گزارشی از نخستین و تنها موزه ریلی کشور، به مناسبت ثبت ایستگاه راه‌آهن مشهد در فهرست آثار ملی ایران

قلب تاریخ راه‌آهن ایران در مشهد می‌تپد



نمایی از ایستگاه راه‌آهن در دهه ۶۰ قرن ۱۴ خورشیدی

مرضیه ترابی| برای کسانی که مانند من دوران کودکی را در حوالی ایستگاه راه‌آهن مشهد گذرانده‌اند، صدای بوق قطار، صفیر آشنای روزگار گذشته است. چهار دهه قبل، وقتی در شب‌های گرم تابستان، توی حیاط خانه می خوابیدیم، حدود ساعت ۶ صبح بوق نخستین قطاری که ایستگاه را ترک می‌کرد، اسباب پهلو به پهلو شدنمان را فراهم می‌آورد و البته زیر لب غُرغُر کردنمان را! بااین حال، همه آن خاطرات تلخ و شیرین باعث نشد که چیزی از تاریخچه راه‌آهن مشهد یا حتی ایران بدانیم. باید در متون تاریخی دقیق می‌شدیم تا بفهمیم سابقه راه‌آهن در ایران به حدود سال ۱۲۷۰ قمری و دوره ناصرالدین شاه برمی‌گردد؛ زمانی که نخستین بار بلژیکی‌ها از تهران تا شهرری خط آهنی کشیدند که در میان مردم آن دوره به «ماشین دودی» معروف شد و تا سال‌ها دوام آورد. چندی بعد هم انگلیسی‌ها شبکه راه‌آهن شبه‌قاره هند را تا زاهدان امتداد دادند و این بخش از ایران هم صاحب چند کیلومتر راه‌آهن شد. بعدها و در دهه ۱۳۱۰ خورشیدی، با آغاز احداث راه‌آهن سراسری شمال-جنوب، نخستین شبکه ریلی کشور شکل گرفت. در سال ۱۳۱۷ خورشیدی، کلنگ خط راه‌آهن تهران-مشهد زده شد، اما از شاهرود جلوتر نرفت. جنگ جهانی دوم که آغاز شد، همه چیز معطل ماند و تا سال ۱۳۲۷ خورشیدی دیگر کسی به فکر توسعه خطوط ریلی نیفتاد. تازه در آن سال بود که کار ادامه خط راه‌آهن تهران-مشهد آغاز شد و نهایتا در سال ۱۳۳۶ خورشیدی، بالاخره مردم مشهد صدای بوق قطار را شنیدند؛ اما این اتفاق، پایان ماجرای راه‌آهن تهران-مشهد نبود. پیش از آنکه قطار به مشهد برسد، صدمتر بالاتر از ایستگاه قدیمی - جایی که امروز تبدیل به انبار توشه راه‌آهن شده است- سنگ بنای بزرگ‌ترین ایستگاه راه‌آهن ایران را گذاشتند. طراحی ایستگاه توسط گروهی از مهندسان ایرانی و خارجی انجام شد؛ «حیدر غیایی» سرپرستی گروه را به عهده داشت و «عبدالعزیز فرمانیان»، «محسن فروغی» و «فردیناند پویون» فرانسوی در طراحی و اجرای طرح مشارکت کردند. «مرتضی کِیاری» هم ناظر پروژه ایستگاه بود؛ پروژه‌ای که در سال ۱۳۳۴ خورشیدی کلید خورد و یازده سال بعد در آبان سال ۱۳۴۵ خورشیدی آن را افتتاح کردند. برخی مدعی هستند که بنای ایستگاه راه‌آهن مشهد، در زمره بیست بنای بزرگ و تاریخی در آسیا قرار می‌گیرد؛ ادعایی که البته مربوط به قدیم است و امروزه چندان نمی‌توان به آن اتکا کرد. ایستگاه بزرگ راه‌آهن مشهد، در تاریخ ۵۸ ساله فعالیتش، روزهای خوب و بد زیادی را به چشم دیده است که شاید برجسته‌ترین و خاص‌ترین این روزها را بتوان در سال‌های دفاع مقدس و برنامه اعزام رزمندگان به جبهه جست‌وجو کرد؛ بااین حال، اگر فکر می‌کنید که ماجرای راه‌آهن مشهد و قصه پر حادثه آن به همین جا ختم می‌شود، سخت اشتباه کرده‌اید. این مقدمه مطول را نوشتم تا ذهنتان را برای شنیدن حکایتی جذاب‌تر و ناگفته‌تر آماده کنم؛ حکایت نخستین و تنها «موزه ریلی ایران» در محوطه بزرگ‌ترین ایستگاه راه‌آهن کشور.

اجرایی شدن یک فکر بِکر

کمتر از یک دهه قبل، تعدادی از مدیران خوش‌قریحه راه‌آهن به این فکر افتادند که به جای فروش ادوات قدیمی راه‌آهن به کارخانجات صنعتی نظیر ذوب‌آهن و محو این ادوات قدیمی از تاریخ، فضایی هرچند مختصر برای حفظ آن‌ها و انتقال تجربه و تاریخ به نسل بعدی بسازند. جواد معراجی‌فر که هنوز مسئولیت روابط عمومی راه‌آهن مشهد را برعهده دارد، افتاد به دنبال جمع کردن این ادوات و تازه آن‌وقت فهمید که چه گنجینه عجیب و غریبی در گوشه و کنار شبکه ریلی کشور خاک می‌خورد یا در حال زنگ زدن است. افزون بر تعداد زیادی واگن قدیمی و لوکوموتیوهای مربوط به میانه قرن بیستم، ده‌ها وسیله مورداستفاده در پیشینه راه‌آهن ایران وجود داشت که در شرف انهدام بود. بخشی از این وسایل که قابلیت انتقال داشت، به مشهد حمل شد و در محوطه‌ای واقع در شرق ایستگاه بزرگ راه‌آهن، جایی برای استقرار آن‌ها فراهم کردند؛ مکانی که دست‌برقضا در مسیر تردد مسافران قرار دارد، اما هنگام ورود و خروج، آن‌قدر گرفتار شتاب‌زدگی هستند که کمتر این نمای چشم‌نواز را می‌بینند.

یادی از روزهای اشغال ایران

اصلی‌ترین ماشین مستقر در این محوطه، لوکوموتیوی متعلق به اوایل دهه ۱۹۵۰ میلادی است؛ یک غول آهنی که هم با زغال‌سنگ، هم با مازوت کار می‌کرد و با سرعتی حدود شصت کیلومتر در ساعت، مسیر ریلی را می‌پیمود. درست است که این لوکوموتیو ساخت انگلیس، بعد از جنگ جهانی دوم ساخته شده، اما از نظر قیافه و حتی الگوی طراحی داخلی، هیچ فرقی با نمونه‌های دهه ۱۹۳۰ و ۱۹۴۰ میلادی ندارد؛ به همین دلیل، وقتی کنارش می‌ایستید، احساس می‌کنید به دوران جنگ جهانی دوم بازگشته‌اید و اگر اهل تاریخ و تصاویر تاریخی باشید، چشم‌انداز اشغال ایران در شهریور ۱۳۲۰ خورشیدی در ذهنتان مرور می‌شود. حتما می‌دانید که راه‌آهن شمال-جنوب ایران، راه‌آهنی که آن را با شتاب زدگی و بدون توجه به خط سیر و خدمات‌رسانی دقیق به مردم ایران و بدون اینکه از شهرهای بزرگی مانند اصفهان و شیراز عبور کند، ساختند، تبدیل به پل پیروزی متفقین شد؛ البته آمریکا و انگلیس، عنوان پل پیروزی را از روی حس قدرشناسی نسبت به ایران روی این مسیر نگذاشته بودند؛ غرض آن بود که بعدها ماجرای کمک راهبردی‌شان به شوروی و نقش مهمشان در نجات این کشور از چنگ آلمان هیتلری را به سر استالین بکوبند.

مجموعه وسایل تردد ریلی

بگذریم؛ محوطه شرقی ایستگاه راه‌آهن مشهد، فقط به حضور لوکوموتیوهای تاریخی اعتبار پیدا نکرده است. در این محوطه حدودا سه هزارمتری می‌توان با دیدن «دِرزین» هم شاد شد! درزین‌ها وسایلی شبیه یک مینی‌بوس کوچک یا به قول امروزی‌ها «هایس» بودند که کار انتقال مأموران، مهندسان یا افراد خاص را روی خطوط آهن و بین دو ایستگاه (که با نام «بِلاک» شناخته می‌شد) انجام می‌دادند. در کنار دِرزین که در منتهاالیه شمالی محوطه، روی یک سکوی نسبتابلند قرار دارد، یکی از عجایب صنعت در دهه ۱۹۴۰ و ۱۹۵۰ میلادی را هم می‌توان دید؛ جرثقیلی که با نیروی بخار کار می‌کرد و می‌توانست لوکوموتیوها و واگن‌های چند ده و گاه چندصدتُنی را بر روی خطوط آهن جابه‌جا کند. تصور چنین قدرتی آن هم با استفاده از نیروی بخار، کمی سخت و دور از ذهن است. شگفتانه بازدید از محوطه شرقی ایستگاه راه‌آهن مشهد با دیدن وسایل اولیه بازدید، انتقال و ترمیم ریل‌های قطار تکمیل می‌شود. اینجا حتی می‌توان وسایلی را دید که هم‌نسل‌های من در سریال‌های کارتونی، مانند «دهکده حیوانات» دیده‌اند. دوچرخه‌های قابل‌حرکت بر روی ریل یا وسیله‌های حمل‌ونقلی که صرفا با قدرت بازو کار می‌کنند. در کنار این‌ها، وسایل بازدید و مرمت زیرساخت ریلی و خودریل هم دیدنی است. نمی‌دانم چقدر درباره پیشینه نصب ریل اطلاع دارید، اما اگر مانند من ساکن حاشیه راه‌آهن بوده باشید، حتما برخی چیزها را می‌دانید؛ مثلا این را که در قدیم برای جلوگیری از کج شدن ریل راه‌آهن بر اثر انبساط ناشی از گرمای تابستان، میان دو قطعه از ریل فاصله‌ای چندسانتی‌متری قرار می‌دادند و همین‌کار، باعث می‌شد که از چرخ‌های سنگین قطار هنگام قرار گرفتن روی این مفصل‌ها، صدای «تَلَق تَلَق» شنیده شود که برای مسافران خطوط ریلی، صدایی قدیمی و آشناست؛ صدایی که به آن‌ها می‌گوید در حال حرکت به سمت مقصد هستند. در این بخش از موزه، می‌توان تعدادی چوب روسی را هم دید که از قدیم برای حفظ فاصله دو ریل و ضربه‌گیری حرکت قطار مورد استفاده قرار می‌گرفتند؛ چوب‌هایی که از شوروی وارد می‌شد و به‌دلیل خواباندن در روغن مخصوص، بسیار مقاوم بود و دست‌کم شصت سال دوام می‌آورد. امروزه این چوب‌ها را با محورهای بتنی جایگزین کرده‌اند که هم مقاوم‌تر است، هم ارزان‌تر تمام می‌شود. علاوه بر این‌ها، بخشی از محوطه را به نگهداری یکی دو واگن چوبی اختصاص داده‌اند که قدمتشان به پیش از جنگ جهانی دوم باز می‌گردد؛ واگن‌هایی که به‌دلیل نوع طراحی، استقامت و تاب‌آوری بالایی داشتند و از آن‌ها برای حمل بار و احشام استفاده می‌شد.

آن روی سکه موزه ریلی

فضای نخستین و تنها موزه ریلی ایران، به محوطه شرق ایستگاه راه‌آهن زیبای مشهد محدود نمی‌شود. اگر کمی دقیق باشید، می‌توانید بخش دوم موزه را در جبهه جنوبی فضای داخلی ایستگاه ببینید. این بخش موزه از نظر محتوایی، چیزی از بخشی که توضیح دادم کم ندارد و حتی می‌شود گفت از نظر فنی و آشنایی با مقررات و تاریخ فناوری‌های راه‌آهن، خیلی مهم‌تر و تأثیرگذارتر است. این قسمت از موزه ریلی، دو طبقه دارد و در این دو طبقه، تقریبا هرچه باید درباره راه‌آهن ایران و تاریخ آن بدانید، دیده می‌شود؛ از ماکت بسیار زیبای ایستگاه راه‌آهن مشهد بگیرید تا تصاویر بسیار جذاب قدیمی از تاریخچه ساخت و فعالیت راه‌آهن در ایران. در طبقه پایین این بخش، کلیدی‌ترین ابزارهای کنترل در راه‌آهن وجود دارد؛ قدیمی‌ترین ساعت هماهنگ‌کننده حرکت قطارها در ایران، هنوز هم در این بخش نگهداری می‌شود. این ساعت دقیقا همان کاری را انجام می‌داد که واحد «کِلاک» در رایانه‌های امروزی انجام می‌دهد. تمام ساعت‌های ایستگاه‌های راه‌آهن ایران به این ساعت مرکزی متصل بود تا مأموران، ضمن ایجاد هماهنگی، بتوانند کنترل دقیقی روی تردد قطارها داشته باشند. فقدان این ابزار می‌توانست خسارت‌های جانی و مالی جبران‌ناپذیری در پی داشته باشد؛ به‌ویژه در دورانی که خطوط راه‌آهن ایران تک‌مسیره بود، یعنی میان دو ایستگاه فقط یک خط ریل وجود داشت که اصطلاحا به آن «بلاک» می‌گفتند و در آن واحد فقط یک وسیله نقلیه ریلی حق داشت وارد محدوده بلاک شود. رعایت نکردن این مسئله و ورود دو وسیله نقلیه به این محدوده، عملا فاجعه رقم می‌زد. خط ترمز قطار بیش از یک کیلومتر است، یعنی از زمانی که لوکوموتیوران ترمز می‌گیرد، باید یک کیلومتر مسافت طی کند تا قطار متوقف شود. به همین دلیل، ورود دو وسیله نقلیه به بلاک و تلاقی آن‌ها با هم، غیر از فاجعه چیزی به‌دنبال نخواهد داشت. وظیفه واحد کنترل که تاریخچه آن به‌صورت مختصر و مفید در این بخش آمده، این است که مانع وقوع چنین حوادثی شود؛ البته امروزه ابزارهای پیچیده و رایانه‌های دقیق، این کار را با سرعت و دقت بیشتری انجام می‌دهند و ضمنا با دوخطه شدن برخی مسیرها مانند مسیر مشهد-تهران و نیز استفاده از وسایل ارتباطی مدرن، عملا کنترل بحران در چنین مواقعی ساده‌تر می‌شود. در کنار ساعت تاریخی این بخش از موزه ریلی می‌توان نمونه‌های دیدنی و جالبی از ابزارهای ارتباطی قدیم را هم دید؛ تلفن‌های هندلی یا مغناطیسی که معمولا برای برقراری ارتباط میان دو ایستگاه یا ایستگاه و کنترل مورد استفاده قرار می‌گرفت و سابقه اولیه استفاده از آن‌ها، مربوط به امور نظامی بود. برخی ابزارهای دقیق اندازه‌گیری، تعدادی ماشین‌های قدیمی تایپ اداری، گزارش‌های مطبوعاتی حوادث یا افتتاح‌هایی که در تاریخ راه‌آهن ایران اهمیت دارد و همین‌طور سالن نمایش فیلم از دیگر قسمت‌های این بخش از موزه ریلی ایران است.

نکته پایانی که باید موردتوجه قرار دهیم، این است که بسیاری از زائران و حتی مردم مشهد، از وجود چنین ظرفیتی در عرصه گردشگری شهر بی‌خبرند و فعلا معدود بازدیدکنندگان این موزه را که باید با هماهنگی روابط عمومی راه‌آهن از آن بازدید کرد، مدارس و گروه‌های مردم‌نهاد مشهدگردی تشکیل می‌دهند. چقدر خوب است اگر با تبلیغات مناسب و ایجاد ظرفیت‌های امنیتی و اجرایی درخوراتکا، از این ظرفیت فوق‌العاده گردشگری در مشهد برای جلب گردشگر و نیز معرفی تاریخ و پیشینه یکی از راهبردی‌ترین شبکه‌های حمل‌ونقل کشور استفاده کنیم.







چند تصویر از تنها موزه ریلی کشور در مشهد

تاریخ نگار

درباره هارون‌الرشید و نخستین گزارش‌ها از دفن پیکر او

«هارونیه»، روضه منوره و یک ماجرای عجیب



فرخد| هارون‌الرشید را در مشهد با بنای «هارونیه» یا «زندان هارون» می‌شناسند که در خاک توس و در یک‌کیلومتری آرامگاه فردوسی قرار دارد. بسیاری گمان می‌برند که این بنای مقبره هارون‌الرشید است که چنین نیست. هارون‌الرشید در مشهد می‌میرد اما او را در باغ حمیدبن‌قحطبه، والی خراسان، دفن می‌کنند؛ جایی که اکنون روضه منوره نیز قرار دارد. ماجرای حضور او در مشهد نیز از این قرار است که گویا در یکی از لشکرکشی‌های خود به سناباد بیمار می‌شود و از دنیا می‌رود. پس پیکر او را در همین دیار نیز در خاک می‌کنند. «جریرطبری» در بیان حوادث سال ۱۹۳ قمری می‌نویسد: «در ماه صفر این سال، هارون به گرگان رسید و در آنجا خزانه‌های علی‌بن‌عیسی را که ۱۵۰۰ شتر بود، نزد وی آوردند. پس از آن چنان‌که گفته‌اند، در ماه صفر از گرگان به حال بیماری، سوی توس حرکت کرد و همچنان آنجا بود تا درگذشت.» سطرهای بعدی گذری است بر بیان تاریخ مقبره هارون‌الرشید و بنای هارونیه که به اختصار نوشته شده است.

نخستین گزارش‌ها از دفن پیکر هارون‌الرشید

ابن‌بطوطه، اولین جهانگرد مسلمان که در سفرهای دور و دراز خود به بلاد جهان از مشهد هم گذشته و به زیارت مزار مطهر حضرت رضا(ع) نیز مشرف شده، در سفرنامه‌اش آرامگاه هارون‌الرشید را این‌گونه توصیف کرده است: «منظره شریف آن حضرت دارای گنبدی بزرگ در گوشه‌ای و در مجاورت مدرسه و مسجدی است که همه به خوبی ساخته شده‌اند. در مقابل این‌ها مقبره هارون‌الرشید قرار دارد و روی آن سکویی است که شمعدان‌ها را بر آن می‌گذارند.»

این بقعه که بنایی تقریبا ۱۰ در ۱۰ متری است، پس از مرگ خلیفه احداث شده، بنابراین به بقعه هارونی شهرت داشته است. ۱۰ سال پس از مرگ هارون‌الرشید، حضرت رضا(ع) به شهادت می‌رسند و در کنار هارون و در داخل بقعه هارونی به خاک سپرده می‌شوند. بقعه مزبور پس از این به‌دلیل وجود مزار حضرت رضا(ع)، کم‌کم به مشهدالرضا(ع) و مشهد تبدیل می‌شود.»

دعبل خزاعی، از شاعران دوستدار اهل بیت(ع)، این را که قبر هارون‌الرشید در کنار امام رضا(ع) قرار گرفته با این شعر تأیید کرده است: «قبران فی طوس خیر الناس کلهم/ و قبر شرهم، هذا من العبر/ ما ینفع الرجس من قرب الزکی و لا/ علی الزکی بقُرب الرّجس من ضرر.» معنی این دو بیت چنین است: «دو قبر در طوس هستند؛ قبر بهترین مردم و قبر بدترین ایشان. این از عبرت‌هاست. نه آن پلید از نزدیک بودن به آن پاک، سودی می‌برد و نه نزدیکی آن پلید به آن پاک ضرری می‌رساند.»

اما سیدمهدی سیدی، پژوهشگر، درباره مکان دقیق مقبره هارون چنین گفته است: « جسد هارون درست وسط این مقبره قرار دارد و پیکر حضرت رضا(ع) را نیز در بالاسر هارون و حاشیه غربی آن دفن کرده‌اند. گویا پس از آنکه نخستین ضریح بزرگ را بر روی قبر حضرت نصب می‌کنند، فاصله بالاسر ضریح تا دیوار غربی بقعه بسیار باریک می‌شود، برای همین زائران هنگام عبور از آن قسمت به زحمت می‌افتند و بر هارون‌الرشید لعنت می‌فرستند تا اینکه در سده حاضر، دیوار بقعه را از قسمت بالاسر توسعه می‌دهند و این معضل تا حدودی رفع می‌شود.» مقبره هارون پس از ساخت روضه منوره و تا قرن‌ها پس از آن مشخص بوده است اما پس از انقلاب و در طرح توسعه حرم مطهر رضوی از بین می‌رود.

«هارونیه»، زندان، مسجد یا مدرسه؟

اما بنایی که قرن‌هاست هم‌جوار فردوسی قامت راست کرده است، چیست و چرا به هارونیه مشهور است؟ برابر اسناد تاریخی، هارون‌الرشید تا اوایل سده هفتم قمری دارای ضریحی مشخص در وسط بقعه مطهر بوده، اما از آن پس، به‌ظاهر ضریح برداشته شده است. وجود پیکر حضرت رضا(ع) در قرون پس از آن هم سبب فراموشی نام و بقعه هارونی می‌شود تا اینکه در اوایل سده حاضر گروهی که در جست‌وجوی مقبره هارون در ولایت توس بودند، بنای ناشناخته‌ای را که این روزها هارونیه نام دارد، در شهر تابران توس می‌بینند و به اشتباه گمان می‌کنند که این بنا همان مقبره هارون است. داستان‌های بسیاری درباره این بنا نقل شده، آن چنان که به زندان هارون و محل شکنجه شدن امام موسی کاظم(ع) هم معروف است. برخی آن را مدرسه، عده‌ای خانقاه و تعدادی نیز این بنا را مسجدی می‌دانند که بعد از تصرف ایران توسط مسلمانان بر روی آتشکده‌های ساسانی ساخته شده است.

در سال ۱۳۵۴ خورشیدی کاوش‌هایی در داخل بنا انجام شده است که نشان می‌دهد بنای هارونیه هرچند امروزه به‌صورت یک بنای منفرد تقریبا در وسط شهر تابران توس قرار دارد، تا پیش از دوره قاجار تنها نبوده و در پیرامون خود آثار معماری دیگری از جمله یک قلعه چهاربرجی داشته است. توصیف این بنا فقط در کاوش‌ها خلاصه نمی‌شود و در آن را می‌توان در سفرنامه جهانگردان بسیاری دید که پایشان به خاک توس رسیده است. برای نمونه در دوره قاجار «جیمز بیلی فریزر» نخستین بار بدون ذکر نامی مشخص از این بنا، آن را بزرگ‌ترین بنای توس توصیف می‌کند. «خانیکف» نیز در سفرنامه خود نام آن را «مسجد خرابه» می‌نویسد، اما نوشته‌های «نی‌پیه» و «هانری رنه دالمانی»، دو سیاحی که به‌ترتیب در سال‌های ۱۲۴۸ و ۱۲۵۹ خورشیدی از این بنا دیدن کرده‌اند، مشخص می‌کند که هارونیه در آن دوران به نقاره‌خانه معروف بوده است.

همچنین «ادوارد بیت» در بازدید از بنای هارونیه که بین سال‌های ۱۲۷۲ تا ۱۲۷۶ خورشیدی اتفاق افتاده است، می‌نویسد که مشخص نیست کاربری این بنا چه بوده است، ولی «سایکس» که در دهه نخست سده بیستم به هارونیه رفته است، بر این نکته تأکید می‌کند که این بنا نام‌های مختلفی مانند گنبد، مزار، قصر و قلعه دارد.

حسین کوهستانی و علی زارعی در پژوهشی درباره بنای هارونیه می‌نویسند: «هارونیه درواقع بنایی است که در سده ۸ قمری و در دوره حکومت شیعه‌مذهب سربداران برای دفن یکی از شیوخ و دراویش گمنام این سلسله ساخته شده است، اما کشمکش‌های سیاسی و رقابت‌های قدرت‌طلبانه و سقوط زودهنگام سربه‌داران منجر به ناتمام‌ماندن بنا می‌شود و پس از مدتی نیز نشانه‌های تاریخی و مذهبی آن از سوی حکومت‌های بعد از بین می‌رود تا اینکه به‌مرور در افواه عوام و بدون هیچ‌گونه پشتوانه تاریخی، هارونیه نام می‌گیرد.»

ناگفته نماند یکی از فرضیه‌های پذیرفتنی نزد شماری از محققان این است که هارونیه همان خانقاه یا مقبره امام محمد غزالی است. با فرض پذیرش این کارکرد، تاریخچه ساخت بنا به سال‌های حیات امام محمد غزالی (۴۵۰ تا ۵۵۰ قمری) یعنی دوران حکومت سلجوقیان بازمی‌گردد. با بررسی نوشته‌ها و نظرهای جهانگردان دوره قاجار متوجه می‌شویم هیچ‌کدام از آن‌ها از این بنا به عنوان مقبره غزالی نام نبرده‌اند، اما با توجه به اینکه سیاحان و شخصیت‌های پیشین از جمله ابن‌بطوطه، حافظ ابرو و فضل‌ا... خنجی از وجود مقبره غزالی در توس سخن گفته‌اند، عده‌ای در دوران معاصر به آن استناد کرده‌اند.