Paweł Owczarek

OSIEDLE GĄDÓW MAŁY – KIEDYŚ, DZIŚ, W PRZYSZŁOŚCI. SZANSE I ZAGROŻENIA

Wprowadzenie

Gądów Mały jest osiedlem mieszkaniowym położonym w dzielnicy Fabryczna na zachód od centrum Wrocławia. Obecnie granice obszaru wyznacza od strony północnej ul. Lotnicza, od strony południowej – ul. Bystrzycka, od strony zachodniej – ul. Metalowców i od strony wschodniej – ul. Na Ostatnim Groszu. Gądów Mały, zwany też osiedlem Kosmonautów (na cześć pierwszego polskiego kosmonauty, Mirosława Hermaszewskiego), zajmuje powierzchnię ok. 165 ha, co czyni go jednym z największych osiedli mieszkaniowych w stolicy Dolnego Śląska[1].

Niniejszy artykuł przybliża historyczne i lokalizacyjne uwarunkowania Gądowa Małego, zestawiając je ze współczesnym dogęszczaniem zabudowy. Analiza pozwoli odpowiedzieć na pytanie, w jaką stronę zmierza w toku swoich przemian wrocławskie osiedle i jakie czynniki wyznaczają ten kierunek rozwoju.

Rys historyczny i początki lotniska Klein Gandau

Pierwsze wzmianki historyczne o terenach dzisiejszego osiedla Gądów Mały pochodzą z roku 1267. Z tego okresu wywodzi się nazwa osady „Gadnouo", która na przestrzeni wieków ewoluowała. Niewiele później, w roku 1305, odnotowano istnienie folwarku „Gandow", znajdującego się nieopodal Wrocławia. W 1336 roku miejscowość nazywała się „Gaudow", w 1345 roku – „Gandow", w latach 1353 i 1371 – „Gaudaw", a w 1434 roku – „Gądów". Nazwa „Klein Gandau", odpowiadająca polskiemu

[1] Zob. M. Opacki, *Kosmonautów. Osiedle mieszkaniowe „Kosmonautów"* (w:) *Encyklopedia Wrocławia*, red. J. Harasimowicz, Wrocław 2001, s. 386.

„Gądów Mały", ukształtowała się w latach 1743-1746[2]. W roku 1795 wieś liczyła 88 mieszkańców i miała dwie gospody, a w ciągu pierwszej połowy XIX wieku rozrosła się do 194 mieszkańców, 17 domostw, folwarku z cegielnią, dwóch kuźni, komory celnej oraz cegielni. Do roku 1810 miejscowość była własnością kapituły wrocławskiej, później zaś państwa pruskiego[3].

W roku 1872 teren obecnego Gądowa Małego został wykupiony od Skarbu Państwa przez miasto Breslau i przeznaczony na plac do ćwiczeń i musztry wrocławskiego garnizonu wojskowego[4].

Niedługo potem, w październiku 1910 roku, obszar zmienia swoje przeznaczenie i zaczyna służyć jako lotnisko sportowe oraz wojskowe[5]. Budynki obsługujące działający wówczas na terenie lotniska aeroklub znajdowały się w części południowo-wschodniej[6], w pobliżu skrzyżowania dzisiejszych ulic Balonowej i Horbaczewskiego. Po I wojnie światowej wrocławskie lotnisko miało status wyłącznie cywilno-komunikacyjny i aż do roku 1925 obsługiwało przede wszystkim loty czarterowe[7].

W 1925 roku lotnisko zaczęło się bardzo szybko rozwijać. Było dobrze położone i doskonale skomunikowane z centrum miasta. Odległość od Rynku wynosiła zaledwie 4,5 kilometra. Rok później lotnisko doczekało się budowy profesjonalnego terminalu lotniczego, który powstał w części północno-wschodniej, na terenie dzisiejszego domu handlowego „Astra". Terminal ten został zaprojektowany przez miejskiego architekta Georga Müllera. Budynek miał konstrukcję murowano-drewnianą i mieścił w sobie restaurację, biura zarządu oraz wieżę obserwacyjną. Terminal niemieckiego przewoźnika Lufthansa składał się z trzech traktów o układzie bazylikowym i miał dwa wejścia w formie klasycyzujących portyków wspartych na kolumnach[8]. W 1929 roku obsługiwał loty m.in. do Berlina, Lipska, Pragi, Halle, Gliwic, Jeleniej Góry, Szczecina i Warszawy[9].

Nie trzeba było długo czekać, aby prężnie rozwijające się lotnisko rozbudowało się o dodatkowe obiekty, pozwalające mu lepiej funkcjonować. W 1932 roku powstał nowoczesny, jak na tamte lata, hangar z policyjną wieżą lotniczą i stacją paliw, wykonany według projektu Fritza Behrendta i Heinricha Knippinga. Budynek zaprojektowano na rzucie prostokątnym i połączono od strony południowo-wschodniej z czterokondygnacyjną wieżą na planie kwadratu. Z kolei od strony północnej i wschodniej hangar łączył się z warsztatami i stacją paliw.

[2] Zob. M. Fruhner, E. Sobczak, *Dzieje lotniska Gądów Mały i lotnictwa Wrocławia do 1945 roku*, Wrocław 2008, s. 3.

[3] Zob. A. Wilk, *Gądów Mały* (w:) *Encyklopedia Wrocławia*, dz. cyt., s. 219.

[4] Zob. M. Fruhner, E. Sobczak, dz. cyt., s. 5.

[5] Zob. tamże, s. 12.

[6] Zob. tamże.

[7] Zob. tamże, s. 18.

[8] Zob. J. Ilkosz, *Dawne lotnisko na Gądowie, między ul. Balonową/Bystrzycką/Eugeniusza Horbaczewskiego/Ludwika Idzikowskieg/Lotniczą, zachowane fragmentarycznie* (w:) *Atlas architektury Wrocławia*, t. 1: *Budowle sakralne, świeckie budowle publiczne*, red. J. Harasimowicz, Wrocław 1997, s. 265.

[9] Zob. M. Fruhner, E. Sobczak, dz. cyt., s. 27.

Obiekt miał konstrukcję stalową, a przestrzeń pomiędzy słupami wypełniały ściany z cegły[10].

W latach 1935-1936 powstał budynek zarządu lotniska, którego forma była zupełnie odmienna od wybudowanego wcześniej hangaru. Obiekt o konstrukcji murowanej liczył dwie kondygnacje z piętrem strychowym, przykrytym dwuspadowym dachem. Miał również wieżę obserwacyjną. Budynek wzniesiono na podstawie projektu Ernsta Pietrusky'ego[11]. Zarówno hangar, jak i siedziba zarządu stanęły w północnej części portu lotniczego, na przedłużeniu dzisiejszej ul. Drzewieckiego.

II wojna światowa znacznie zmieniła wygląd lotniska Klein Gandau. W lutym 1945 roku rozpoczęło się oblężenie Wrocławia przez 6. Armię Radziecką; trwało ono do maja tego samego roku, kiedy podpisano akt kapitulacji niemieckiego garnizonu Breslau. Lotnisko na Gądowie Małym zdobyto 1 kwietnia 1945 roku; zostało to okupione dużymi zniszczeniami[12]. Tuż przed obroną Festung Breslau wrocławski port lotniczy był w fazie największego wzrostu, po wojnie stał się zaś lotniskiem o niskiej randze, służącym jedynie do obsługi niewielkich lotów cywilnych i sportowych, aż do lat 70. XX wieku.

Ocalałe zabudowania po lotnisku Klein Gandau

Do naszych czasów nie zachowało się dużo obiektów z lotniska Klein Gandau. Jeden z nich to bunkier znajdujący się niedaleko skrzyżowania obecnych ulic Bajana i Lotniczej (zob. ilustracja 1). Powstał on w celu obrony pobliskich zabudowań lotniska. Budynek jest dziś w złym stanie technicznym i nie został zaadaptowany do żadnych celów.

Ilustracja 1: Bunkier przy skrzyżowaniu ulic Bajana i Lotniczej, 2014.
Źródło: zdjęcie własne.

[10] Zob. J. Ilkosz, dz. cyt., s. 265.
[11] Zob. tamże.
[12] Zob. M. Fruhner, E. Sobczak, dz. cyt., s. 60.

Kolejny ocalały obiekt to wspomniany hangar z wieżą lotniczą z 1932 roku, obecnie pełniący funkcję handlowo-usługową (zob. ilustracja 2). Niestety, współczesny wygląd dawnego hangaru w żadnym stopniu nie ujawnia jego bogatej historii.

Ilustracja 2: Dawny hangar z policyjną wieżą lotniczą i stacją paliw według projektu Fritza Behrendta i Heinricha Knippinga, obecnie dom handlowy „Biedronka", 2013.
Źródło: zdjęcie własne.

Ostatnim budynkiem, który zachował się do dzisiejszych czasów, jest opisana już siedziba zarządu lotniska z 1936 roku. Dawny terminal łączy kilka funkcji: na parterze mieszczą się przedszkole i komisariat, na drugiej zaś kondygnacji – lokale mieszkalne (zob. ilustracja 3). W drugiej połowie 2013 roku budynek został odremontowany.

Ilustracja 3: Dawny budynek zarządu lotniska według projektu Ernsta Pietrusky'ego, 2014.
Źródło: zdjęcie własne.

Konkurs urbanistyczno-architektoniczny na osiedle Kosmonautów

Lotnisko po II wojnie światowej nigdy nie odzyskało dawnej świetności. Port lotniczy funkcjonował już tylko dla obsługi mniejszych lotów czarterowych oraz jako siedziba Aeroklubu Wrocławskiego im. płk. pil. Bolesława Orlińskiego do początku lat 70.[13] W tym czasie pojawiło się pytanie, jak zagospodarować tak wielki obszar. Teren ten był niemal całkowicie wolny od zabudowy, zlokalizowany blisko centrum miasta i dobrze z nim skomunikowany. W roku 1973 władze Wrocławia zdecydowały się rozpisać konkurs urbanistyczno-architektoniczny na nowe osiedle, mające znajdować się na miejscu dawnego lotniska Klein Gandau[14]. Konkurs przyjął formę zamkniętą, co oznacza, że prace konkursowe mogły być złożone tylko przez zaproszone zespoły projektowe[15]. Osiedle miało pomieścić ok. 40 tys. mieszkańców i stworzyć dogodne warunki do życia. Nadesłane projekty, a było ich sześć, proponowały nowoczesne struktury osiedleńcze oraz silne powiązanie zabudowy mieszkaniowej ze środowiskiem naturalnym[16]. W konkursie oprócz pracy zwycięskiej zostały wyróżnione dwa projekty.

Wyróżnienie II stopnia zdobył projekt autorstwa arch. Witolda Molickiego przy współpracy z arch. Marią Molicką, arch. Michałem Mońką i stud. Wojciechem Kujawskim[17]. Praca o bardzo symetrycznym układzie urbanistycznym cechowała się wyraźną osiowością. Dwa główne ciągi komunikacyjne, zorientowane północ – południe oraz wschód – zachód, krzyżowały się ze sobą i tworzyły w centralnej części osiedla duży plac[18].

Wyróżnienie I stopnia otrzymała praca autorstwa arch. Stefana i Marii Müllerów. Model perspektywy został wykonany przez arch. Jana Matkowskiego oraz arch. Wojciecha Jarząbka[19]. Projekt, podobnie jak w wyróżnionej pracy W. Molickiego, opierał się na osi kompozycyjnej. Była ona zorientowana w kierunku: południowy zachód – północny wschód. Na zakończeniach osi znajdowały się obiekty usługowe[20]. Zabudowa mieszkaniowa o układzie w dużej mierze szachownicowym, zagęszczająca się w zewnętrznych częściach projektowanego założenia, miała pomieścić ok. 35 tys. mieszkańców.

Zwycięski projekt autorstwa arch. Kazimierza Bieńkowskiego, arch. Andrzeja Chachaja, arch. Zbigniewa Malinowskiego oraz arch. Danieli Przyłęckiej przy współpracy z arch. Wacławem Hryniewiczem[21] został dopuszczony do realizacji w roku 1976 (zob. ilustracja 4).

[13] Zob. *Historia Aeroklubu*, dostępny w: http://www.aeroklub.wroc.pl/node/5 (data dostępu: 9 czerwca 2013).

[14] Zob. K. Klimczewski, *Konkursy były – a efekty?* (w:) *Architekci Wrocławia 1945-1995*, red. J. Zasada, A. Zwierzchowski, Wrocław 1996, s. 71.

[15] Zob. tamże.

[16] Zob. T. P. Szafer, *Nowa architektura polska. Diariusz lat 1971-1975*, Warszawa 1979, s. 25.

[17] Zob. K. Klimczewski, dz. cyt., s. 72.

[18] Zob. tamże.

[19] Zob. tamże.

[20] Zob. tamże.

[21] Zob. tamże, s. 71.

Ilustracja 4: Zwycięska praca w konkursie na osiedle Kosmonautów.
Źródło: szkic własny.

Układ zabudowy składał się z dziewięciu kwartałów. W każdym z nich miały się znajdować szkoła podstawowa oraz przedszkole. Poszczególne kwartały tworzyły oddzielne jednostki mieszkalne liczące od ok. 3 do 5 tys. mieszkańców. We wschodniej i zachodniej części osiedla zaprojektowano obiekty usługowe, które miały służyć również pobliskim osiedlom mieszkaniowym. Obydwa centra połączono dwiema osiami komunikacyjnymi. Od strony południowej osiedla był to ciąg rekreacyjno-sportowy o charakterze parkowym, natomiast w części centralnej architekci zaprojektowali bezkolizyjny bulwar komunikacyjny, pomyślany jako centrum kulturalne nowego osiedla. Główny deptak przecinał się z prostopadle zaprojektowanymi ulicami na różnych poziomach, co miało zapewnić bezkolizyjną podróż pieszym, rowerzystom i kierowcom samochodów. Centralny bulwar miał spełniać nie tylko funkcję komunikacyjną, ale być również miejscem spotkań mieszkańców. Wysokość zabudowy zawierała się w przedziale od 4 kondygnacji na obrzeżach projektowanego osiedla do 16 w miejscach hierarchicznie ważnych, takich jak przecięcia ciągów komunikacyjnych oraz zamknięcia osi widokowych[22].

Realizacja zwycięskiej koncepcji konkursowej

W 1976 roku przystąpiono do odtwarzania zwycięskiego projektu. Nie został on jednak zrealizowany całkowicie. Tylko zabudowa znajdująca się pomiędzy ul. Na Ostatnim Groszu, ul. Horbaczewskiego i ul. Drzewieckiego nawiązuje częściowo do pierwotnych założeń projektowych. Powstały zaledwie dwa kwartały ze szkołami

[22] Zob. M. Opacki, dz. cyt., s. 386.

podstawowymi. Pierwszy znajduje się pomiędzy ul. Drzewieckiego, ul. Szybowcową i ul. Horbaczewskiego, drugi zaś – pomiędzy ul. Drzewieckiego, ul. Balonową i ul. Horbaczewskiego. Bezkolizyjny ciąg bulwarowo-spacerowy powstał tylko na odcinku między ul. Horbaczewskiego a ul. Drzewieckiego. Obecnie znajdują się tam niewielkie sklepiki oraz kilka restauracji. Deptak miał służyć jako miejsce spotkań mieszkańców, co częściowo udało się zrealizować; niestety, funkcjonuje również jako parking dla samochodów, dla których brakuje miejsca na całym osiedlu. W latach 70. projektantów obowiązywały restrykcyjne standardy urbanistyczne i przepisy pozwalające zaprojektować określoną liczbę miejsc postojowych. Już na początku XXI wieku okazało się, że zapotrzebowanie na parkingi znacznie przewyższa pierwotne założenia projektowe. Toteż dzisiaj parkowanie stanowi jeden z największych problemów osiedla Kosmonautów. W części wschodniej projektowanego założenia zrealizowano obiekt usługowy o charakterze ponadlokalnym. Jest to funkcjonujący do dziś dom handlowy „Astra”[23], znajdujący się pomiędzy ul. Horbaczewskiego, ul. Szybowcową i ul. Na Ostatnim Groszu. Przesuwając się w stronę zachodnią osiedla, między ul. Drzewieckiego a ul. Bajana, dostrzec można coraz bardziej rozproszoną zabudowę, którą trudno już nazwać kwartałową. Są to obiekty mieszkalne powstałe w latach 80. Zostały one wzniesione w systemie konstrukcyjnym WK-70, w którym tylko nieliczne ściany wewnątrz budynku pełnią funkcję ścian nośnych[24]. Budynki te wznoszono często na zasadzie patronatu, co polegało na czynnym uczestnictwie przyszłych mieszkańców w budowie. Teren między ul. Bajana a ul. Idzikowskiego został zabudowywany dopiero w latach 90. Powstały tam obiekty, które swoim układem urbanistycznym coraz mniej nawiązywały do pierwotnych założeń projektowych z roku 1973. Budynki zaczęły tworzyć kwartały o coraz mniejszych wymiarach, wewnątrz których znajdowały się podwórka z placami zabaw.

Osiedle Gądów Mały w XXI wieku

Wiek XXI to czas, w którym osiedle Gądów Mały poddane jest intensywnemu dogęszczaniu zabudowy. Powstałe po 2006 roku budynki mieszkalne w rejonie ulic Sterowcowej, Latawcowej i Bajana wprowadzają całkowicie nowy kierunek urbanistyczny w istniejącą tkankę zabudowy. Nowe obiekty zostały wybudowane w miejscu pierwotnie projektowanej osi założenia urbanistycznego i rażąco kontrastują z istniejącym otoczeniem. W wyniku takiego kształtowania zabudowy nie jest już możliwe dokończenie bezkolizyjnego bulwaru spacerowego, który miał tworzyć kręgosłup całego osiedla. Budynki mieszkalne powstałe w tym miejscu były tworzone na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Obecnie coraz większa część osiedla Gądów Mały ma już miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, które dokładniej określają, jaka zabudowa i w jakim układzie urbanistycznym może powstać w danym miejscu. Najlepszym tego przykładem jest obecnie budowana część osiedla między ul. Drzewieckiego a ul. Bajana, która swoim układem urbanistycznym

[23] Zob. A. Seidel-Grzesińska, *Dom handlowy „Astra”, ul. Eugeniusza Horbaczewskiego 4-6* (w:) *Atlas architektury Wrocławia*, dz. cyt., s. 257.

[24] Zob. M. Opacki, dz. cyt., s. 386.

nawiązuje do pierwotnego projektu z roku 1973. Tworzy ona dalszy ciąg bulwaru mającego swój początek w ul. Horbaczewskiego.

Gądów Mały ma dzisiaj ogromny potencjał ze względu na swoją lokalizację. Bezpośrednio przy północnej granicy osiedla znajduje się droga krajowa nr 94, łącząca Wrocław ze Środą Śląską. Wzdłuż wschodniej granicy biegnie Śródmiejska Obwodnica Wrocławia, będąca jednocześnie drogą krajową nr 5. W części południowo-zachodniej jest stacja kolejowa Wrocław – Kuźniki, przez którą przebiega trasa łącząca Wrocław z Wołowem, Głogowem i Zieloną Górą. W roku 2012 został wybudowany stadion piłkarski na wrocławskich Maślicach, przyciągający okazjonalnie znaczną liczbę ludzi.

Wszystkie te elementy sprzyjają bardzo dobremu skomunikowaniu osiedla Kosmonautów ze ścisłym centrum Wrocławia. Dzięki drodze krajowej nr 94 oraz Autostradowej i Śródmiejskiej Obwodnicy Wrocławia również wyjazd z miasta nie stanowi dużego kłopotu.

Podsumowanie

Niewątpliwie Gądów Mały to teren o bardzo bogatej historii. Do czasów obecnych pozostało jedynie kilka obiektów, które w niewielkim stopniu zdradzają swoją historyczną przeszłość. Dzisiejsze osiedle niestety nie zrealizowało założeń konkursowych na dzielnicę mieszkaniową. Tworzone przez dziesiątki lat, było uzupełniane zabudową, która bardzo często zaprzeczała pierwotnie projektowanym założeniom urbanistycznym. Place i bulwary pomyślane jako miejsca spotkań dzisiaj funkcjonują głównie jako wielkie parkingi dla coraz szybciej rosnącej liczby samochodów. Na początku XXI wieku na Gądowie Małym zaczęło powstawać wiele nowych obiektów mieszkalnych. Niestety, nie zawsze wiązało się to z rozwojem funkcji towarzyszących, takich jak place i bulwary spacerowe o charakterze rekreacyjnym i integracyjnym oraz parkingi. Z uwagi na bardzo dobrą lokalizację względem centrum miasta i tras komunikacyjnych osiedle stało się miejscem niezwykle atrakcyjnym do zamieszkania, co tłumaczy tak intensywny rozwój funkcji mieszkaniowej. Pozostaje tylko mieć nadzieję, że rozwój funkcji mieszkaniowej będzie szedł w parze z rozwojem funkcji towarzyszących, takich jak usługowa czy rekreacyjna, aby ta część miasta nie stała się jedynie wrocławską sypialnią.

Bibliografia

Fruhner M., Sobczak E., *Dzieje lotniska Gądów Mały i lotnictwa Wrocławia do 1945 roku*, Wrocław 2008.

Historia Aeroklubu, dostępny w: http://www.aeroklub.wroc.pl/node/5 (data dostępu: 9 czerwca 2013).

Ilkosz J., *Dawne lotnisko na Gądowie, między ul. Balonową / Bystrzycką / Eugeniusza Horbaczewskiego / Ludwika Idzikowskiego / Lotniczą, zachowane fragmentarycznie* (w:) *Atlas architektury Wrocławia*, t. 1: *Budowle sakralne, świeckie budowle publiczne*, red. J. Harasimowicz, Wrocław 1997.

Klimczewski K., *Konkursy były – a efekty?* (w:) *Architekci Wrocławia 1945-1995*, red. J. Zasada, A. Zwierzchowski, Wrocław 1996.

Opacki M., *Kosmonautów. Osiedle mieszkaniowe „Kosmonautów"* (w:) *Encyklopedia Wrocławia*, red. J. Harasimowicz, Wrocław 2001.

Seidel-Grzesińska A., *Dom handlowy „Astra", ul. Eugeniusza Horbaczewskiego 4-6* (w:) *Atlas architektury Wrocławia*, t. 1: *Budowle sakralne, świeckie budowle publiczne*, red. J. Harasimowicz, Wrocław 1997.

Szafer T. P., *Nowa architektura polska. Diariusz lat 1971-1976*, Warszawa 1979.

Wilk A., *Gądów Mały* (w:) *Encyklopedia Wrocławia*, red. J. Harasimowicz, Wrocław 2001.

Wykaz ilustracji

Ilustracja 1: Bunkier przy skrzyżowaniu ulic Bajana i Lotniczej, 2014. Źródło: zdjęcie własne / 88

Ilustracja 2: Dawny hangar z policyjną wieżą lotniczą i stacją paliw według projektu Fritza Behrendta i Heinricha Knippinga, obecnie dom handlowy „Biedronka", 2013. Źródło: zdjęcie własne / 89

Ilustracja 3: Dawny budynek zarządu lotniska według projektu Ernsta Pietrusky'ego, 2014. Źródło: zdjęcie własne / 89

Ilustracja 4: Zwycięska praca w konkursie na osiedle Gądów Mały. Źródło: szkic własny / 91

GĄDÓW MAŁY ESTATE – BEFORE, TODAY, IN THE FUTURE. OPPORTUNITIES AND THREATS

Gądów Mały is situated in Fabryczna district, west from the center of Wroclaw. The article presents historical and geographical determinants which influence current population density and architectural landscape of Gądów Mały. The analysis shows in which direction that district of Wroclaw's has gone and what factors have defined this development.

Noty o Autorach

Przemysław Dudek – absolwent Instytutu Historycznego Uniwersytetu Wrocławskiego (praca magisterska: *Geneza i powstanie Reichsheer 1918-1921*). Od 2013 roku doktorant w tej samej jednostce. Jego zainteresowania naukowe obejmują historię Niemiec, aspekty społeczno-polityczne PRL-u oraz zagadnienia związane z miejscami pamięci. Przygotowuje pracę doktorską pt. *Grunwald jako polskie miejsce pamięci 1910-1960-2010*.

Małgorzata Jakiel – absolwentka studiów pierwszego stopnia na kierunkach: administracja oraz antropologia kulturowa Uniwersytetu Wrocławskiego, kontynuuje studia drugiego stopnia na kierunku antropologia kulturowa na uczelni macierzystej.

Janusz Marak – doktor habilitowany nauk ekonomicznych w zakresie ekonomii, profesor nadzwyczajny w Katedrze Turystyki i Rekreacji Wyższej Szkoły Handlowej we Wrocławiu.

Paweł Owczarek – absolwent Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej na kierunku architektura i urbanistyka, obecnie kontynuuje naukę na studiach doktoranckich, członek Koła Naukowego Eko-Studio.

Marek Pająk – doktorant na Wydziale Nauk Społecznych Uniwersytetu Wrocławskiego. Jego zainteresowania badawcze dotyczą współczesnej myśli politycznej i historii doktryn politycznych. Specjalizuje się w myśli Leo Straussa i Erica Voegelina. Interesuje się również problematyką dotyczącą wspólnot lokalnych, procesów urbanizacyjnych i ewolucji idei miasta.

Piotr Piskozub – doktorant w Instytucie Politologii Uniwersytetu Wrocławskiego. Przygotowuje pracę doktorską poświęconą współczesnemu kinu politycznemu. Jego zainteresowania badawcze skupiają się również na problematyce związanej z kondycją religii w dzisiejszym świecie oraz na holistycznie rozumianej kulturze dziennikarskiej.

Robert Szmytkie – doktor nauk o Ziemi w dyscyplinie geografii, adiunkt w Zakładzie Analiz Regionalnych i Lokalnych Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego.

Lista recenzentów w 2013 roku

prof. dr hab. Urszula Kalina-Prasznic
prof. dr hab. Andrzej Jabłoński
dr hab. Barbara Miszewska, prof. UWr
dr hab. Marcin Miemiec, prof. UWr
dr hab. Joanna Wojdon
dr Małgorzata Giełda
dr Anna Śledzińska-Simon
dr Magdalena Tabernacka
dr Monika Drela
dr inż. arch. Magdalena Belof

Wydawca

Uniwersytet Wrocławski
Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii

Adres korespondencyjny redakcji
Redkacja „Przeglądu Administracji Publicznej"
Uniwersytet Wrocławski
Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii
Ul. Uniwersytecka 22/26
50-145 Wrocław

ISSN 2300-441X

Wrocław 2013