

גד (ולא גדי)



איש קשה ומנוכר – רגיש ומשורר – ובעוד שנה יהיה האיש השנוא ביותר במדינה

עם זאת, רק מעטים חולקים על העובדה שהוא היה שריתחבורה טוב (ראה מיסגרת). אולי הטוב ביותר בתולדות המדינה. אלא שהסתירה הטראגית בדמותו של האיש הזה קיימת

יעקובי עובר על עצמו קשה, ממתן בהדרגה את עמדותיו המדיניות, שהיו פעם ניציות והפכו מתונות, יודע להפיל עיל חכמה מצומצמת, אבל עתירת השפעה, של עיתונאים ואנשי תקשורת, כדי שיפארו אותו ואת מעשיו.

ואלה תולדות גד

גד יעקובי נולד בכפר ויתקין ב-1935. יש לו תואר מ"א בכלכלה מאוניברסיטת תל-אביב. פירסם ארבעה ספרים, אחד מהם (החופש לבחור) עם אהוד גרא. יש לו שלושה ילדים בוגרים מנישואין קודמים, ותינוקת כבת שנתיים מאשתו השנייה, נלה מרלמטר שהיתה דיילת באל על. ואף הופיעה הרבה בפירסומיה, מאחר שנחשבה כיפה שבין הדיילות.

יעקובי היה דובר ועוזרו של משה דיין במשרד-החקלאות. וראש המינהל לתיכנון חקלאי. ב-1965 הלך בעיקבות דיין ופרס לרפ"י, נבחר לרשימה לכנסת לפני פרס וויתר לו. והוצב במקום השלישי. ב-1973 ויתר שוב, כשנבחר לפני יצחק נבון.

היה חבר בוועדת-הכספים, חבר הוועדה המרכזת של ההסתדרות, חבר ממשלת ישראל באום ובמועצת-אירופה. הוא עבר קורס בווינגטון בהדרכת הנרי קסינג'ר, וכמו שימחה דינג'ר, הוא מעריך מושבע של האיש.

היה חבר שר-התחבורה (1970 - 1974). שר-התחבורה (1974 - 1977). מאז המהפך הוא חבר-הכנסת ויו"ר ועדת-הכלכלה. עבר פעמיים את מחסום 60 האחוז במרכז המפלגה. איש-פרס מובהק, שהיה עשוי לתמוך גם ביצחק נבון בקונסטלציה מסויימת. לאחרונה פירסם שירים בחוברת סימן קריאה. מכרים מעידים שמאז נישואיו השניים הוא התרכז מאוד, הפך אדם יותר מאושר, ולכן גם יותר נוח לבריות.

להעולם הזה נודע שיעקובי מנהל יומן מפורט, חושפני ביותר, שיהיה, באחד הימים, חומר-נפץ פוליטי מרתק, כימעט כמו יומני משה שרת.

ממשלת מערך-ליברלים, או ממשלת אחרות-לאומית – ייאלץ להלעיט את הציבור הישראלי בכמויות עצומות של תרופות מרות כלענה.

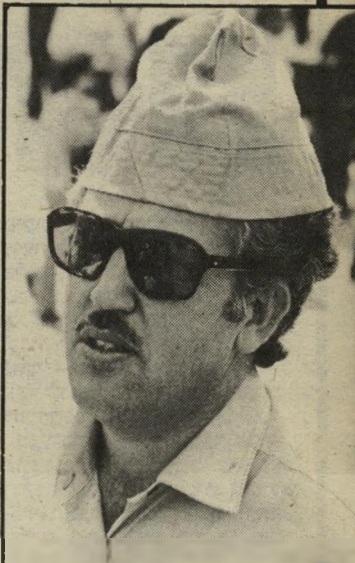
האיש המנוכר, היהירמשהו, המכור לפוליטיקה ולעבודת-פרך אפורה, השאפתן מאין כמוהו, הוא רגיש אף לאפס קצה של מילת-ביקורת. העם יקלל אותו, הכתבים הכלכליים השנונים יתעלמו מחיוריו הרוברים הזריזים, שיעקובי מיטיב לבחור לעצמו, וישלחו בו חיצים מושחים היטב.

גד – לא קראו לו "גד" אף כשהיה פוליטיקאי צעיר מאוד כמושגים ישראלים – היה שוב קורבן להיעדר חושי-הצדק, לשיטחיות הבוטה של מבקריו. איש לא יטרח לאזן את הרפורמות המבריקות, את גישתו הממלכתית, האנטי-פרוטקציוניסטית, גם העובדה הפשוטה, שהוא נאלץ לרשת משק מתפורר, אינפלציה של

400 אחוזים ומאון שלילי עד לאימה במאזן-התשלומים, תישכח בהדרגה. האופוריה של הימים הראשונים תהיה לפי שבוע אחר שבוע של ריצה מבר הלת במעלה ההר, לקראת פיסגה שאיננה ניתנת להשגה. זה יהיה, בלא ספק, סיוט.

אלא שגד יעקובי, יור וועדת הכלכלה של הכנסת, שנכנס לבית המחוקקים כח"כ צעיר מטעם רפ"י כבר ב-1965, משתוקק לתפקיד שר האוצר בכל ליבו. ביסודיות הכמעט מרגיזה, המאפיינת אותו, הוא לומד את בעיות המשק הישראלי, עושה ימים כלילות כדי ליישם את הידע התיאורי שלו עם המערכת המטובכת והקשה הזאת.

יעקובי אמן על הנהגת צוותות והדרכתם. במישרד-התחבורה, שבו כיהן כסגן-שר וכשר בין 1970 ל-1977, פחדו ממנו. רבים אף שנאו אותו, ראו בו איש קר, בלתי-איש, רודף-פירטומת ואפילו, בעל היות גדולה."



יעקובי ביום-העצמאות (1973) שירים בסתר –

בשמה האינטלקטואלית הקיימת בפוליטיקה הוא נחשב, לעיתים, ככוכב-שביט, אבל רוב משבחיו לא טרחו מעולם לקרוא את מאמריו בעיתונים.

אין מה לעשות. גד הוא כתבן מאמרים פורה ביותר, אבל הפרוזה שלו משעממת. הניסוח שלו הזיר מדי, כאילו בילה כל ימיו בפחד שמישהו יתפוס אותו במילה. הרבה שבלונה (ככל נאום שלו הוא המעמל בביטוי אי-ראשור לרבע את המעגל. לאחד רונה הוא הרביק בכך גם את שותפו הוותיק, יו"ר מיפלגת-העבודה שימעון פרס). אפילו מליצות ציוניות תחת פיתרונות של ממש.

המהפכה שאיננה

למעמים נדמה כאילו מנסה יעקובי, במשך כל חייו הפוליטי, להשתחרר מהקונפורמיזם הר-פייסטי שלו, ולחשוב באורח עצמאי. האינטלקטואל שבו מורד בתורת כן גוריון, שאינה אלא סינתזה די שטוחה בין הסוציאליזם-מקורטיה הציונית היש-נה ובין התורות הצבאיות והממלכתיות של זאב ז'בוטינסקי, בצרוף כמה נוסחות מודרניסטיות, שאיפיינו את אנשי ג'ון קנרי בתחילת שנות ה-60.

אלא שהנסיון הזה מסתיים, כמעט תמיד, בחזרה בטוחה לאבוס הנרח והמכור, מקום בטוח במרכז הקונסנזוס הלא-מי, המרידה הגדולה שלו נגד מילחמת-לבנון אינה אלא מי-תום.

לאורך כל הדרך. האיש הרגיש, שכתב כל ימיו שירים בסתר, והמפרסם אותם בגלוי היום, עורג ממש לחיבה ולהערכה, אבל מתנהג באופן המרחיק אותם ממנו.

שריתחבורה טוב

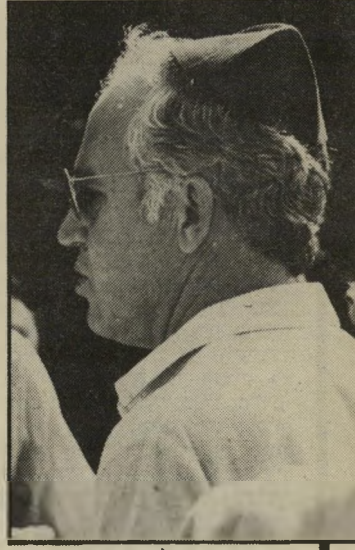
- הנהגת טיסות-שכר חקלאיות, ואחר כך גם אזרחיות.
- תנופת פיתוח באל-על, שהייתה ריווחית בתקופת יעקובי.
- הקמת רשות שדות תעופה עצמאית.
- הקמת סיירות-בטיחות, מערכת הסברה מאסיבית בנושא התאונות, הנהגת קסדות לרוכבי-אופנועים, וחגורות-בטיחות לרכב בנסיעות בינעירוניות.
- חיסול השחיתות והפרוטקציות בחלוקת מיספרים ירוקים למוניות. הנהגת קריטריונים אובייקטיביים בנושא זה, כולל ועדה בראשות שופט.
- מודרניזאציה של צי המוניות ושל האוטו-בוסים בתחבורה הצבורית.
- רפורמה בתחום רישוי הרכב, העברת סמכויות למכונני-רישוי, מישוט הליכי העברת רכב.
- גישה ממלכתית, בתפקידו כשר לא התחשב יעקובי במפלגה, מינויו היו ענייניים.
- גד יעקובי עצמו מכחיש שהפעיל צבא נגד שובתי אל-על. הוא רק שלח חיילים לאיש תפקידים חינוניים תחת השובתים.
- כל מי שהכיר אותו במישרד תמים דעים, שהוא איש עבודה מובהק, שהקדיש ימים וילות לעבודה מבלי להתחשב בחייו הפרטיים, או במצב בריאותו, שהיה אז רופף.

במישרד-התחבורה קשה למצוא אנשים, המתנגעים במיוחד לגד יעקובי. עוזריו, ובעיקר דובריו, סבלו קשה מרגישותו האדירה לעיתונות. כל יום שעבר, מבלי ששמו, או תמונתו, הופיעו בעיתון – ממש החליאו אותו, אומר אחד מעוזריו. הוא היה מנופח, ירש מדיין את שחצנותו וחוסר-התעניינותו בגורם האנושי, מינוס החן הדייני. כולם פחדו ממנו פחד מוות."

לעומת זאת מסכימים כולם שהוא היה שר-תחבורה טוב. יעקובי התחיל את דרכו במישרד כסגן-שר (1970), ונבחר לתפקיד שר-התחבורה בממשלת יצחק רבין (1974). למעשה, ניהל את המישרד גם כסגנו של שימעון פרס.

עזרו לשעבר, אהוד (אודי) גרא, עובד כיום כעורך-דין פרטי, אבל רבים רואים בו מועמד לתפקיד מרכז ביותר, אם ייבחר יעקובי כשר-אוצר. גרא שמר, עד היום, על קשר אמיץ עם יעקובי, ואינו שותף לביקורת על אישיותו. יעקובי הוא אחד הפוליטיקאים המעטים, המשלב ידע תיאורטי בלתי-רגיל בכלכלה, וגם לומד יוסי-יום את בעיות המשק הישראלי. יש לו עוצמה פוליטית במפלגה, כושר אירגוני עצום. הוא מתאים לתפקיד שר-האוצר, יותר מכל אדם אחר בישראל.

לזכותו של יעקובי מונה גרא את ההישגים הבאים:



יעקובי בהלווייה (1983) – מתפרסמים כיום

ב עוד סחזת משנה, סוכרים המשקיפים, יהיה גד יעקובי (49) האדם השנוא ביותר במדינה, שר האוצר המיועד בממשלה הבאה –