

SZAKMAI BESZÁMOLÓ

MAGYAR VASUTAS KOLÓNIA TÖRTÉNETE ÉS MŰVELŐDÉSTÖRTÉNETI JELENTŐSÉGE TESCHENBEN 1866-1918 (MA ČESKÝ TĚŠÍN)

DR. HABIL. TAMÁSKA MÁTÉ
MAGYAR NEMZETI LEVÉLTÁR

KLEBELSBERG KUNO ÖSZTÖNDÍJ
2018. ÉV 2 HÓNAP (2018. 04.23-2018. 06.22)
HELYSZÍN: (CSEHORSZÁG) BRNO- ČESKÝ TĚŠÍN

CÍMZETTEK:

KKM KÜLFÖLDI KULTURÁLIS INTÉZETEKÉRT ÉS NEMZETKÖI OKTATÁSÉRT FELELŐS
HELYETTES ÁLLAMTITKÁRSÁG (1016, Budapest, Somlói út 51).
OSZK FŐIGAZGATÓ (1827 Budapest, Budavári Palota „F” épülete)
MNL FŐIGAZGATÓ (1014 Budapest, Bécsi kapu tér 2/4)

Megj.

A beszámoló mellékletei (iratok, térképek fénykép másolatai) kizárólag jelen beszámoló részei, a kutatóhelyek kizárólag kutatási célú fotózást engedélyeztek, így azokat interneten vagy más helyen közzétenni az ő külön engedélyük nélkül nem lehet.

Téma:

A határon túl magyarságkutatásban jóformán ismeretlen a tescheni magyar kolónia, s különösen a vasúti kolónia története, amely pedig magyar vonatkozásán túl a helyi kulturális identitásban is fontos szerepet tölt be. Szilézia és azon belül a később határral kettéosztott város, Teschen, a közép-európai multietnikus kapcsolatok laboratóriuma. A helyi sziléziai nyelv, amely magában is kevert volt (cseh, szlovák, vlach, lengyel), idővel német, jüdisch és nem utolsósorban magyar jövevényszavakkal gazdagodott (a mai cseh nyelvben elsősorban ételek neve maradt fenn). Hasonló keveredés és egymásra hatás mutatható ki a város kulturális önazonosságának más területein is, így pl. a 19. század

végén a tescheni kávézóknál mind a bécsi, mind a budapesti zene képviseltette magát. Ugyanakkor Teschen építészeti is érdekes képet fest, hiszen átmenetet képez a Monarchia belső területeinek arculata és a Szilézia között. Az egyik fő kutatási kérdés éppen az volt, hogy a tescheni magyar jelenlét, vajon kimutatható-e a város építészeti arculatában, főként annak a vasút által érintett, mai cseh területén, Český Těšín-ben?

A kutatás célja:

A kutatás alapvetően a vasút modernizációs szerepén keresztül kívánta megvizsgálni 19. század végének, 20. század elejének társadalmi milióját, illetve azon belül a Kassa-Bohumín vasútvonal megnyitása kapcsán a magyar kolónia szerepét a városképzés formálásában, a városi identitás alakulásában. Egy olyan jellegű, alig egy tucat főt számláló, ugyanakkor társadalmi helyzetéből kifolyólag a város életében döntő szerepet játszó kolóniáról van szó, amely néhány évtizeden át hídszerepet töltött be Magyarország és Ausztria között, illetve mind Ausztria, mind Magyarország számára kapu volt a porosz Szilézia felé.¹ Mint az a feltárt dokumentumokból kiderült, a Kassa-Bohumín vasútvonal jelentőségét a kortársak éppen a Németországhoz való viszonyon keresztül látták, azon belül is a rendkívül gyorsan iparosodó sziléziai szénmedence volt a fő cél (ugyanaz mondható el az osztrák fél részéről, amely számára a sziléziai szén a bécsi ipari termelés legfontosabb nyersanyag bázisává vált, ez vezetett végül oda, hogy az 1900-as évek elején osztrákok váltották fel a magyar adminisztrációt). A kutatás célja az volt, hogy a levéltárakban, helytörténeti gyűjteményekben fellelhető forrásokra támaszkodva, de a feltárt dokumentumokat a helytörténeti kontextuson túl értelmezve próbálja megérteni a 19. század végének átmeneti jellegűnek bizonyult törekvését, hogy a Magyar Királyság észak felé jelentős gazdasági és társadalmi kapcsolatokat építsen ki.

¹ A Magyar Vasúti Évkönyv alapján a személyzet: Illich Ferencz, báró Stanfeld-Weltzl Alfréd, Kohn Károly, Glauber Antal, Krahérek Ferencz, Bronowits József, Kellner alajon, Stiller Wenczel, Kapitain Tivadar Fischer Félix, Stiller Wenczel, Höhr Ferencz, Ziegler Tivadát, Báró Kloch Károly, Omeisz Gábor. Vörös L. (szerk.): Magyar vasúti évkönyv 1. évf. / 1878 (Budapest, 1878).

Feltárt dokumentumok:

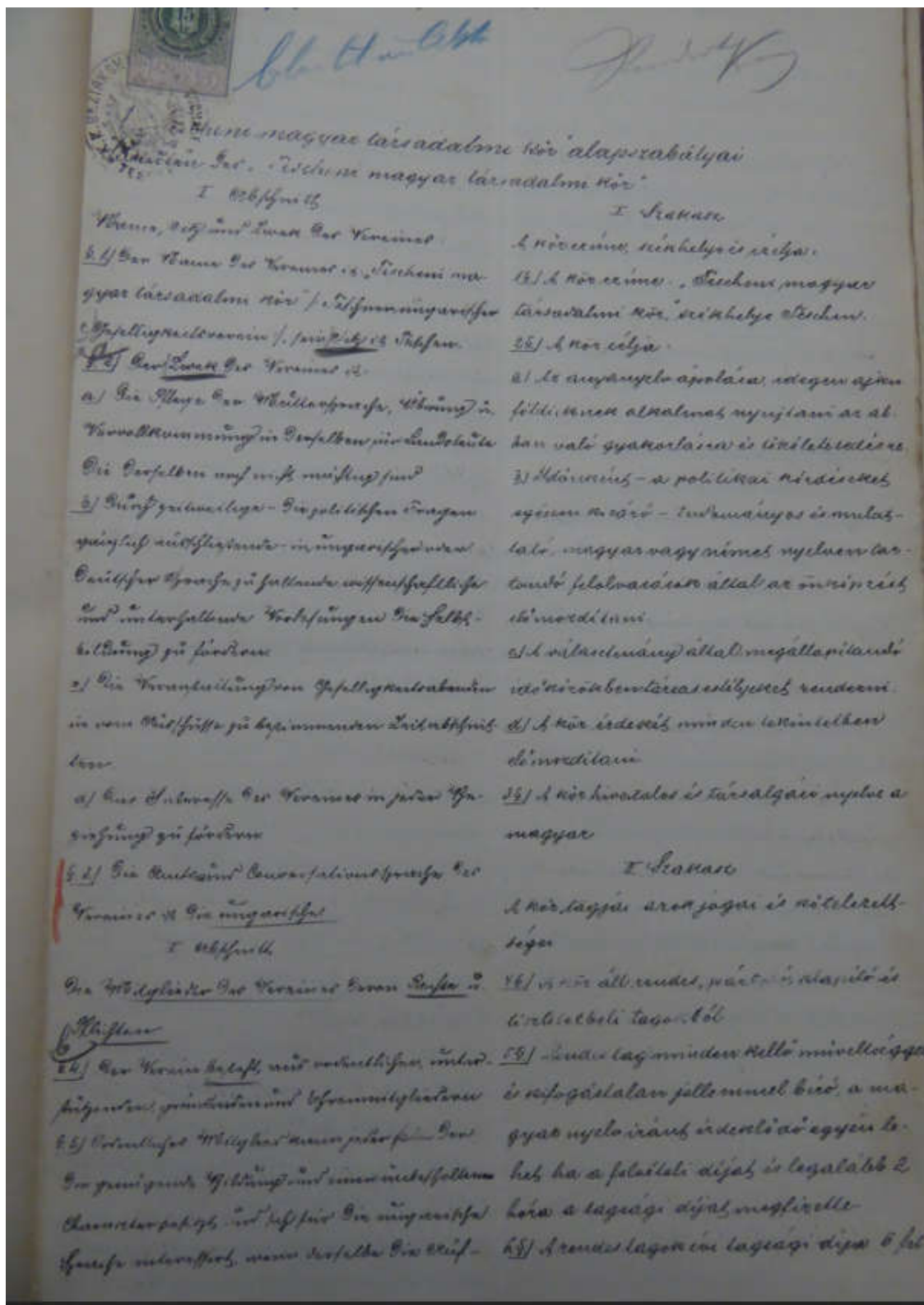
A helytörténeti irodalomban a magyar kapcsolatokat elsősorban a településen állomásozó katonaság kapcsán említik meg. A vasút kulturális transzferben betöltött jelentőségéről csupán egyetlen szakmunka emlékezik meg, Janusz Spyra 1996-ban megjelent munkája: a „Tescheni magyar társadalmi kör. Przyczynek do dziejów Węgrów w Cieszynie na przełomie XIX i XX wieku, „Watra” Bielsko-Biała – Cieszyn 1996, pp. 87-93). A szöveg tanulmányozása és a szerzővel folytatott konzultáció után az is kiderült, hogy a helyi levéltárakban nincsen a témával foglalkozó külön fond vagy dokumentum. Ezért elsősorban a korabeli helyi lapok kulturális tudósításai és általában a vasútépítés dokumentumai jelenthetnek kiindulópontot.

1. Kulturális jelenlét:

A Silesia a legfontosabb helyi sajtóorgánus volt, amely német nyelven jelent meg, de rendszeresen tudósított más nemzetiségek, így a lengyelek, csehek és magyarok kulturális eseményeiről. Bár maga Teschen ebben az időben már nem csak a nem volt a szűkebb régióknak sem legdinamikusabb központja (a szűkebb régió, az úgynevezett tescheni-sziléziai részek gazdasági fővárosa egyre inkább Bielitz-Biala/ Bielsko-Biała lett, míg a teljes osztrák Szilézia központja Troppau/ Opava), kulturális értelemben Teschen továbbra is meghatározó maradt. Teschen és Bielitz-Biala viszonya kicsiben emlékeztet a vasútvonal keleti végén kialakult helyzetre, ahol Kassa kulturális-polgári városi identitásával szemben, a vasút igazgatóságához már nem tartozó, de iparilag gyorsan felövő Miskolc volt állt szemben. Ennek megfelelően a folyóirat elsősorban a magyarok polgári jellegű rendezvényeiről, így a magyar bálokról vagy a magyarországi zenekarok fellépéséről számolt be (1885/81, 1886/95-96, 138, 1887/55, 1894/220).

2. A „Tescheni Magyar Társadalmi Kör”

A magyar kör a legfontosabb társadalmi szervezet volt, amely a helyi magyarságot összefogta. Alapító okiratát a kutatás során sikerült megtalálni az opavai levéltárban és arról kutatási célú másolatot készíteni. Ebből több fontos, a helyi magyarság jellegét leíró karakter is leolvasható. Mindenekelőtt a Tescheni Magyar Kör politikamentes társulat volt, ellentétben pl. a helyi lengyelek szerveződéseivel. Céljai és későbbi tevékenysége (bálok szervezése) mentes volt a politikai felhangoktól. Talán ennek is betudható, hogy sem működése, sem megszűnése (1900-as évek eleje, pontos dátumot sajnos nem tudunk, mert a Kör iratait nem sikerült felkutatni, csak a Silesia elmaradó tudósításaiból következtethetünk, de 1910-ben a Teschen Adressbuch-ban még szerepel a Kör) nem keltett feltűnést, jelentősebb visszhangot. A második jellegzetessége a nyelv: már az alapító okirat is kétnyelvű. Nem csupán azért, mert a toppaui hivatal német nyelvű volt, hanem azért is, mert a tagság jelentős része kétnyelvű volt, sőt, pl. későbbi elnöke Franz Illich valószínűleg egyáltalán nem tudott magyarul (Bécsben született, később is Ausztriában tért vissza). A Tescheni Magyar Társadalmi Kör sokkal inkább osztály-alapú, mint etnikai szervezet volt: a vasút miatt a városba került, helyi gyökerekkel nem rendelkező, a vasúttársaság miatt azonban magyarországi kötődéssel (és/vagy szimpátiával) rendelkező felső-polgári illetve arisztokrata családok alkották. Mint pl. elő elnöke, báró Kloch Károly, felvidék nemesi család sarja, később a vasút alkalmazásában marad, Liptószentmiklóson szolgál, majd 52 évesen Zsolnán hal meg (Vasárnapi Újság, 1901, feb. 10.). A báró Liptószentmiklóson többek között a helyi tűzoltó egyesület elnöke is lesz (Tűzoltó Közlöny, 1892), ami nem véletlen, hiszen már Teschen esetében is azt látjuk, hogy az egyesületi tagok jellemzően több szervezetben is részt vesznek. Így például a tescheni vasúti vezetőség nevei nem csak a Tescheni Magyar Társadalmi Kör, hanem a teljes egészében német nyelvű „Techniker Klub in Teschen” tagsági listáján is feltűnnek (pl. Franz Illich, Emanuel Verbir vagy Anton Kori). Azt feltételezhetjük tehát, hogy a tescheni magyarok ahhoz a részben nemesi származású birodalmi mérnök elithez tartoztak, amely monarchián belül otthonosan mozgott a különféle szolgálati helyek között és a helyi viszonyoktól többé-kevésbé függetlenül a birodalom központi területeinek polgári életmódjához kötődött.



Részlet a Tescheni Magyar Társadalmi Kör alapító okiratából. Kutatói fotó – közléséhez külön engedély szükséges!

3. Bécs és/vagy Budapest vonzaskörzetében

A helyi, városi levéltárban csak az 1918, illetve még inkább az 1945 utáni dokumentumok kerültek elhelyezésre, ezért a cseh kollégák tanácsára az korszakra vonatkozó legfontosabb fondot tanulmányoztam át, amely az opavai körzeti gyűjtőlevéltárban található. Ide elsősorban olyan dokumentumok, beruházási tervek kerültek, amelyek a helyi érdekeltségen túlmutatóan tartományi döntést, illetve jóváhagyást igényeltek (pl. új vasúti szárnyvonalak, állomásbővítések). A fond cseh neve: Košicko-bohumínská dráha - projekty a stavba trati v úsecích Bohumín-Těšín-uherská hranice, revise trasy, stavby budov na nádražích, odškodné za pozemky vyvlastněné pro dráhu, jízdní řády. A kifotózott anyagok feldolgozása hosszabb időt vesz igénybe, de annyi már most megállapítható, hogy a műszaki tervezésben sokkal nagyobb szerepet játszott Bécs, mint Budapest. Magyar nyelvű dokumentumok (a budapesti központi állomásfőnökség részéről csak az 1880-as, 1890-es évektől vannak jelen, de nem jelentős számban). A tervek műszaki vizsgálata meghaladja tudásomat, de feltűnő, hogy az engedélyeket, megjegyzéseket, kérelmeket jellemzően a bécsi minisztériumokhoz címezték, illetve tőlük kapták. A budapesti állomásfőnökség láthatóan nem szólt bele a helyi kérdésekbe, a vasúti nyomvonal pontos kijelölésébe, különösen nem a városokat (köztük pl. Teschent) érintő rendezési kérdésekbe (pl. vasúti átjáró áthelyezése). S bár a nevek megtévesztőek lehetnek, de a dokumentumok alapján egyértelműnek tűnik, hogy a vasúti alkalmazottak (a vezetőséget leszámítva) nem magyar nemzetiségűek voltak. A tescheni vasutasok alkotta helyi munkástársadalom tehát a vezetőséggel ellentétben nem kötődött a Kassa–oderbergi Vasút „magyar” jellegéhez.

A fondok időrendben követik egymást (a fond 1920 után is folytatódik, de ennek az időszaknak a tanulmányozására nem került sor a kutatás során). A fond elsősorban a vasúti technikatörténet kutatói számára rendkívül értékes forrásanyag, számos térképpel, műszaki rajzzal, illetve emellett betekintést nyújt a korabeli döntéshozatali apparátus működésébe is, a centrum-periféria viszonyába.

Zemského Archivu v Opavě: ZEMSKÁ VLÁDA SLEZSKÁ V OPAVĚ (1747) 1850 – 1928 - Číslo pomůcky: 43 - Číslo listu NAD: 1192 Košicko-bohumínská dráha - projekty a stavba trati v úsecích Bohumín-Těšín-uherská hranice, revise trasy, stavby budov na nádražích, odškodné za pozemky vyvlastněné pro dráhu, jízdní řády.

--- 1 ---

Číslo listu NAD: 1192 | Značka fondu: ZVIS Opava | Fond: Zemská vláda slezská Opava

Číslo pomůcky: 43 | Inventární číslo: 1171 | Signatura: 47/2

Typ evid. jedn.: karton | Číslo evid. jedn.: 671

Obsah: Košicko-bohumínská dráha - projekty a stavba trati ... | Časový rozsah: 1862-1870

--- 2 ---

Číslo listu NAD: 1192 | Značka fondu: ZVIS Opava | Fond: Zemská vláda slezská Opava

Číslo pomůcky: 43 | Inventární číslo: 1171 | Signatura: 47/2

Typ evid. jedn.: karton | Číslo evid. jedn.: 672

--- 3 ---

Číslo listu NAD: 1192 | Značka fondu: ZVIS Opava | Fond: Zemská vláda slezská Opava

Číslo pomůcky: 43 | Inventární číslo: 1171 | Signatura: 47/2

Typ evid. jedn.: karton | Číslo evid. jedn.: 673

--- 4 ---

INVENTÁRNÍ ZÁZNAM | Zemský archiv v Opavě

Číslo listu NAD: 1192 | Značka fondu: ZVIS Opava | Fond: Zemská vláda slezská Opava

Číslo pomůcky: 43 | Inventární číslo: 1171 | Signatura: 47/2

Typ evid. jedn.: karton | Číslo evid. jedn.: 674

--- 5 ---

Číslo listu NAD: 1192 | Značka fondu: ZVIS Opava | Fond: Zemská vláda slezská Opava

Číslo pomůcky: 43 | Inventární číslo: 1171 | Signatura: 47/2

Typ evid. jedn.: karton | Číslo evid. jedn.: 675

--- 6 ---

Číslo listu NAD: 1192 | Značka fondu: ZVIS Opava | Fond: Zemská vláda slezská Opava

Číslo pomůcky: 43 | Inventární číslo: 1171 | Signatura: 47/2

Typ evid. jedn.: karton | Číslo evid. jedn.: 676

--- 7 ---

Číslo listu NAD: 1192 | Značka fondu: ZVIS Opava | Fond: Zemská vláda slezská Opava

Číslo pomůcky: 43 | Inventární číslo: 1171 | Signatura: 47/2

Typ evid. jedn.: karton | Číslo evid. jedn.: 677

Obsah: Košicko-bohumínská dráha - projekty a stavba trati ... | Časový rozsah: 1897-1900

--- 8 ---

Číslo listu NAD: 1192 | Značka fondu: ZVIS Opava | Fond: Zemská vláda slezská Opava

Číslo pomůcky: 43 | Inventární číslo: 1171 | Signatura: 47/2

Typ evid. jedn.: karton | Číslo evid. jedn.: 678

Obsah: Košicko-bohumínská dráha - projekty a stavba trati ... | Časový rozsah: 1901-1904

--- 9 ---

Číslo listu NAD: 1192 | Značka fondu: ZVIS Opava | Fond: Zemská vláda slezská Opava

Číslo pomůcky: 43 | Inventární číslo: 1171 | Signatura: 47/2

Typ evid. jedn.: karton | Číslo evid. jedn.: 679

--- 10 ---

Číslo listu NAD: 1192 | Značka fondu: ZVIS Opava | Fond: Zemská vláda slezská Opava

Číslo pomůcky: 43 | Inventární číslo: 1184 | Signatura: 47/8

Typ evid. jedn.: karton | Číslo evid. jedn.: 712

--- 11 ---

Číslo listu NAD: 1192 | Značka fondu: ZVIS Opava | Fond: Zemská vláda slezská Opava

Číslo pomůcky: 43 | Inventární číslo: 1171 | Signatura: 47/2

Typ evid. jedn.: karton | Číslo evid. jedn.: 680

--- 12 ---

Číslo listu NAD: 1192 | Značka fondu: ZVIS Opava | Fond: Zemská vláda slezská Opava

Číslo pomůcky: 43 | Inventární číslo: 2116 | Signatura: VIII/72//K

Typ evid. jedn.: karton | Číslo evid. jedn.: 4140

Obsah: Zřizování důlních drah ke košicko-bohumínské dráze ... | Časový rozsah: 1868-1913

--- 13 ---

Číslo listu NAD: 1192 | Značka fondu: ZVIS Opava | Fond: Zemská vláda slezská Opava

Číslo pomůcky: 43 | Inventární číslo: 2186 | Signatura: IX/87

Typ evid. jedn.: karton | Číslo evid. jedn.: 4389

--- 14 ---

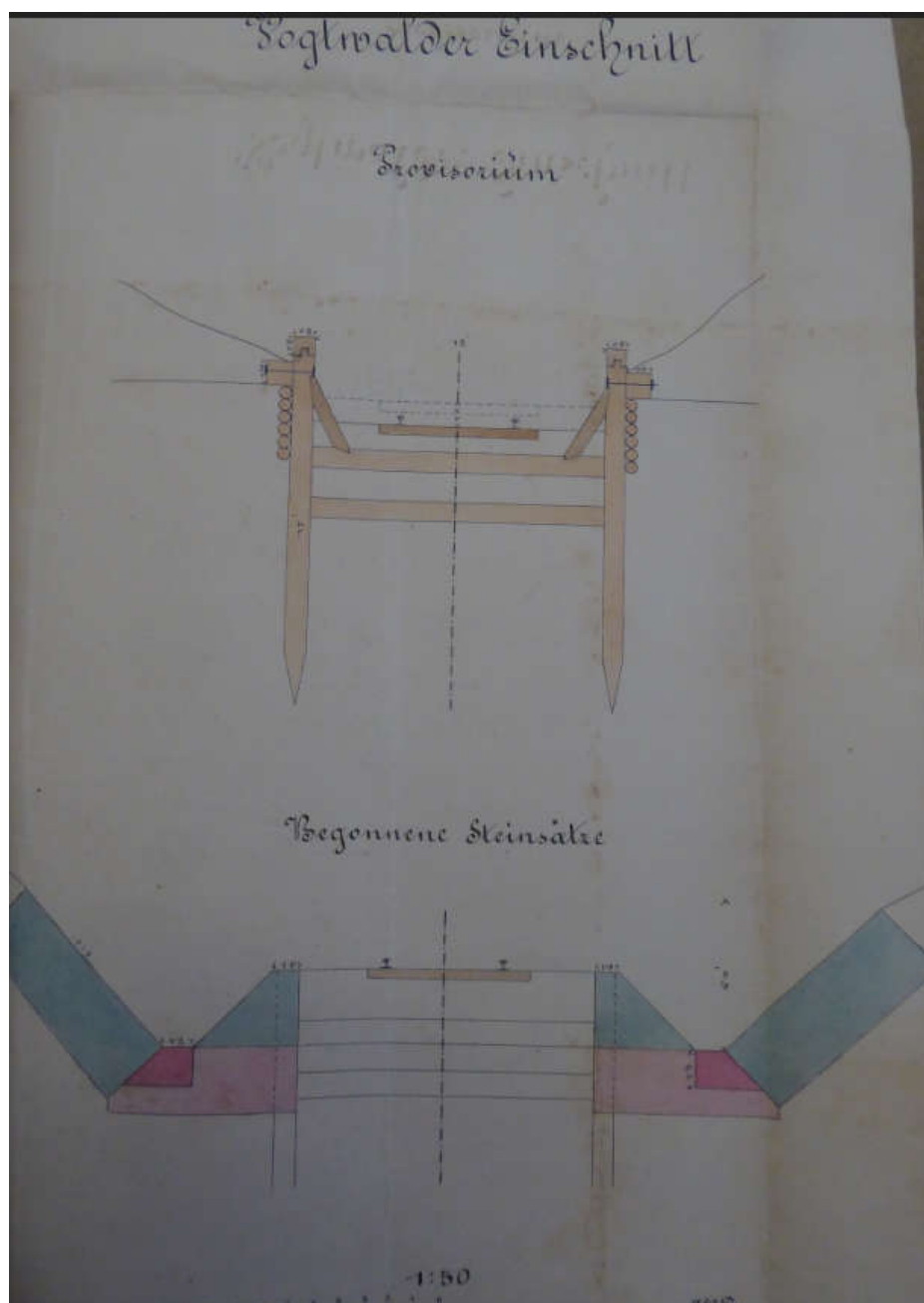
Číslo listu NAD: 1192 | Značka fondu: ZVIS Opava | Fond: Zemská vláda slezská Opava

Číslo pomůcky: 43 | Inventární číslo: 2186 | Signatura: IX/87

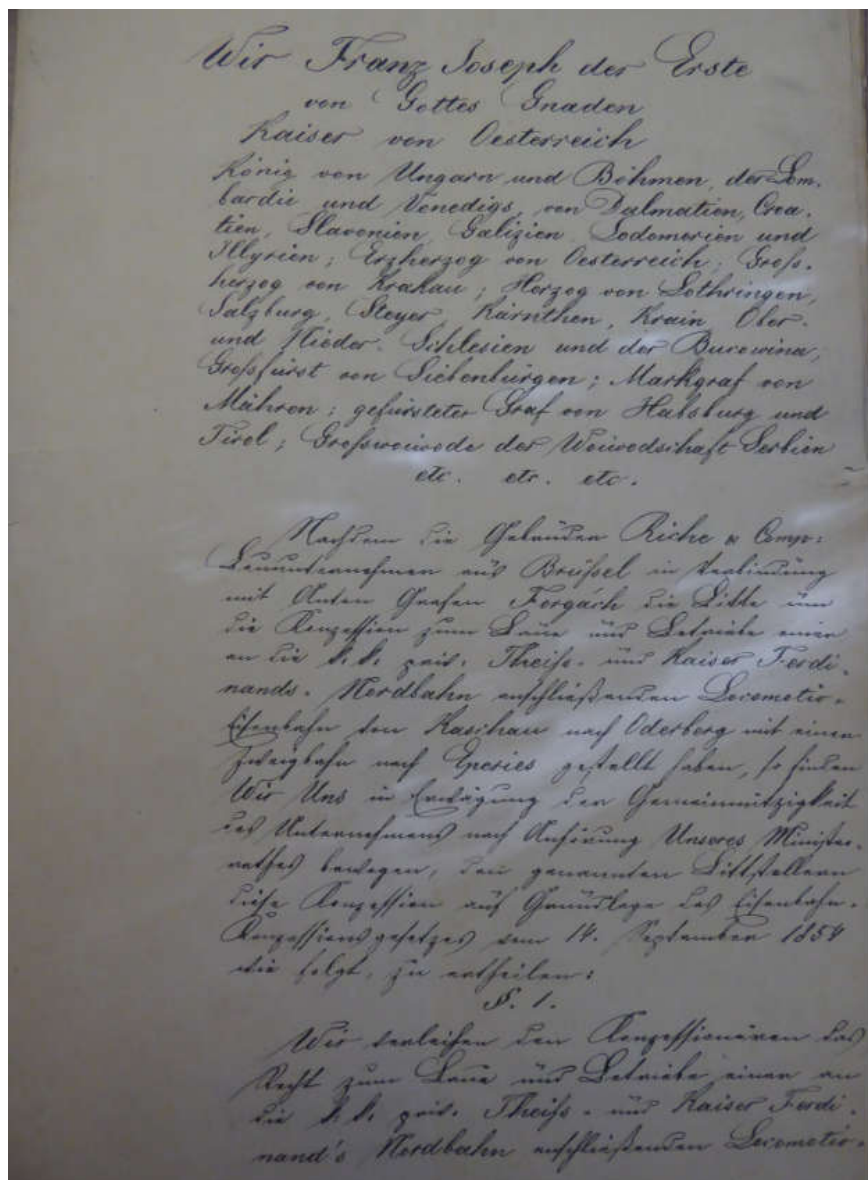
Typ evid. jedn.: karton | Číslo evid. jedn.: 4390

Obsah: Košicko-bohumínská dráha - rozšiřování a výstavba ... | Časový rozsah: 1913-1915

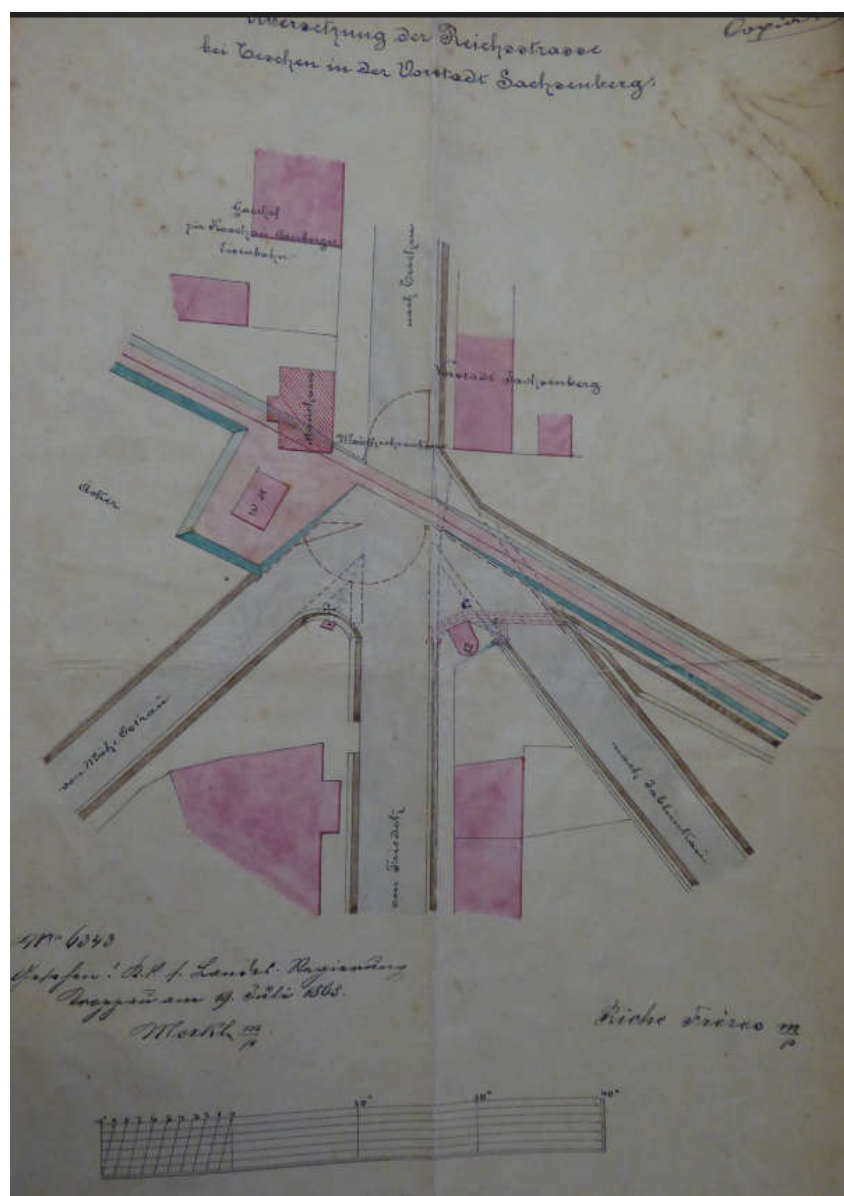
Néhány dokumentum a fondból:



Műszaki rajz a vasúti töltés felépítéséről (1866). Kutatói fotó – közléséhez külön engedély szükséges!



Ferenc József által kialított császári és királyi működési engedély (1866). Kutatói fotó – közléséhez külön engedély szükséges!



Teschen Reichstasse vasúti átkelő és az úthálózat rendezése (1881). Kutatói fotó – közléséhez külön engedély szükséges!

4. Vasút a városban

Negyedik kutatási kérdésként a vasút városkép formáló hatása érdemel figyelmet. Ezen adatok alapján viszonylag sok helyi dokumentum és tanulmány áll rendelkezésre, hiszen a Český Těšín helyi múzeum számára is fontos kutatási kérdéssről van szó, hiszen a városrész (a későbbi önálló város) születése szorosan összefügg a vasút építésével (Muzeum Těšínska, Masarykovy sady 103/19):

JÁNOŠ, František; FRÜHWIRT, Josef; GROF, Leopold. 100 let Košicko-bohumínské dráhy (1871-1971). V Olomouci: Správa Střední dráhy spolu s Provozním oddílem ČSD v Ostravě, 1971. 91 s.

HERMANN, Vojtěch. Historie nádraží Bohumín. Vydání: první. Ostrava : Železniční muzeum moravskoslezské, 2016. 195 stran. (Knihovna muzea ; č. 5, 2016). ISBN 978-80-905805-4-1 (brožováno)

KLAPITA, Marián, VALA, Štefan a TUŠER, Andrej. 100 rokov Košicko-bohumínskej železnice. 1. vyd. Bratislava: Slavín, 1971. 51 s.

100. výročie zahájenia premávky na Košicko-bohumínskej železnici: zborník prednášok z konferencie - Žilina, október 1971. 1. vyd. Bratislava: Slovenská vedeckotechnická spoločnosť, 1971. 2 sv.

Magáról a vasútállomásról pedig a gyűjteményben megtalálható fotók egy részéről digitális másolat is rendelkezésre áll az alábbi oldalon:

https://slaskie.fotopolska.eu/Dworzec_Glowny_Cieszyn

A vasúti töltést az 1860-as évek gyakorlatának megfelelően az óvárostól megfelelő távolságban, az Olza folyó túlsó partján vezették. Itt csupán egy jelentéktelen falusias település volt korábban, jóformán egyetlen hosszúkás tér, a Steinplatz, kertekkel övezett épületekkel. A vasútállomást úgy alakították ki, hogy az ne keresztesse a Steinplatzot (a későbbi Fő utcát), ami miatt az óvárosba vezető „sugarút” később éles kanyart volt kénytelen leírni, mielőtt az állomás elé kanyarodhatott volna. Ebből adódott ugyanakkor, hogy az állomás tere város lett a városban, amely nem irányította a forgalmat egyértelműen a belváros irányába. A Tescheni Magyar Társadalmi Kör maga is a vasút szülötte, ezen a téren rendezkedett be, a környező hotelekben tartották báljaikat, gyűléseiket. A tescheni címtárakban hiába keressük a vasút alkalmazottait, ők feltehetően bérelt lakásokban, de még inkább a hotelekben rendezkedtek be (erről azonban konkrét irat nem került elő). Egyedül a

bécsi Franz Illich vált teljes egészében tescheni polgárrá, akit halála évében (1873, Linz) Teschen díszpolgárrá is avattak. Máskülönben azonban a tescheni vasúti kolónia egy olyan „mobilitási térben” élt, amelynek mintázatai monarchia szerte hasonlóak voltak, s amelyek itt egy sajátos nagyvárosias milliót sugároztak egy olyan városban, amelynek történeti magjában továbbra is a középkori alapú házak domináltak.

Részletek a helyi múzeumban őrzött térképekről (a térképek közlési engedélyhez kötöttek, kizárólag a szakmai belső beszámoló illusztrációjaként jelennek meg):



Teschen 1775-ben a vasút koraszaka előtt. Kutatói fotó – közléséhez külön engedély szükséges!



Az óváros és a vasúti előváros viszonya 1904-ben - Kutatói fotó – közléséhez külön engedély szükséges!



Bahnhofstrasse szállodasora, ahol a magyar kör működése lokalizálható a városban

A kutatás prezentációja, további tervek:

A feltárt dokumentumok elemzése még korántsem lezárt, azokat az otthoni forrásokkal is szükséges lesz majd kiegészíteni és pontosítani. Így pl. a tescheni pályaudvar építészeti kiképzését szükséges lesz összehasonlítani a vasútvonal magyarországi szakaszának állomásaival. Mindezek után a következő tudományos előadások, tanulmányok fogják tudni hasznosítani a kutatómunka eredményeit:

1. Konferencia előadás: Unterwegs zu neuen Ufern. Stadt und Fluss im transregionalen europäischen Diskurs [W drodze do nowych brzegów. Miasto i rzeka w transregionalnym europejskim dyskursie] Termin: 17.-18. September 2018, Tagungsort: Stadtarchiv Würzburg (Neubaustraße 12, 97070 Würzburg). Tamáska Máté: Industrialisierung des Flussraumes. Vergleichende Betrachtungen zu Görlitz (Zgorzelec), Teschen (Český Těšín / Cieszyn) und Komárom (Komárno) im 19. Jahrhundert. Az előadásban általában a folyó és a vasút sajátos viszonyai kerülnek

bemutatásra, kiemelt példaként a tescheni Olza part és annak „párhuzamos” szárazföldi tengelye, a vasút, valamint a vasúti és az ipari, vízparti üzemek egymásra találása.

2. Tanulmány: Zeit und Gesellschaft im architektonischen Raum: von historischen Orten zur Nicht-Orten der Postmoderne? ARKUM évkönyv 44. A tanulmányban a Kassa-Kassa-oderbergi vasút és a tescheni pályaudvar egy nagyobb, a mobilitás tereinek átalakulását tárgyaló gondolatmenetbe illeszkedik majd be.
3. Tanulmány: A tescheni pályaudvar, mint a monarchia emlékezhelye. A tervezett tanulmány a monarchia diskurzusba illeszkedően a kisváros „birodalmi” kulisszáiként értelmezi majd a pályaudvart és annak környékét, kiemelve a magyar kolónia szerepét, annak társadalmi összetételét. A tanulmány tervezett felépítése: 1. A tescheni Szilézia a modernizáció előtt 2. A Kassa-Oderberg vasút, mint a monarchia egyik mintaprojektje 3. Bahnhofstrasse Teschen: kultúrák találkozása avagy a monarchia tere. A tanulmányt előreláthatóan a Magyar Nemzeti Levéltár periodikájában szeretném publikálni (Archivnetben).

A kutatás során a legfontosabb segítséget nyújtott kontakt személyek listája:

Muzeum Těšínska (Masarykovy sady 103/19): Mgr. Helena Macurová

Regional archives in Opava: Mgr. Zdeněk Kravar, Ph.D.

A témában korábban született egyetlen (lengyel nyelvű) publikáció szerzője: Janusz Spyra:
Katedra historie, Filozofická fakulta Ostravské univerzity, Reální 5, 701 03 Ostrava 1

Szaló Csaba: Masaryk Egyetem, Szociológiai Tanszék Brno (téma: emlékezet szociológia)

***Ezúton is köszönve megtisztelő támogatásukat az eredményes kutatómunkához, maradok
tisztelettel,***

Tamáska Máté