy co do nas mówią. Kiedy poszliśmy po tę słomę i wodę – razem z kolegami – Jasiem Pielarzem z Katowic i Henrykiem Weberem, postanowiliśmy uciec. Ukrywaliśmy się w lesie. Trafiliśmy na rumuńskiego żołnierza albo policjanta, nie pamiętam. Ryzykując życie dał nam schronienie i zabrał do Belgradu do ambasady. Zanim tam jednak dotarliśmy, zatrzymała nas policja. Znowu dzięki dobrym ludziom dotarliśmy 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-Brion. Po półrocznym pobycie we Francji, zaliczeniu kursu dla radiotelegrafistów w Rennes, ponownie trzeba było uciekać. Pojechaliśmy do Marsylii, statkiem do Oranu w Algierii, potem pociągami 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 pokładowych, treningowych lotach, po skompletowaniu załogi i przydzieleniu do 301. Drużyny Bombowej „Zim-



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

Pomorskiej” w Hemsweil, wyruszyłem w swój pierwszy lot. Było to 28 kwietnia 1942 roku.

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

Na „Oleńce” latałem ze swoją stałą załogą pod dowództwem Mieczysława Stachiewicza. Odbywałem też loty z innymi załogami. Bywało różnie... Najniebezpieczniejsze były loty nad miejscami najlepiej bronionymi przez artylerię lotniczą i niemieckie myśliwce tj. nad Essen, Emden i Bremą. Inne niemieckie miasta, które bombardowaliśmy to np.: Duisburg, Hamburg, Saarbrücken, Mainz, Düsseldorf, Frankfurt, Kassel, Wilhelmshaven oraz Mannheim. Kilka razy ze względu na awarię silnika zawracaliśmy, lądowaliśmy na prowizorycznym lotnisku rozbijając samolot. Kiedy indziej z ładunkiem pełnym bomb, które na szczęście nie eksplodowały, sugieraliśmy po lotnisku na brzuchu samolotu. 7 grudnia 1942 roku nad wybrzeżem Fryzjskim, po ponad 7 godzinach lotu, w uszkodzonym samolocie skończyło się paliwo. Dostaliśmy rozkaz opuszczenia maszyny. Skakaliśmy ze spadochronów. Wtedy spadochron

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

Co czuje lotnik uczestniczący w walce? Śmierć patrzy mu w oczy. Tyle różnych rzeczy może się wydarzyć. Można przeżyć i umrzeć ze strachu...

Podczas lotu nie można myśleć o tym, co może się wydarzyć, wspominać dawnych czasów. Z emocji, napięcia można by rzeczywiście zwirować. Strach towarzyszy lotnikom, żołnierzom na każdym kroku, trzeba ten strach pokonać. Nie da się tego zrobić inaczej, jak skupić się na realizacji zadania. Jako radiotelegrafista miałem swoje obowiązki – nadawałem meldunki, nastuchiwałem, 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 wrócić do bazy.

Należał Pan do elitarnego klubu Caterpillar Club. Jego twórcą był amerykański inżynier...



# wizjonu 301



• Roman Lipczyński, sierż. rgt. Piotr Kosiń, por. naw. Roman Chmiel (zdjęcie zrobił aub). Lotnicy stoją przy Wellington IV GR-D (Z1337). Hemswell, czerwiec 1942 r.

July 1942				Total hours flown - 132.50 115.05	
Date	Hours	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks
1	15.20	131.2	Pl. strachowicz	1000	17.5
2	09.40	132.2	Pl. strachowicz	1000	2.30
3	10.10	14.02	Pl. strachowicz	1000	5.30
4	09.40	14.01	Pl. strachowicz	1000	7.15
5	09.40	14.02	Pl. strachowicz	1000	1.20
6	10.10	15.10	Pl. strachowicz	1000	2.30
7	10.10	14.02	Pl. strachowicz	1000	4.40
8	10.10	14.02	Pl. strachowicz	1000	1.40
9	10.10	14.02	Pl. strachowicz	1000	0.40
10	10.10	14.02	Pl. strachowicz	1000	4.50
11	10.10	14.02	Pl. strachowicz	1000	6.45
12	10.10	14.02	Pl. strachowicz	1000	6.45
Total				132.50	115.05

Każdy członek załogi miał swój log-book (książkę lotów), w którym odnotowywał każdy lot. To jedna ze stron log-booka sierż. strz. rgt. Piotra Kosińskiego (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 jesteś już jeszcze gotowy na twój powrót do Polski”. To mnie otępiło i uświadomiło, że muszę zostać. Ożeniłem się z Angielką, zamieszkałem w Londynie, później w Lincoln na północy Anglii, pracowałem w lotnictwie cywilnym, potem przenieśliśmy się na koleję. 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. Czekał na nas ponad 20 lat. Nawążyliśmy wtedy ze sobą kontakty. W Polsce była moja żona, później do nas przyjeżdżała 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. Japamiętam dawne życie, wtedy wszystko 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...

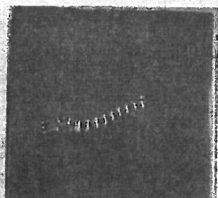
Dziękuję za rozmowę.

Pan Piotr Kosiński 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 trudne i niezmiennie. Do tego dochodzi odpowiedzialność za swoje czyny i za los innych ludzi. Romanowa z nim była dla niego zaszczytem i wielką przyjemnością.

Zebrałem informacje i zapisałem dane mi ze strony Polskiej Siły Powstańczej w II wojnie światowej (Lutnia polska i harcerstwa). Wskazuję na to, że walczyli o wolność, a nie o pieniądze. Odebrałem od niego wszystkie interesujące informacje. Stroną tą, to wyjątkowo trudno znaleźć, ogrom informacji o polskim lotnictwie na wszystkich frontach, życiorysy i zdjęcia lotników. Tam też znajduje się pełny życiorys p. Piotra Kosińskiego. Lucyna Stepińska



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



Pan Piotr Kosiński dzisiaj, ze swoją pupilką – yorkiem Sweety.