

Bíró Józsefek méltatása

Hölgyeim, Uraim, Széchenyi tisztelő megjelentek!

Nem tévedés az első mondatban megfogalmazott többes szám, ma itt több Bíró Józsefet kell laudálnom, az pedig a többesszám alkalmazását kívánja. Nos, lássuk:

Elsőként méltatnom kell Bíró Józsefet a mérnököt, aki több mint négy évtizedes nagyon sikeres munkálkodással segítette a hazai közlekedési hálózat fejlődését. Bíró úr személyében tisztelhetjük azt a mérnököt, aki aktívan részt vett az elmúlt évtizedekben csaknem minden – minden! – közutat, vasutat hajózási létesítményt érintő fejlesztési munkában így

- közreműködött a dunai hajózás átalakulásában, a RO-LA kikötők megvalósulásában;
- hozzájárult ahhoz, hogy korszerűsödött a hazai vasút főhálózata, felújításra került több ezer km pálya, döntően megvalósult a villamosítás, megnövekedett a sebesség, korszerűsödtek a biztosítóberendezések, fejlődött Budapest metró hálózata;
- és ezen időszakban a Bíró úr közreműködésével épült ki a hazai gyorsforgalmi hálózat, a hossza a kezdeti 400 km-ről több mint 2000 km-re növekedett, a 4 db M jelű (autópálya és gyorsforgalmi út) a fejlesztések során mára 26 db lett ezáltal elérhetővé vált az összes megyeszékhely és minden nagyobb forgalmú, fontosabb határállomás.

Másodikként méltatnom kell azt **bírói** hatalomgyakorlást (az áthallás csak szójáték...), melyet Bíró József az elmúlt 44 éven át megvalósított és a mai nap is gyakorol! Teszi ezt a klasszikus hatalmi ágak rendszerében a bírói hatalomgyakorlás jegyében, mint a közlekedési hatóságot képviselő dolgozó, előadó, főosztályvezető, igazgató, elnökhelyettes, vagyis a lehetséges érdemi pozíciók csaknem mindegyikét megjárva. Tevékenységét mindig az a szinergia keresés jellemezte, mely össze tudta hangolni az állam, a közösség, és az egyén érdekeit és ezen fontos elv mentén kapott építési engedélyt, majd elkészülte után használatbavételi engedélyt sok száz mérnöki alkotás. Kivételes diplomáciai érzékkel több alkalommal sikerült a 180 fokkal egymástól eltérő gondolkodású és pozíciójú érdekelt feleket kompromisszumra bírni, elkerülve ezzel a végtelen hosszú, kilátástalan, botrányos, hiába való és véletlenszerű véget érő perlekedéseket. Ezen okból jelezném, nincs tudomásom arról, hogy Bíró úr hosszú szakmai éltútja során valakivel haragban lett volna...

Harmadikként méltatnom kell, a szakmai jövőért munkálkodó mérnököt, aki sokrétű, szerteágazó, alapos és elvitathatatlan szakmai ismereteit a munkáján túl az egyetemi oktatásban, számtalan konferencia előadás megtartásában, a kodifikációs munkában, szakmai műszaki előírások megalkotásában, munkabizottságokban közreműködve és nem utolsó sorban a Közlekedéstudományi Egyesületben - mint a szervezet társelnöke – kifejt. Munkásságát több szacikk, főiskolai jegyzet, szakmai kiadvány őrzi meg.

Negyedikként méltatnom kell a humán gondolkodót, aki elmélyülten, jó barátként átéli a környezete gondjait, segíti azok megoldását. Kivételes szervezőtehetségével

rendezvények során tett tanúbizonyságot a barátság fontosságáról, az elhunyt régi harcostársak, kollégák emlékének méltó megőrzéséről. Többek között az ő javaslatára került elhelyezésre egy Szent Kristóf emléktábla - aki az utazók védőszentje - a Mária Valéria-hídra.

Ötödikként méltatnom kell a társadalmi szerepvállalás fontos ékköveként az immáron 10. alkalommal megtartott Közlekedési Kultúra Napját, mely Bíró József eredeti ötlete alapján országos rendezvénykénné vált és mára több mint száz résztvevő cég, szervezet bevonásával kerül hagyományosan megrendezésre minden évben, május 11-én. A közlekedési kultúra ügye – bár távolinak tűnik – de Széchenyi életművéhez szorosan illeszkedik. A jeles gróf a Hitel-című munkájában megfogalmazta a hitel mint pénzügyi fogalom szerepét, fontosságát, és ezen túl kifejtette, hogy a hitel, a jól működő társadalom egyik fontos alapköve, mivel a szereplők egymás közötti bizalma, hitele nélkül fejlett társadalom nem létezhet. Nos, bár közel kettőszáz éve, amikor a Hitel íródott, akkor még nem volt fejlett közúti közlekedés (eltekintve a magyar találmányként büszkén hirdetett lovas-kocsik forgalmától), de az alapelv ma is igaz, a hitel, a közúti közlekedésben résztvevők egymás iránti bizalma teremti meg a biztonságos közlekedés lehetőségét. Röviden megfogalmazva: én jogkövető magatartást tanúsítok, betartom a szabályokat, ezt adom „hitelbe” minden partneremnek, és cserében elvárom, hogy ugyanezt kapjam.

Bíró József megfogalmazta a modern közlekedési kultúra nagyon rövid, tömör alapszabályát:

A „tilosat” soha! A „kötelezőt” mindig! A „megengedettet” csak akkor, ha minden feltétel adott!

Bíró József munkásságát jól jellemzi a korábban átvett elismerések hosszú sora, amelyet több más kitüntetés között olyan mérföldkövek alkotnak, mint a Aranyérem plakett, a Baross Gábor Díj, valamint Köztársasági Elnök által átadott Magyar Arany Érdemkereszt.

Úgy vélem, hogy az elmondottak alapján Bíró József négy évtizedes tevékenységét; a hazai közlekedési infrastruktúra fejlesztését, az országos Közlekedési Kultúra Napja évtizedes rendezvény megrendezését; a közlekedési kultúra igazi közügyé tételét a Széchenyi Társaság gróf Széchenyi István szellemi örökségének folytatásaként értékelhetjük, és ezért Bíró József méltó arra, hogy a Széchenyi Társaság Díja kitüntető elismeréssel, emlékérem átadásával köszönjük meg munkáját, és ezzel a korábbi kitüntetettek körébe tartozzon.