Hasan
Âli Yücel

Hasan Âli Yücel'in bakanlık dönemi 1946 Ağustosunda sona erdi. Türk millî eğitiminde, Türkiye'nin sosyal ve kültürel hayatında ilk defa gerçekleştirdiği faaliyetleriyle ilgili icraatı hâlâ tartışılmaktadır. Esasen II. Dünya Savaşı'nın ardından hızlanan demokratikleşme sürecinde icraatı tartışılır hale gelmişti. Partisinin kendisini desteklememesi yüzünden bakanlıktan ayrıldı ve yeniden gazeteciliğe döndü, *Ulus*'ta yazıları çıkmaya başladı. Bilhassa Köy enstitülerinde ve Tercüme Bürosu'nda komünistleri himaye ettiği iddiası üzerine hem icraatını savunmak hem de kamu vicdanında aklanmak için davalaşmaya gitti. Ancak kaybettiği Yücel-Öner davası onu yıprattı. 1950'de aktif siyaseti bıraktı; deneme yazılarıyla memleket meselelerini dile getirmeye devam etti. 1952'den itibaren *Cumhuriyet* gazetesinde yayımlanan denemelerini ve Millî Eğitim'le ilgili meseleleri ele aldığı yazılarını kitap haline getirdi. 1956'da İş Bankası Kültür Yayınları'nın yönetimiyle görevlendirildi ve birçok kitabın neşri gerçekleştirildi. Bu yayınlar arasında kendi kitapları da vardı. 1959-1960'ta Tahran Üniversitesi'nin davetiyle İran'da bulundu. 27 Mayıs 1960 İhtilâli'nin ardından Millî Eğitim Planlaması Komisyonu'nda görev aldı. 26 Şubat 1961'de İstanbul'da öldü ve Ankara'da Cebeci Asrı Mezarlığı'na gömüldü.

Kökleri Osmanlılar'a dayanan ve Cumhuriyet'e intikal eden son Osmanlı neslinin temsilcileri arasında yer alan Hasan Âli Yücel çok yönlü bilgiye ve kültüre sahip bir aydın, deneme yazarı, edebiyat ve maarif tarihçisi olarak temayüz etmiştir. Yenikapı Mevlevîhânesi'nde edindiği tasavvufî terbiyenin "kalb-i selîm"ini süslediğini, yine bu muhitte "zevk-i selîm"inin ilk kırılcıklarını kazandığını söyler. Eski tarzdaki şiirleri yayımlanmamıştır; "Divân-ı Âlî" onun aynı zamanda bir divan şairi olduğunu göstermektedir. Bir ideal ve dava adamı olması onu politikaya itmiş ve ma-

arif meselelerinin çözümüne yönelmiştir. Hasan Âli'nin Türkiye'de çağdaş düşünce tarihinde imanla akli, metafizikle fiziği, mistisizmle rasyonalizmi dengeleyen bir düşünür olduğu ileri sürülür.

Eserleri. Eğitim: *Fransa Maarif Teşkilâtında Müfettişler* (İstanbul 1934); *Fransa'da Kültür İşleri* (İstanbul 1936); *Türkiye'de Orta Öğretim* (İstanbul 1938); *Cumhurbaşkanları, Başbakanlar ve Millî Eğitim Bakanlarının Millî Eğitimle İlgili Söylev ve Demeçleri*, II (Ankara 1946), III (Ankara 1947) (Yücel'in konuşmaları: *Millî Eğitimle İlgili Söylev ve Demeçler* [Ankara 1993]); *Öğretmen-Öğrenci Köşesi* (Ankara 1995). **Türk Edebiyatı Tarihi:** *Türk Edebiyatı Numuneleri* (İstanbul 1926, Hıfzı Tevfik [Gönensay] ve Hamâmîzade Mehmed İhsan ile birlikte); *Türk Edebiyatına Toplu Bir Bakış* (İstanbul 1933, Almanca trc. O. Rescher, "Ein Gesamtüberlick Über die Türkische Literatur" [İstanbul 1941]); *Türk Edebiyatı* (Ankara 1934, Abdülkadir [İnan] ile birlikte); *Edebiyat Tarihimizden*, I (Ankara 1957). **Şiir:** *Dönen Ses* (İstanbul 1933); *Sizin İçin* (İstanbul 1937); *Dinle Benden* (İstanbul 1960). **Felsefe-Mantık:** *Mantık: Sûri-Tatbiki* (İstanbul 1926); *Sûri ve Tatbiki Mantık* (Ankara 1929; İstanbul 1939); *Felsefe Dersleri* (İstanbul 1954; Ankara 1978); *İyi Vatandaş İyi İnsan* (Ankara 1956); *Mantık Dersleri* (İstanbul 1966; Ankara 1978). **Din-Tasavvuf:** *Mevlana'nın Rubailerini* (Mevlânâ'nın *Divân-ı Kebir*'inden seçilen 107 rubânin tercümesi olup Farsçalar'ı da Latin harfleriyle yazılmıştır, İstanbul 1932); *Allah Bir* (Ankara 1961). **Deneme:** *Pazartesi Konuşmaları* (İstanbul 1937); *İçten ve Dıştan* (İstanbul 1938); *Hürriyete Doğru* (İstanbul 1955); *Hürriyet Gene Hürriyet*, I (Ankara 1960); II (Ankara 1966); III (Ankara 1997); *Kültür Üzerine Düşünceler* (Ankara 1974). **Otobiyografi:** *Davam* (Ankara 1947); *Hasan Âli Yücel'in Açtığı Davalar ve Neticeleri* (Ankara 1950); *Geçtiğim Günlerden* (İstanbul 1990). **Biyografi:** *Goethe. Bir Dehanın Romanı* (İstanbul 1932); *Bir Türk Hekimi ve Tıbbı Dair Manzum Bir Eseri* (İstanbul 1937); *Fazıl Ahmet: Hayatı ve Eserleri* (İstanbul 1937); *Atatürk* (İstanbul 1970 [S. Omurtag v.dğr. ile birlikte]). **Seyahat:** *Kıbrıs Mektupları* (Ankara 1957); *İngiltere Mektupları* (Ankara 1958). Müellifin ayrıca yayıma hazırladığı *Tevfik Fikret'in Tarih-i Kadim-Doksanbeşe Doğru* (İstanbul 1928) adlı eseri zikredilebilir.

BİBLİYOGRAFYA :

Murat Uraz, *Hasan Âli Yücel: Hayatı, Seçme Şiir ve Yazıları*, İstanbul 1938; Nejdet Sançar, *Hasan Âli ile Hesaplaşma*, İstanbul 1947; M. Raif Ogan, *Hasan Âli Yücel'in Masalı*, İstanbul 1950; Hilmi Ziya Ülken, *Türkiye'de Çağdaş Düşünce Tarihi*, Konya 1966, II, 779; Hüseyin Yılmaz, *Öldükten Sonra Allah Diyen Bakan: Hasan Âli Yücel*, İstanbul 1990; A. Ferhan Oğuzkan (Yön), *Hasan Âli Yücel Anma Toplantısı*, Ankara 1992; Sina Akşin, "Düşünce Tarihi: 1945 Sonrası", *Türkiye Tarihi 5, Bugünkü Türkiye: 1980-1995* (haz. Sina Akşin), İstanbul 1995, s. 229-230; *Hasan Âli Yücel Anma Kitabı* (ed. Hasan Anamur), İstanbul 1997; Mustafa Çıkar, *Hasan Âli Yücel ve Türk Kültür Reformu*, Ankara 1997; *Hasan Âli Yücel'e Armağan* (haz. Mustafa Coşturoğlu - Mehmet Emirlioğlu), Ankara 1997; *Hasan Âli Yücel Günleri* (haz. Ali Ekber Danabaş - Abdülkadir Budak), Ankara 1997; *100. Doğum Yıldönümünde Hasan Âli Yücel* (haz. Songül Bozbe-yi), Ankara 1998; A. M. C. Şengör, *Hasan Âli Yücel ve Türk Aydınlanmasının Metabilimsel Temelleri*, Ankara 1998; *Doğumunun 100. Yılında Hasan Âli Yücel Sempozyumu*, İzmir 1998; Ahmed Güner Sayar, *Hasan Âli Yücel'in Tasavvufî Dünyası ve Mevlevîliği*, İstanbul 2002; M. Özbacı, "Hasan Âli Yücel", *Büyük Türk Klasikleri*, İstanbul 2002, XIII, 316-317; Aylin Özman, "Hasan Âli Yücel", *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce: Modernleşme ve Batıcılık* (haz. Uygur Kocabaşoğlu), İstanbul 2002, III, 358-363; a.mlf., "Yücel, Hasan 'Ali'", *El²* (ing.), XI, 341-342; Faik Reşit Unat, "Hasan Âli Yücel", *TTK Belleten*, XXV/98 (1961), s. 291-306; Kurtuluş Kayalı, "Bir Türk Aydınının Trajik Portresi", *TT*, XXVIII/166 (1997), s. 280-282; Mustafa Kara, "Doğumunun 100. Yılında Mevlevî Bir Maarif Vekili: Hasan Âli Yücel", *Dergâh*, sy. 100, İstanbul 1998, s. 26-32; Mustafa Ergün, "Hasan Âli Yücel'in Eğitim ve Kültür Politikası", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, sy. 1, Afyon 1998, s. 25-37.

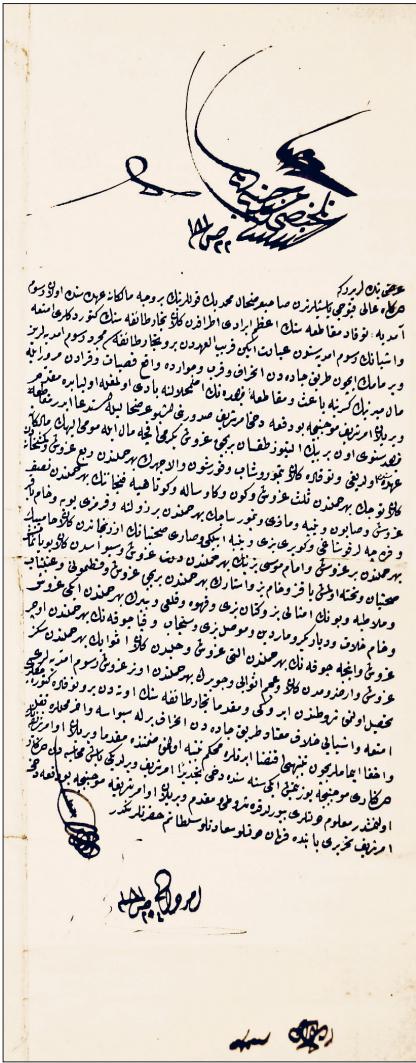


AHMET GÜNER SAYAR

YÜK

Osmanlı maliyesinde kullanılan bir ölçü birimi.

Arapça karşılığı **himl** olan yük Osmanlı Devleti'nde sabit değeri olmayıp değişiklik gösteren bir ağırlık birimidir. Hayvan ya da araba üzerine vurulan yükler çeşitli muhafazalar ve denkler halinde konur ve bir yük bu hacmi ifade eder. Bazı mallar heybe, bohça, çuval, torba, tulum, sepet, sandık içinde yüklenirken ipek, tiftik ve baharat gibi değerli mallar için özel taşıma denklere yapılır ve ayrı bağlama usulleri uygulanır. Bu işleri yapan kişilere yük başına belli bir ücret ödenir. Belgelerden, denk haline getirme ve "bend" etmenin özel bir maharet gerektirdiği ve bununla uğraşan bir esnaf grubunun mevcut olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim Ankara tiftiğinin sarılması işini üstlenen bir hristiyan



Tokat'a getirilen emtiadan yük başına alınan rûsûm-ı âmediyyeyi gösteren arz (BA, C. EKTS, nr. 181)

grubu kendilerine yük başına ödenen 3 kuruşu az bularak 4 kuruş istemişler ve tüccarın bunu kabul etmemesi üzerine işi bırakıp başka işlerle uğraşmaya başlamışlardır. Bu durum işlerin aksamasına, dolayısıyla mukâtaanın zarar görmesine yol açmış. Ankara kadısına gönderilen hükümdede bend sanatıyla uğraşan zimmilerin başka işlerle uğraşmalarına engel olunması ve yük başına 3 kuruşla yetinmeleri emredilmiştir (BA, *Cevdet-İktisat*, nr. 3/125).

Pazara getirilip satılan mallardan alınan damga vergisi (bâc-ı bâzâr) ve rûsûm-ı âmediyye gibi vergiler yükün cinsine göre değişmekle beraber yük başına alınmaktaydı. Deve yükü ile at ve katır yükünden alınan pazar bâcı kaynaklarda birbirinden

ayrılmaktadır. Meselâ Kanûnî Sultan Süleyman dönemine ait Çukurova Kanunnâmesi'ne göre Adana'ya deve ile getirilen pamuk yükünden bunun yarısı tahsil edilmekteydi (Barkan, s. 205). XVIII. yüzyılda vergi oranları daha da arttı. Malın çeşidine göre 0,25 kuruşla 10 kuruş arasında değişen bu vergileri ödemek için tâcirler bazan tâli yolları kullanıyorlardı (BA, *Cevdet-İktisat*, nr. 181). Öte yandan deve, at, katır, eşek ve araba gibi nakil vasıtalarının da sabit bir yük haddi yoktu. Bunların taşıma kapasitelerine tesir eden çok çeşitli unsurlar vardır. Nakledilen malın cam, porselen gibi kırılabilir; ipek, baharat gibi kıymetli; ekme, peksimet (bu ikisi özellikle savaş zamanlarında), ot, saman gibi hafif ve havaeleli oluşu, ayrıca eşyanın özel istif gerektirmesi yükün niteliğini etkileyen hususlardır. Mesafenin yakınlığı veya uzaklığı da yük miktarını etkilemekteydi. Uzak mesafelere mal taşınırken hayvanlara daha az yük vurulmakta, malın bir kazaya uğramadan yerine ulaştırılabilmesi, yorulan ve hastalanan hayvanların dindendirilebilmesi ve telef olanların yerine başkalarının geçirilmesi için (özellikle sefer sırasında aşırı çalıştırıldıkları için saka bargirlerinde zayıf oranı bir hayli yüksektir) yedek hayvan bulundurulmaktaydı. Mesafenin uzaklığı yük ya da kile başına ödenen nakliye ücretini de arttırıyordu. İklim durumu, kış şartları ve yağışlı mevsimler, coğrafi faktörler, arazi şartları yük nisbetine ve ağırlığına tesir ediyordu.

Herhangi bir yük çeşitli mallara göre değişiklik gösterirken kumaş, ipek ve baharat gibi değerli eşyada kısmen daha standart bir ağırlık arzeder. Meselâ Bursa'da 1 yük ipek 155,86 kg., Erzincan'da 161,574 kg., Mardin'de 162,179 kg. idi (İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s. 448). Walter Hinz (*MÜTAD*, sy. 5 [1989], s. 44), Doğu Anadolu'da asıl yük tabir edilen normal hayvan yükünün 162,144 kg. olduğunu söyler. Yukarıda belirtilen hususlar dikkate alınarak bir deve yükünün 7 ile 10 kile (1 standart kile 25,6 kg.) arasında değiştiğini söylemek mümkündür. Yine W. Hinz, Tavernier'e dayanarak Anadolu'nun dağlık bölgelerinde bir deveye 390, alçak yerlerde yaklaşık 735 kg. yük vurulduğunu nakleder (*a.g.e.*, s. 16). Ancak Osmanlı kaynak ve belgelerinde, uygulamada develere bu kadar ağır bir yük vurulduğuna rastlanmadığı gibi 10 kileden fazla yük yüklenmemesine dair kaydın mevcudiyeti (Güçer, s. 29) Hinz'in verdiği rakamların hayli abartılı olduğunu gösterir.

Ayrıca 390 kg. biraz zorlama ile kabul edilebilecek 735 kg. yük devenin taşıma gücünün çok üstünde bir yüküdür. 1620-1621'de Manisa'dan Diyarbakir'e nakledilen erzak her deveye 7 kile hububat yüklenerek taşıtılmış ve kile başına 800 akçe nakliye ücreti verilmiştir. Burada 7 kile yüklenmesinde mesafenin uzunluğu (yaklaşık 1500 km.) etkili olmuştur. Diyarbakir ve Mardin'den Musul'a erzak naklinde ise her deveye 9,5 kile yük vurulmuştur (Murphy, s. 105).

At ve katır yükü 4 ile 5,5 kile arasında değişmektedir. 1577'de Diyarbakir'den Van'a erzak nakli her ata 4 kile yüklenerek gerçekleştirilmiştir. 1635'te Bayburt'tan Erzurum'a peksimet naklinde her ata 5,5 kile yük vurulmuştur. İki merhale olan Bayburt-Erzurum arasındaki mesafe (Kâtib Çelebi, s. 424) üst sınır olan 5,5 kile yük vurulmasına imkân tanırken on üç gün süren Diyarbakir-Van arasındaki mesafenin uzunluğu muhtemelen 4 kile yük ile iktifa edilmesini gerektirmiştir. Deve ve atlardan sefer esnasında ordudaki kapıkulu askerlerinin eşyalarının taşınmasında da yararlanılırdı. Mesafeye ve yol şartlarına göre bir at yedi-on bir neferin, bir deve ise on üç-on dört yeniçerinin eşyasını taşırdı. Bazan on nefere bir deve verildiği de olurdu. Katır yükü de at yüküyle bir tutulmaktaydı ve bir katıra 4 ile 5,5 kile yük vurulmaktaydı. İnalçık bir katır yükünün 60-80 kg. geldiğini yazarsa da (*Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s. 443) bu miktar katırın kapasitesinin altında olmalıdır. Pazar bâcında at ve katırdan aynı miktar vergi alınması da bu durumu teyit eder (Barkan, I, 205, 311; ayrıca bk. tür.yer.). 60-80 kilogramlık yük muhtemelen eşek yüküdür.

Tek öküzle çekilen araba genelde 360 okka (yaklaşık 500 kg.), çift öküzle çekilen araba da bunun iki katı kadar yük taşımaktadır. Umumiyetle arabalara çift öküz veya manda koşulmaktadır. Ancak eşyanın cinsine göre yük miktarı farklı olabilmirdi. Meselâ bir çift öküzün çektiği araba buğday, un, arpa gibi erzakta ortalama 800 okka (1026 kg.), odunda iki çeki (1 çeki 250 kg.), ot ve samanda 200 okka (256,5 kg.). Cebehâne-i Âmire'den harp malzemesi yüklendiğinde ise 6 ile 8 kantar (337-452 kg.) yük taşımaktaydı. Arabaların yük miktarına, taşıdıkları malzemenin çeşidi yanında yolun araba seyrine uygun olup olmasının da tesir ettiği anlaşılmaktadır (Ertuş, s. 84-85). Sefer sırasında arabalar atta ve devede olduğu gibi asker eşyası taşımakta nâdiren kulla-

YÜK

nırlırdı. Güzergâh ve yol şartlarına göre bir arabaya on iki ile yirmi askerin eşyası yüklenirdi.

Nakliyatla seyrüfefere uygun nehirlerde gemilerden de faydalanılmıştır. Rume- li'de Tuna nehri, Anadolu'da Fırat ve Dicle nehirleri bunlardandır. Tuna nehri donanma ve nakliye gemilerinin seyrine daha müsaittir. Fırat ve Dicle nehirlerinde ise bu suların derinliklerine uygun biçimde inşa edilen ve "kelek" adı verilen gemiler kullanılmaktaydı. Kelekler elli iki ile altmış dört tay yükü erzak taşıyabiliyordu. Bir tay yükü 5 İstanbul kilesine (128,28 kg.) denk geldiğine göre keleklerin yük kapasitesi 260-320 İstanbul kilesi (6.670,56-8.209,92 kg.) arasında değişmektedir. Denizlerde ise gemilerin yük kapasitesinin bir standardı yoktur. XVI ve XVII. yüzyıllarda gemiler ortalama 4000 ile 14.000 İstanbul kilesi (103-360 ton) yük taşıyabiliyordu (İşbilir, *AÜ Osmanlı Tarihi*, sy. 21 [2009], s. 32). Bunların yanında yükün Safevîler'le yapılan savaşlarda sulh bedeli olarak anlaşmalara girdiği de bilinmektedir. Genelde diğer şartlar yanında Safevîler 200 veya 100 yük ipek vermeyi taahhüt etmekteydi (Kütükoğlu, s. 277-279). Nihayet yük malî bir tabir şeklinde maliye kayıtlarında da geçmektedir. Gerek hazine rûznâmçe defterlerinde gerekse diğer maliye ve para ile alakalı kayıtlarda 1 yük akçe 100.000 akçe karşılığı olarak geçmektedir. Bazı Osmanlı belgelerinde yük karşılığında "himl" kelimesi de kullanılmaktadır.

İstanbul kilesi esasına göre yük hayvanları ve arabaların asgari ve âzami yük hadleri:

Deve yükü:	7-10 kile (179,6-256,5 kg.)
At yükü:	4-5,5 kile (102,5-141 kg.)
Katır yükü:	4-5,5 kile (102,5-141 kg.)
Eşek yükü:	60-80 kg. (tahminî)
Araba yükü:	260-1000 kg.
Gemi (deniz) yükü:	100-360 ton (ortalama değer)
Gemi (nehir) yükü:	6,7-8,2 ton (Fırat ve Dicle'de)

BİBLİYOGRAFYA :

Kâtib Çelebi, *Cihannümâ*, s. 424; Barkan, *Kanunlar*, s. 14-15, 146-147, 159-160, 176-178, 205, 311; Lütfi Güçer, *XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul 1964, s. 28-35, 139; Bekir Kütükoğlu, *Osmanlı-İran Siyâsi Münâsebetleri: 1578-1612*, İstanbul 1993, s. 277-279; Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi: 1300-1600* (trc. Halil Berktaş), İstanbul 2000, s. 443, 448; a.mlf., "Osmanlı Metrolojisine Giriş" (trc. Eşref Bengi Özbilen), *TDA*, sy. 73 (1991), s. 21 vd.; a.mlf.,

"Osmanlı İpek Ticareti, Madencilik ve Ziraatında Yük (Himl)" (trc. Eşref Bengi Özbilen), *a.e.*, sy. 75 (1991), s. 9-12, 15; Mehmet İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar: Kamanıçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, İstanbul 2004, s. 79-115; Mehmet Yaşar Ertaş, *Sultanın Ordusu*, İstanbul 2007, s. 84-85, 99, 110; Rhoads Murphey, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş: 1500-1700* (trc. M. Tanju Akad), Ankara 2007, s. 99-107; İber Ortaylı, *Osmanlı'da Değişim ve Anayasal Rejim Sorunu: Seçme Eserler II*, İstanbul 2008, s. 112 vd.; Ömer İşbilir, "Erzurum, Diyarbakır ve Van Kaleleri Mühimmatına Dair", *İslam Öncesinden Çağdaş Türk Dünyasına: Prof. Dr. Gülçin Çandarlıoğlu'na Armağan* (ed. Hayrunnisa Alan v.dğr.), İstanbul 2008, s. 424-425, 437, 440-443; a.mlf., "Savaş ve Bölgesel Ekonomi: İran Savaşlarında Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu", *AÜ Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi: OTAM*, sy. 21, Ankara 2009, s. 22-35; Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar, Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *TD*, sy. 17-18 (1963), s. 77-103; W. Hinz, "İslâm'da Ölçü Sistemleri" (trc. Acar Sevim), *MÜTAD*, sy. 5 (1989), s. 16-18, 44.



ÖMER İŞBİLİR

YÜKSEK İSLÂM ENSTİTÜSÜ

İslâm konularında araştırmacı, öğretmen ve din görevlisi yetiştirmek üzere Millî Eğitim Bakanlığı'na bağlı olarak açılan yüksek okul.

1951 yılında açılan İmam-Hatip okullarından mezun olanların dinî yüksek öğrenim görmelerini sağlama düşüncesinin ortaya çıkardığı bir kurumdur. Ali Fuat Başgil, 1954'te yayımlanan *Din ve Lâiklik* adlı eserinde böyle bir ihtiyaçtan söz etmiş, ardından konu üzerindeki düşünce ve arayışlar giderek yoğunlaşmıştır. İmam-Hatip Okulu mezunları, 1949'da açılan Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi dahil hiçbir yüksek öğretim kurumuna giremiyorlardı. Öte yandan Diyanet İşleri Başkanlığı'nın yüksek tahsil görmüş din görevlisine olan ihtiyacını, giderek sayıları artan İmam-Hatip okullarındaki meslek dersleri öğretmeni ve diğer okullara yeniden din bilgisi derslerinin konulmasıyla meydana gelen öğretmen açığını sadece Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi'nin karşılaması mümkün değildi. 1957-1958 öğretim yılı sonunda İmam-Hatip okulları ilk mezunlarını verdi. İstanbul'daki mezuniyet törenine katılan dönemin başbakanı Adnan Menderes, Millî Eğitim Bakanı Celâl Yardımcı'ya bu okul mezunları için bir dinî yüksek öğretim kurumunun açılması için tâlimat verdi. Celâl Yardımcı'nın görevlendirdiği Millî Eğitim Bakanlığı Müdürler Komisyonu 29 Ağustos 1958'de, "Orta dere-



Yüksek İslâm Enstitüsülerinin önceki ve sonraki rozetleri

celi okullara din bilgisi öğretmeni, İmam-Hatip okullarının birinci devrelerine yeter sayı ve değerinde bir tedris heyeti kazandırmak" amacıyla Eğitim enstitüleri seviyesinde bir din okulunun açılmasına karar verdi. O sırada öğrenim süresi iki yıl olan Eğitim enstitüleri örnek alınarak dinî eğitim verecek iki yıllık bir yüksek okul tasarlandysa da muhtemelen hukukî dayanağı bulunmadığından o yıl açılması mümkün olmadı.

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde kabul edilen 16 Haziran 1959 tarih ve 7344 sayılı Yüksek İslâm Enstitüsü Kadro Kanunu ile, açılacak yüksek öğretim kurumuna hukukî bir dayanak oluşturuldu. Millî Eğitim Bakanlığı Tâlim ve Terbiye Dairesi, 24 Eylül 1959'da "orta ve muadili okullarımızla öğretmen okullarımıza din dersleri öğretmeni yetiştirmek üzere" Yüksek İslâm Enstitüsü adıyla bir okulun açılması yönünde karar aldı; ayrıca 17 Kasım 1959'da İkinci Müdürler Komisyonu Kararı kabul edildi. Her iki karar Millî Eğitim Bakanlığı'na vekâlet eden Tefvik İleri tarafından onaylandı. Müdürler Komisyonu'nun son kararı, uygulamaya konulmayan ilk kararla birlikte 1085 sayılı *Millî Eğitim Bakanlığı Tebliğler Dergisi*'nde yayımlandı. Bu kararlar, "orta ve muadili okullarımızla öğretmen okullarımıza yeter derecede ehliyetli din dersleri öğretmeni yetiştirmek, bu arada memleketimizin muhtaç olduğu müsbet ve hayatî bilgilerle mücehhez din bilginleri yetişmesine zemin hazırlamak, böylece Türkiye Büyük Millet Meclisi'nce izhar buyurulagelen temennileri gerçekleştirmek gayesiyle ve bugünkü yedi yıllık İmam-Hatip Okulu mezunlarını kabul etmek suretiyle dört yıllık bir Yüksek İslâm Enstitüsü'nün 1959-1960 öğretim yılı başında İstanbul'da açılıp faaliyete geçi-