

De site Tour & Taxis in Brussel in historisch perspectief

Historiek van de site

Historiek van de familie von Thurn und Taxis en van het Europese postwezen

Joost Maes

april 2026

Disclaimer: dit is een document opgesteld op basis van publiek beschikbare documentatie en pretendeert geen wetenschappelijk niveau. Geraadpleegde bronnen zijn niet opgenomen.

Kort

Van 1500 tot 1900 ontwikkelde de familie von Thurn und Taxis het Europese postsysteem (noem het maar koerierdienst, met inning van postzegelrechten, en communicatiedienst, er waren nog geen telefoons). Zij opereerden als een soort concessie van de Keizer een systeem van paarden en koetsen die grote steden verbonden om post van her naar der te brengen.

Vanaf de Franse revolutie verloor de familie alsmaar meer concessies (ten gevolge van het nationalisme). De familie bleef actief in het postsysteem tot 1867, tot de Koning van Pruisen als laatste hun activiteiten in overheidshanden bracht, na bijna 600 jaar heerschappij in het Europese postwezen.

Oorsprong van de familie von Thurn und Taxis als 'de Tasso': 13^{de}-15^{de} eeuw

De familie, die we nu kennen als von Thurn und Taxis was aan de oorsprong de gegoede familie di Tasso, afkomstig uit **Cornello dei Tasso** bij Bergamo in Lombardije. Cornello dei Tasso is een gehucht van het de gemeente Camerata Cornello. Sinds 1991 is er een museum over de familie de Tasso en de geschiedenis van het Europese postwezen.

De eerste archivalische vermelding van de familie gaat terug tot Reinerius de Tasso in **1117**. De patriarch van de postdynastie was Omodeo de Tasso, het eerste familielid dat in Cornello dei Tasso te situeren is. Eind 13de eeuw organiseerde hij met 32 verwanten de *Compagnia dei Corrieri*, een **koeriersmaatschappij die werkte in opdracht van de onafhankelijke republiek Venetië** (olv de Doge). Ze verzorgde verbindingen te voet tussen Venetië, Milaan en Rome, naast andere bestemmingen (Genua). Andere leden van de familie werden naar de Kerkelijke Staat geroepen om de pauselijke post te verzorgen. Ze deden dit van 1460 tot 1539.

Postmeester voor de Habsburgers in de Nederlanden: rond 1500

Het waren twee broers de Tasso uit een andere tak die de zaak uiteindelijk naar een Europees niveau tilden: **Janetto en Francesco** (Frans van Tassis).

In 1490 deed de **Oostenrijkse Keizer Maximiliaan I** een beroep op Janetto de Tasso om een postverbinding te organiseren tussen zijn residentie in Innsbruck en Mechelen waar zijn Engelse schoonmoeder Margaretha van York, de vrouw van Karel de Stoute, hof hield. Zij zorgde in Mechelen immers voor de opvoeding van zijn kinderen (haar kleinkinderen) Filips (later de Schone) en Margaretha (later van Oostenrijk) na het vroegtijdig overlijden (na een paardongeval in Wijnendale) van zijn derde echtgenote Maria van Bourgondië (zij was de stiefmoeder van Filips en Margaretha, die geboren waren uit het huwelijk van Karel de Stoute en Isabella van Bourbon). Hij moest ook het hoofdkwartier van de Keizer te Innsbruck verbinden met Italië en Frankrijk.

Janetto deed daarbij een beroep op zijn broer Francesco (Frans/François) en zijn neef Giovanni Battista (Johann Baptista/Jean-Baptiste). Onder leiding van het drietal ontstond een vernieuwende estafettedienst die berichten liet reizen met een in Europa niet eerder geziene snelheid. Dankzij een opeenvolging van pleisterplaatsen langs de routes was het mogelijk om voortdurend van paarden en ridders te wisselen.

Frans verhuisde naar Mechelen.

In 1501 benoemde **Filips de Schone** Frans tot **postmeester van de Nederlanden**. Filips de Schone was de zoon van Maximiliaan van Oostenrijk en Maria van Bourgondië en vader van Karel V. Hij was de laatste vertegenwoordiger van de Bourgondiërs en de eerste koning van de Spaanse Habsburgers door zijn huwelijk met Johanna van Castilië, dochter van het katholieke koningspaar Ferdinand van Aragón en Isabella I van Castilië)

Na de dood van Isabella van Castilië op 26 november 1504 werd Filips' vrouw Johanna de Waanzinnige koningin van Spanje. Filips had nieuwe postroutes nodig en sloot op 18 januari 1505 een bijkomende overeenkomst met Frans van Tassis. Hij kreeg een vast jaarlijks bedrag om een zestal verbindingen operationeel te maken, met telkens een maximale bestelduur:

Brussel-Innsbruck 5,5 dagen (6,5 in de winter)

Brussel-Parijs 44 uren (54 in de winter)

Brussel-Blois 2,5 dagen (3 in de winter)

Brussel-Lyon 4 dagen (5 in de winter)

Brussel-Granada 15 dagen (18 in de winter)

Brussel-Toledo 12 dagen (14 in de winter)

Zijn koeriers reden te paard van poststation (relais) naar het andere. Een paard kon ongeveer 150 km per dag afleggen. De relais werden beheerd door “postmeesters” die meestal ook herbergier, hotelhouder of grote boer waren. Zij bezaten een aantal paarden die zij ter beschikking stelden van de post. Een postrelais omvatte meestal een woonhuis met kamers voor de gasten en het personeel, een stalling en bijgebouwen. Postiljons (koetsiers) gebruikten de gehuurde paarden tot aan het volgende poststation en brachten ze ook weer terug. Het beroep van postiljon was ook heel gevaarlijk. Dikwijls werden zij overvallen door struikrovers. De koetsiers waren gewapend om eventuele overvallers af te schrikken. Later maakten de postiljons gebruik van postkoetsen.

Adelstand

De Tassispost bleek bijzonder effectief en de organisatoren ervan zagen zich in 1512 tot de adelstand verheven. Op 31 mei 1512 verleende keizer Maximiliaan de erfelijke titel van paltsgraaf ("comites palatii Lateranensis") aan Frans en zijn broers Leonardo, Janetto en Ruggero (Roger), evenals aan de zonen van deze laatste (Giovanni Battista, Davide, Maffeo en Simone). Hij kreeg ook een aangepast wapen: onder een zilveren das (het dier waarnaar de familie de Tasso genoemd werd) op een blauw veld, boven een zwarte adelaar op een gouden veld, dat alles bekroond door een gouden jachthoorn.

De functie van postmeester werd **erfelijk** in 1516, toen Karel V Keizer werd.

Stadspaleis in Brussel

Frans van Tassis verhuisde in 1508 van Mechelen naar Brussel, dat een belangrijker centrum was, en kocht in 1516 in de Zavelwijk een statige patriciërswooning die hij liet verbouwen tot een fraai stadspaleis. Tegelijkertijd besloot hij zijn familienaam te verfransen tot ‘Tassis’. Het paleis bevond zich op de hoek van de later aangelegde Kleine Zavel en de Regentschapsstraat, waar nu het Koninklijk Conservatorium staat. Hij vestigde er zijn residentie en ook het hoofdkwartier van zijn befaamde postonderneming.

De postpaarden graasden op een vrij drassige plaats waar later de site Tour & Taxis met een groot goederenstation en douaneopslag kwam.

Het hof werd herhaaldelijk uitgebreid en verfraaid en stond bekend om zijn tuinen. De familie bleef er wonen tot 1701 toen zij naar Frankfurt ‘vluchtten’ (zie verder). Het bleef eigendom van de familie tot 1776. Toen werd het verkocht en bleef tot 1832 in handen van verschillende particuliere eigenaars. In 1832 nam het Koninklijk Conservatorium van Brussel er zijn intrek. In 1872 werd het hof afgebroken om plaats te maken voor het doortrekken van de Regentschapsstraat.¹ Twee gedenkplaten op een aangrenzend hoekpand herinneren nog aan het glorieuze verleden.

In de Zavelkerk liet Frans een grafkapel en crypte bouwen (die pas na zijn dood werden beëindigd).

Frans stierf kinderloos op 58-jarige leeftijd in 1517 (een onwettig kind van hem werd wel kanunnik in Luik). Het is trouwens hij die figureert in het Suske & Wiske-album “De kleine postruiter”, een strip die werd uitgegeven in samenwerking met ‘Directie Filatelie van de Post’ ter gelegenheid van 500 jaar Europese postverbindingen.

Johann Baptista van Tassis

Wanneer Frans van Tassis in december 1517 overleed, kwam de post in onze contreien in handen van zijn neef Johann Baptista, terwijl andere familieleden de organisatie van het postwezen elders in Europa ter harte namen. Keizer Karel benoemde Johann Baptista in 1520 tot ‘*Chief et Maistre Général de noz postes, par tous noz royaumes, pays et seigneuries*’.

Om de nieuwe verbindingen te financieren ontwikkelde de familie ook het postverkeer voor particulieren, wat uiteindelijk de voornaamste bron van inkomsten zou worden. Hoewel Karel V in 1517 nog uitdrukkelijk verboden had om de koerierdiensten voor iets anders dan koninklijke doelen te gebruiken, werd vanaf 1530 de dienstverlening veralgemeend.

Johan Baptista was een bezige bij. Behalve twaalf wettige kinderen had hij ook twee kinderen uit een andere relatie die door Keizer Karel in 1539 zonder aarzelen gewettigd werden zodat ook zij een belangrijke rol konden spelen in de organisatie van het internationale postverkeer. Ze zijn allemaal te zien op het Tassis-drieluik, een 16^{de}-eeuws triptiek in opdracht van Johann Baptista gemaakt voor de familiekapel in de Brusselse Zavelkerk. Het werk, in 1846 overgebracht naar Slot Sankt Emmeram in Regensburg, wordt toegeschreven aan Bernard van Orley.

Naast stadswoningen in Mechelen en Antwerpen bezat de familie vanaf 1519 ook een kasteel in Hemiksem (na het huwelijk van Johann Baptista met Christina van Wachtendonk).

De gouden 17de eeuw: uitbreiding van de postactiviteiten, hoger in de adelstand

Lamoraal I

Lamoraal I van Tassis (1557-1624, kleinzoon van Johann Baptista) werd in 1615 erfelijk **hoofdpostmeester van het Rijk** en verhuisde in dat jaar zijn hoofdkantoor naar Brussel. Brussel was ideaal gelegen voor een interessant netwerk naar Amsterdam, Wenen, Madrid en Parijs.

Hij verwierf voor zijn geslacht op 8 juni 1624 de titel van **rijksgraaf**, nadat op 16 januari 1608 al de titel **rijksvrijheer** ('Imperial Baron') was verleend. De hieruit voortvloeiende quasi-monopoliepositie bracht de familie politieke invloed en een enorme rijkdom.

In de eeuwen die volgden beheerde het geslacht plaatselijke en nationale postdiensten in het Heilige Roomse Rijk, Spanje, Italië, Hongarije en de Nederlanden, waarbij het 20.000 koeriers in dienst had.

Tijdens de gehele 17^{de} eeuw ontwikkelde het postwezen zich verder. Er kwamen meer en meer postrelais en de postlijnen vertakten zich in alle landen waarbij ze overal eigen kenmerken kregen. De familie investeerde haar inkomsten in land en dat zou uiteindelijk tot een eigen rijksvorstendom leiden.

Eind 16e eeuw kocht Lamoraal I het kasteel van Buizingen, later aangevuld met een heerlijkheid in La Roche-en-Ardenne.

Lamoraal II

Lamoraal II van Tassis (1621-1676) was de enige zoon van graaf Leonard II van Tassis (1594-1628) en de Brusselse gravin Alexandrine de Rye. Hij was een kleinzoon van Lamoral I. Zijn vader stierf onverwacht in 1628. De zevenjarige Lamoraal II erfde de functies van keizerlijk postmeester-generaal en postmeester van de Spaanse Nederlanden (sinds 1581 gescheiden van de Noordelijke Nederlanden). Tot zijn volwassenheid oefende zijn moeder de voogdij uit. Ze liet hem grondig onderrichten over het postwezen en vele talen leren, waaronder Nederlands, Frans, Duits, Italiaans, Spaans en Latijn. De graven van Tassis schenen tot de lagere adel te behoren. Genealogisch onderzoek in opdracht van Lamoraals moeder suggereerde evenwel dat ze afstamden van het patricische geslacht Della Torre uit Milaan (ook gekend als *Torriano*). De familie liet Jules Chifflet een boek publiceren *Les marques d'honneur de la maison de Tassis* (1645). Op basis hiervan ondertekende Lamoraal II al in 1646 met *Lamoral Claudius Franciscus de la Tour*, graaf van Tassis, hoewel de naamsverandering nog niet door de keizer was goedgekeurd. Met het oog hierop had hij zijn moeders initiatief voortgezet en in 1647 de genealoog Engelbert Flacchio ingehuurd om een boek te

schrijven over de dynastieke geschiedenis van het Huis Tassis. Het werd in 1709 gepubliceerd door zijn zoon en opvolger Eugeen Alexander.

Op 6 oktober 1649 erkende koning Filips IV van Spanje dat de Tassis afstamden van de Torriani. Keizer Ferdinand III aanvaardde de naamswijziging op 24 december 1650. In 1653 verving de familie de keizerlijke adelaar in hun wapen door de toren van de Della Torre. Ze behielden de das van de Tassis in het hartschild. **Lamoraal II werd zo de Eerste Prins van het Huis von Thurn und Taxis.**

Lamoraal II ruilde Buizingen in en verwierf van zijn schoonfamilie nieuwe domeinen in Kasteelbrakel en Ittre (1670). Als zomerverblijf richtte hij het Kasteel Beaulieu op in Machelen (op de Woluwelaan dichtbij knooppunt ring Brussel/E19). In de Zavelkerk creëerde hij in 1678 een tweede grafkapel, een barokparel gewijd aan Ursula.

Verhuis van Brussel naar Frankfurt, verduitsing van de naam, verhuis naar Regensburg

Eugen Alexander von Thurn und Taxis (zoon van Lamoraal II) werd in **1686** nog door keizer Leopold I in de rijksvorstenstand (**Keizerlijke Prins**) verheven, een status die op 4 oktober **1695 erfelijk** werd, maar kort daarna verloor hij het beheer over de posten in de Spaanse Nederlanden aan een Fransman en dit ten gevolge van het uitbreken van de Spaanse Successieoorlog in 1701. De **Spaanse Successieoorlog** (1701–1713) was een oorlog van Engeland en Frankrijk tegen onder andere het koninkrijk Frankrijk en het Spaanse Rijk. De geallieerden slaagden uiteindelijk in hun opzet: ze verhinderden dat deze twee rijken geregeerd werden door Lodewijk XIV van Frankrijk. Hij was als schoonbroer de erfgenaam van Karel II, de laatste Spaanse Habsburgse koning, die jong en kinderloos stierf. Maar bij de start van de oorlog in 1701 liet Lodewijk XIV Franse troepen de Spaanse Nederlanden in bezit nemen en Lodewijk XIV wou een Franse postmeester in de Spaanse Nederlanden.

Daardoor verhuisde de familie 'Tour et Tassis' in 1701 de zetel van de activiteiten uit Brussel naar de keizerlijke hoofdstad Frankfurt am Main en verduitssten ze hun naam tot 'Thurn und Taxis'.

In 1748 verhuisde de familie (op vraag van de Keizer) van Frankfurt naar Regensburg in Beieren. Regensburg werd dan immers de hoofdzetel van het parlement van het Rijk. Daar kreeg de familie in 1810 de gebouwen van een Keizerlijk Benedictijnenklooster (met 500 kamers) (in rococo stijl) (als compensatie voor het kwijtspelen van hun concessie in Beieren, nadat die gebouwen onder Napoleon waren ontwijfd) (nu geheten Sankt Emmeran Kasteel), waar sinds 1883 na een reconversie tot paleis de familie nog altijd

haar hoofdzetel heeft. Je kan het paleis (dat meer dan 500 kamers bevat) bezoeken in het weekend (17 euro).

Het einde van het monopolie in de 19^{de} eeuw

De 19^{de} eeuw ging gepaard met grote veranderingen in de geschiedenis van de post. Tijdens de eerste helft was er aanhoudend oorlogsgeweld en kwam er een eind aan het rijk van Napoleon. De technologische vooruitgang die daarop volgde had een grote impact op de organisatie van de post. Zo was er de opkomst van de **spoorweg** die zorgde voor een aanzienlijke tijdswinst bij het vervoer van poststukken en die luidde het einde in van de paardenpost via relais. Het volume aan post groeide ook omdat iedereen correspondentie begon te versturen.

Het monopolie van de familie Thurn en Taxis op de postbedeling botste ook met het groeiend **nationalisme**. Elk land wilde zijn eigen postbedeling want dat was een aanzienlijke bron van inkomsten. De leden van de familie Thurn und Taxis werden echter steeds royaal gecompenseerd voor hun verliezen.

In Pruisen kregen ze in 1819 drie landgoederen in Posen. In 1888 woonden op het grondgebied van de familie circa 100.000 mensen en bracht het jaarlijks 1,1 miljoen mark op. Maximilian Karl von Thurn und Taxis stond in 1867 de laatste postrechten van de familie tegen een vergoeding van drie miljoen taler af aan Pruisen dat de postrechten nationaliseerde.

Door het verwerven van al die grond kwam het geslacht echter ook in het bezit van circa **120 regionale brouwerijen**, die later werden samengevoegd tot de brouwerij Thurn und Taxis. Deze werd in 1996 overgenomen door de Paulaner Brauerei Gruppe in München, die echter nog steeds onder de oude naam bier brouwt.

Het Huis von Thurn und Taxis vandaag

Er zijn heel veel lijnen in de familie von Thurn & Taxis, met enorme rijkdommen. Naast de brouwerijen, werden ze ook actief in het bankwezen. Ze hebben vooral veel eigendommen in Duitsland.

Het huidige hoofd van het Prinselijk Huis von Thurn & Taxis is Albert von Thurn & Taxis, 12^{de} vorst (titel gaat alleen over in mannelijke lijn). Hij is een rechtstreekse afstammeling van Ruggero de Tasso, broer van Francesco de Tasso. Hij is 43 jaar oud en heeft 2 oudere zussen. Hij is niet officieel getrouwd en heeft officieel ook geen kinderen. Zijn vader Johannes stierf in 1990 (geboren in 1926, 34 jaar ouder dan zijn vrouw Prinses Gloriamaria). Hij woont in Zurich en is ook gekend als racer. Hij heeft een geschat vermogen

van 1,5 miljard dollar (Forbes Magazine). Zijn zus Maria Theresia, die in Londen woont, is een schilder en had tot 9.11.25 een tentoonstelling bij Esther Verhaeghe in Elsene.

De familie heeft geen eigendommen meer in België en er wonen in ons land ook geen nazaten van de familie.

Zie ook hun website www.thurnundtaxi.de

Het ontstaan van de site Tour & Taxis in Brussel

Dit is de naam van het voormalig maritiem station met douane- en opslagcomplex, gebouwd tussen 1902 en 1910. Het bestaat uit gebouwen in eclectische stijl met invloed van de art nouveau, ontworpen door architect **Ernest Van Humbeeck**, in samenwerking met ingenieur Jules Zone voor de gebouwen in het **douanegebied**, en door de architecten Constant Bosmans en Henri Vandeveld, geassocieerd met de ingenieurs Frédéric Bruneel en Jules Zone, voor de gebouwen in de **spoorwegzone**.

Vanaf 1850 maakte de exponentiële groei van de industriële en commerciële activiteit in Brussel – en in het gehele land – het noodzakelijk het spoorwegnet van de hoofdstad te ontlasten en een nieuwe haven met een moderne infrastructuur aan te leggen die was aangepast aan de omvang van de nieuwe vaartuigen en de dichtheid van het scheepvaartverkeer. Om de *intra muros* gevestigde haven te vervangen, stemde de Stad Brussel in met de aanleg van een nieuwe haven, *extra muros*, die voor zeeschepen toegankelijk was. Het zou dertig jaar duren voor dit plan voor een zeehaven werd verwezenlijkt.

De in 1881 opgerichte *Cercle des Installations Maritimes de Bruxelles*, een economische en politieke lobbygroep, vertrouwde de studie van de nieuwe inrichtingen toe aan de ingenieurs Jules Zone en Alphonse Casse. Een voorontwerp dat Jules Zone in 1890 publiceerde, mondde uit in verschillende aanvullende studies én intense propaganda, wat in 1895 leidde tot de beslissing om een zeehaven aan te leggen op de vlakte van Thurn & Taxis en om het kanaal tot zeewaterweg om te vormen. Na talrijke botsingen en verdragingsmanoeuvres, waarbij onder meer de Staat en de Stad tegenover elkaar kwamen te staan, werd de *Société Anonyme du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles* [Naamloze Vennootschap Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel] officieel opgericht bij K.B. van 11.07.1896. De aandeelhouders waren de Belgische Staat, de provincie Brabant, de Stad Brussel – eigenaar van het kanaal en promotor van het project – evenals negen Brusselse gemeenten en Vilvoorde. De vennootschap had tot doel het kanaal tot scheepvaartweg om te vormen, een haven met infrastructuur te bouwen, en het geheel te exploiteren.

Er werd gekozen voor een terrein in Laken dat aan de familie von Thurn und Taxis toebehoorde. De site, die in 1872 eigendom van de 'Vastgoedmaatschappij van Zuid-Duitsland' was geworden, werd door de Belgische Staat gekocht. Als voorwaarde voor haar bijdrage tot de bouw van de installaties, onderhandelde de Stad vanaf 1892 over de annexatie van 89 hectare: 52 op Laken en 37 op Sint-Jans-Molenbeek. De wet van 19.08.1897 verleende aan Brussel de gebieden die ze opeiste, maar ze voorzag wel in een compensatievergoeding voor de gemeente Laken. Via dezelfde wet nam de Vennootschap Zeekanaal en Haveninrichtingen de rechten en plichten van de Stad over met betrekking tot de voorlopige opslag en de inklaring van de goederen.

Een project uit 1896 voorzag in twee schuin op het kanaal geplaatste dokken, maar dat plan werd vervangen door dat van één dok parallel aan de Groendreef, zodat ruimte vrij kwam voor de vestiging van een goederenstation met opslagplaatsen dat het te klein geworden station van de Groendreef moest vervangen. Dit plan, dat in 1897 door de Staat werd goedgekeurd, betrof een bouwblok afgebakend door de Picardstraat in het zuiden, de nieuwe Havenlaan in het oosten en de Dieudonné Lefèvrestraat in het noorden. Het omvatte opslagplaatsen, een station en een douanedienst in het zuidelijke gedeelte en terreinen gereserveerd voor commerciële doeleinden in het noordelijke; het geheel was bereikbaar via een sporenbundel die in het noordwesten aansloot op de ringspoorlijn en liep onder twee bruggen die waren gepland om respectievelijk de toekomstige Jubelfeestlaan en Emile Bockstaellaan, en de toekomstige Jean Dubrucq laan en Antoine Clessestraat met elkaar te verbinden. In het oosten liep het spoorwegnet via de Havenlaan door in een reeks sporen die de twee oevers van de zeehavendokken bereikbaar maakten. Het wegvervoer werd in de Picardstraat geconcentreerd.

In april 1900 werd de firma Blaton, Declercq & Lapierre belast met de uitvoering van het zeehavendok; de werken werden officieel in 22.07.1900 opgestart, in aanwezigheid van koning Leopold II. De werken voor de bouw van het station, de publieke opslagplaats en de aanhorigheden werden in 1903 gegund en waren klaar in 1907 – een recordtijd gezien de omvang van de onderneming en de moerassige aard van het terrein. In 1908 werden de terreinen van Thurn en Taxis door de Staat doorverkocht aan de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel. De in september 1914 geplande inhuldiging van de haveninrichtingen vond pas na de oorlog plaats, op 12.11.1922, in aanwezigheid van koning Albert en koningin Elizabeth.

Het reusachtige douane- en opslagcomplex van Thurn en Taxis strekt zich over bijna 37 hectare uit en wordt gestructureerd door een netwerk van spoorlijnen. Meer dan een halve eeuw lang bleef dit het centrale knooppunt van de goederentransit van de hoofdstad. Het complex stond rechtstreeks in verbinding met het water, het spoor en de weg en vervulde **drie essentiële functies: het snelle transport van goederen, hun opslag onder douane, en de inning van taksen en accijnzen.**

Deze plek was tot in de jaren 60 zeer levendig, met **3000 mensen** die er werkten. **Vanaf eind jaren 1950 werd de site van Thurn en Taxis buiten dienst gesteld als gevolg van de snelle ontwikkeling van het wegtransport en de opening van de binnengrenzen in de Europese Unie** (in 1968 werd de Europese douane-unie van kracht). Van 1968 tot 2000 raakte de site in onbruik en verval.

De site Tour & Taxis sinds 2000

De NMBS verkocht in 2001 de site voor €32,5 miljoen aan een consortium, bestaande voor 50% uit Robelco (de projectontwikkelingsmaatschappij voor 50% eigendom van IRET, de projectontwikkelingsmaatschappij van Eric Devocht, en voor 50% eigendom van Royal Properties, de projectontwikkelingsmaatschappij van Jan Lisman) en voor 50% Extensa, een dochter van AvH.

In 2008 werd het nieuwe masterplan voor de site door het Brussels Gewest goedgekeurd en begon de herontwikkeling. In 2015 verwierf AvH, via haar dochters Leasinvest en Extensa (sinds 2021 gefuseerd tot Nextensa) de volledige controle (eerst door de overname van de aandelen van Eric Devocht en later die van Jan Lisman).

In de afgelopen twee decennia heeft deze site een metamorfose ondergaan, van een industriële logistieke site naar een dynamische multifunctionele (wonen, werken, sporten, horeca, winkelen, recreatie, cultuur) en vooruitstrevende, innovatieve stadswijk, waar duurzaamheid centraal staat. Men noemt het een 15-minutenstad, waar alles dat je nodig hebt, binnen handbereik is, zonder dat je een auto nodig hebt.

Opslagplaatsen B en A, respectievelijk het Koninklijk Pakhuis en de Sheds, werden eerst gerenoveerd door het bureau Archi 2000. Andere gebouwen werden in de jaren 2010 gerestaureerd. Tegelijk werden verscheidene bouwwerken op de site gesloopt, waaronder de kantine (Picardstraat nr.13), het huis van de onderstationschef, het paviljoen van de controleur, de herstelwerkplaatsen voor werktuigen en de garages. De talrijke spoorlijnen die het terrein doorkruisten, verdwenen geleidelijk in de jaren 1990 en begin jaren 2000.

Ten noorden van opslagplaatsen A en B werden in 2014 en 2017 twee passiefgebouwen opgetrokken: de nieuwe zetel van Leefmilieu Brussel (architectenbureaus Cepezed en Philippe Samyn & Partners) en het Herman Teirlinckgebouw van de Vlaamse Regering (architectenbureaus Neutelings Riedijk & Conix RDBM). Op 08.05.2014 werd in het westelijke deel van de site het Tour & Taxis Park ingehuldigd (bureau Bas Smets), dat werd verlengd op het oude gebogen tracé van de spoorlijnen, aansluitend op het Park van Lijn 28, dat in datzelfde jaar op grondgebied Molenbeek was aangelegd.

Onderdelen van de site

Hotel des Douanes

Hier kwamen de bedrijven en handelaars hun douaneformaliteiten vervullen. Beneden lange ruimte met douanebedienden. Op de eerste verdieping kantoren van de douanedirectie.

Koninklijk Pakhuis/Entrepôt Royal

Gebouwd tussen 1904 en 1906 naar een ontwerp van Ernest Van Humbeeck. Eclectisch, vleugje Art Nouveau. Het was bedoeld voor langdurige opslag, met verschillende verdiepingen, liften en loopbruggen. De centrale voorgevel toont de wapenschilden van Belgische steden en provincies. Hierboven wordt het wakende oog van de Romeinse god van de handel, Mercurius afgebeeld. Klokkentoren met wereldbol.

Werd als eerste gebouw gerestaureerd in 2008.

Sheds

7000 m². Met zaagtanddak dat niet door pilaren moet worden ondersteund. Daglicht via noordelijke ramen in dakstructuur. Bedoeld voor de tijdelijke opslag van goederen waarvoor douanerechten betaald moesten worden (tabak, suiker, textiel, alcoholische dranken,...)

Nu gebruikt door: Circusschool van Brussel, WOM Museum (World of Mind = visuele illusies), Bubble Planet Experience, een carting parcours, de grootste padelclub van brussel, naast tijdelijke tentoonstellingen, beurzen, evenementen, etc.

Maison de la Poste et Dépôt des Colis (Postkantoor en Pakketdepot)

Ontworpen door Constant Bosmans en Henri Vandeveld (niet de gekende Henri Vandevelde). Hier werd alle post verwerkt. Hier zat ook de spoorwegdirectie. Het Pakketdepot is een vierkante toren en een klein rechthoekig gebouw: bedoeld voor pakketten en goederen die onderworpen waren aan accijnzen (douanerechten zijn invoerrechten; accijnzen zijn verbruiksbelasting op schadelijke of luxueuze goederen).

Goederenstation/Gare Maritime

Het goederenstation, beter bekend als het Maritiem Station (Frans: *Gare Maritime*)(omdat het belangrijk was als station waar goederen die via het kanaal werden vervoerd te transporteren), werd ontworpen door ingenieur Frédéric Bruneel. Met een grondoppervlakte van 4 ha (140 meter breed en 280 meter lang) ging het toen om het grootste goederenstation van Europa. Het functioneerde als inklarings- en opslagcomplex voor de hele Brusselse agglomeratie.

Functioneerde van 1905 tot 1994. In juni 1994 wordt voor de eerste maal het festival Couleur Café georganiseerd op het terrein van het goederenstation.

In 2020 volledig gerenoveerd. De volledige ruimte onder de zeven aaneengeschakelde stalen kappen, drie grote en vier kleine, is nu publiek toegankelijk gemaakt. Onder de zijbeuken van de bestaande kapconstructie heeft Neutelings Riedijk Architecten twaalf houten paviljoenen geplaatst in Cross Laminated Timber (CLT) met eikenhouten gevelafwerking (FSC). Dit zorgt voor een enorme reductie van de hoeveelheid cement (dus ook energievriendelijker), in beton zou het gebouw vijf keer zwaarder zijn geweest. De keuze voor hout had ook een gunstige invloed op het bouwproces: dankzij prefabricatie en de droge afbouwmethode was de bouwtijd aanzienlijk korter dan bij traditionele bouw.

Geïnspireerd op de 'Ramblas' is aan weerszijde van de evenementenruimte een aangename groene wandelboulevard gemaakt.

De Gare Maritime is volledig energieneutraal. De glasgevels aan de Picardstraat zijn voorzien van zonnecellen en op de hoogste daken is er een totaal oppervlak van 16.000 m² aan zonnepanelen.

Batiments des Produits Dangereux

Visoliekaai

BEL gebouw

Een blikvanger van het terrein is het nieuwe passieve BEL van Brussel Leefmilieu (met de bijnaam de Broodrooster)(2014).

Herman Teirlinckgebouw

Op het noordelijke deel van de site staat een nieuw kantoorgebouw voor de Vlaamse Overheid, het Herman Teirlinckgebouw (2017). Dit gebouw is ontworpen door het Amsterdamse architectenbureau Neutelings Riedijk, dat ook de Gare Maritime heeft hertekend.

Park

Ook werd er op het terrein een park aangelegd door Bas Smets, dat zich uitstrekt van het kanaal tot de metrostations Belgica en Pannenhuis (8 ha). Op termijn wordt dit deel van het park verlengd tot het metrostation Bockstael.

Park Lane

Ten Westen werd al Park Lane (Parkdreef) met appartementsblokken ontwikkeld.

Lakeside

Ten noorden van het Park komen nog verschillende appartementsgebouwen (Lakeside), waarvoor begin april 2026 een vergunning werd bekomen.