

Randers Havneomdannelse

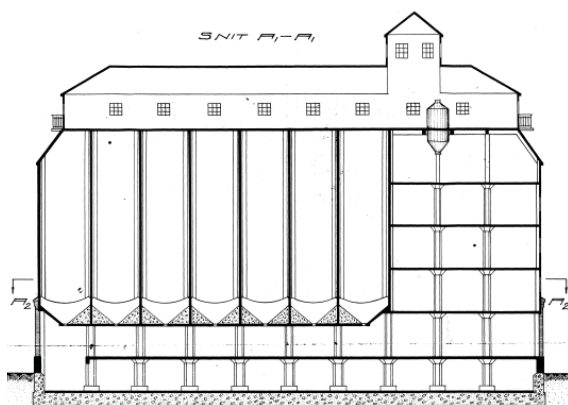


DLG-silopakhusanlæg ved Randers Havn.

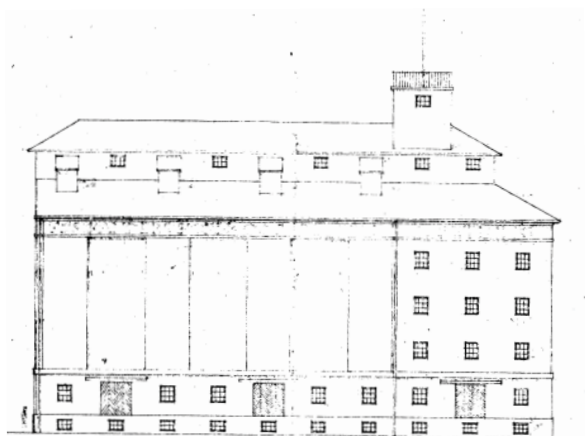




Kongensgade 6, et af landets ældste silopakhus fra 1919.



Kongensgade 6, snit som viser bygningens siloer og de regulære etager mod øst.



Kongensgade 6, sydfacade mod Kornkajen. Her ses det karakteristiske elevatorstårn og det lukkede vs. den åbne facadeudtryk



Kongensgade 8 fra 1935.

Havnens bygningsmiljøer er i stor udstrækning opstået ved tilføjelse af elementer i flere lag, hvilket er vigtigt at respektere og understrege ved havnens omdannelse. Pakhuse og siloer er havnens mest karakteristiske bygninger og en fast del af ethvert havnemiljø.

Fra begyndelsen af 1900-tallet blev jernbeton anvendt i silobyggeriet i tiltagende omfang, med forskellige overgangsformer frem til 1920'erne. Omkring 1930 var en ren jernbetonkonstruktion blevet det foretrukne. Som eksempler på anvendelse af jernbeton i stor skala, spiller jernbetonbygningerne en kulturhistorisk vigtig rolle for den arkitektoniske udvikling. Danske ingeniører kom til at indtage en førende rolle inden for jernbetonbyggeriet. Dermed fortæller de danske jernbetonsiloer en vigtig historie om et felt, hvor danske ingeniører markerede sig stærkt internationalt.

En af de tidligste jernbetonsiloer på danske havne blev opført i Randers i 1919.

Dlg-komplekset på Kornkajen i Randers havn består af flere generationer af siloer og pakhuse. Det ældste silopakhus ligger i dag centralt placeret i komplekset, med de store siloer fra efterkrigstiden i ryggen mod Toldbodgade.

Hele bygningskomplekset er karakteristisk trukket tilbage fra kajkanten, hvorved der er anlagt jernbane sandsynligvis omkring år 1900 og forlænget forbi DLG's bygninger omkring år 1920. Bygningernes store skala og de tæt liggende bygningskomplekser danner særegne miljøer, hvor mange udviklingsperioder er repræsenteret. Det er en stor kvalitet for forståelsen og oplevelsen af den industrialiserede havn, når pakhuse fra flere perioder er bevaret.

De karakteristiske jernbetonbygninger har videreført elementer fra de tidligere murede silopakhus med elevatorstårne og fordelingsloft over siloerne, og flere af dem foruden med en etageinddelt pakhusdel, med mulighed for maskineri til bl.a. tørning, rensning og vejning. Under siloerne er en søjlebåret etage, hvorfra kornet kunne tappes.

Kongensgade 6

Kongensgade 6 er opført i 1919 og er et af landets ældste silopakhus opført i jernbeton - nærmere betegnet Danmarks anden ældste. Det er opført af Kampmann, Kierulff og Saxild i samarbejde med arkitekt Th. Havning. Danmarks ældste silopakhus i jernbeton ligger i Odense og blev opført i 1917.

Bygningen er meget karakteristisk, for periodens silopakhus, udført med høj sokkel for at bringe gulv og portåbninger, langs hele bygningens langside, op i perronhøjde. Dette lettede, sammen med læsseramper, omlæsningen mellem jernbanevogne og pakhus.

I 1985 fik bygningen et nyt lastetårn, længst mod øst samt nyt lasterør. Lastebukken er dog genanvendt men forhøjet og flyttet fra dens tidligere placering ved bygningens østvendte gavl. Flere silobygninger havde også regulære etager langs siderne eller i den ene ende. Kongensgade 6 er et eksempel på et af disse pakhuse med regulære etager i den østlige ende, hvilket også afspejler sig i facaden, ved åben vs. lukket facade, hvor siloernes geometri antydes. Siloerne består af 23 celler i varierende størrelser fordelt over et modulnet på ca. 4,25 x 4,25 m. Etagedelens søjler er placeret efter samme modulnet. Silopakhuset er i alt ca. 611 m² i grundplan.

Kongensgade 8

I 1935 opførte Randers Korn- og Foderstof Forretning Kongensgade 8, som består af et siloanlæg og kagepakhus. Bygningen er ligeledes opført i jernbeton og siloanlægget har 29 celler på ca. 3,3 x 4 m.



Kongensgade 8 med velbevaret elevatorstårn. Her ses også mellemrummet som dannes af anlæggets voluminøse bygningsmasser.

Etagedelens søjler er placeret over et net på ca. 4 x 4,25 m. Bygningen er meget karakteristisk med sine rundende hjørner og det velbevarede elevatorstårn, som fremstår som en udbygning på taget af anlægget, er meget karakteristisk for perioden. I facaden ses at portåbningerne er sænket i forhold til Kongensgade 6 og har derved knap så høj sokkel. Dette skyldes tidsperioden "den moderne industrihavn", som indtog omkring år 1930 og svarer nogenlunde til den industrihavn vi kender i dag. I stedet for godstoge kom der nu mobile transportmidler til med gummi- og lufthjul, hvilket også medførte at brosten begyndte at vige for beton, senere efterfulgte asfalt. Ved omlæsning til mobile transportmidler var man ikke afhængig af perronhøjden. I facaderne ses spor fra gentagende portåbninger, som sås på mange pakhuse.

Løbende tilbygninger:

1969	Påbygning af halvtag mod nordvest.
1970	Påslag ved eksist. silo mod øst.
1980	Forhøjet tagkonstruktion på pakhus.
1993/94	Påslag mod Kongensgade/nordøst

Anlægget er bygget op efter samme plan princip som Kongensgade 6.

Kongensgade 8 udgør ca. 1300 m² i grundplan (opr. bygning).

Efterkrigstiden bar præg af endnu højere silobygninger med endnu større grundplan. 1950'ernes og 1960'ernes siloanlæg er renset for egentlig dekoration. Spor fra støbning og forskalling samt konstruktive inddelinger giver dog disse bygningers facader rytme, stoflighed og dermed deres helt egen identitet.

Kongensgade 4

I 1959 udvider Randers Korn- og Foderstof Forretning med et nyt siloanlæg, hvilket netop udgør et eksempel på 60'ernes nævnte udvikling for silobygninger. Bygningens skala er vokset og er en sammenstilling af rene geometriske former.

Siloanlægget består af 41 celler på 2,5 x 2,8-3,2 m og udgør 402 m² i grundplan.

Allerede i slutningen af 1960 udvides anlægget med ca. 155 m², som indeholder yderligere 20 celler af omtrent sammen dimensioner.

Dette siloanlæg har også en reel etageinddelt pakhusdel i den ene ende, dog noget mindre end de tidligere siloanlæg og siloerne udgør derfor en endnu større del af denne bygning.

I 1979 opføres to separate siloer vest for det eksisterende siloanlæg og i 1996 udvides anlægget med yderligere et påslag mod nord.

Toldbodgade 6

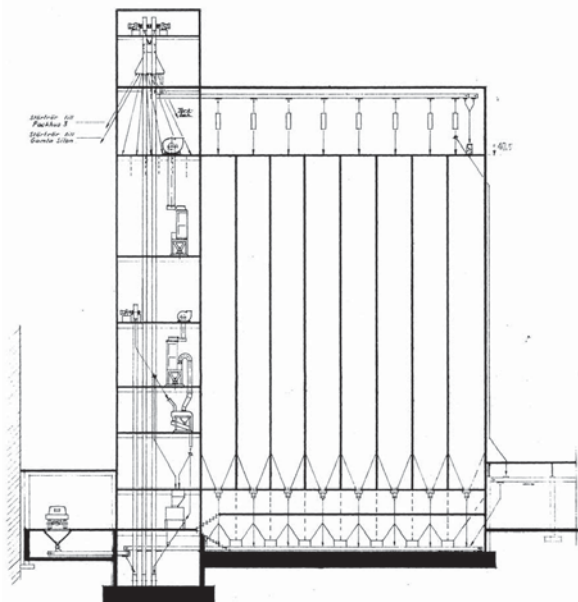
Den første bebyggelse blev opført i 1909 for Jydsk Andels-foderstofforretning og bestod af et pakhus med krydsende gennemkørsel mellem Kongensgade og Toldbodgade. Dette blev dog nedrevet i 1961 for opførelse af et nyt anlæg som indeholder magasin, siloblok og maskintårn i perioden 1961-64. Anlægget omfatter 1150 m² i grundplan og op til 10 etagers højde.



Kongensgade 4 udgør et karakteristisk eksempel på 1950'ernes og 1960'ernes silobygninger.

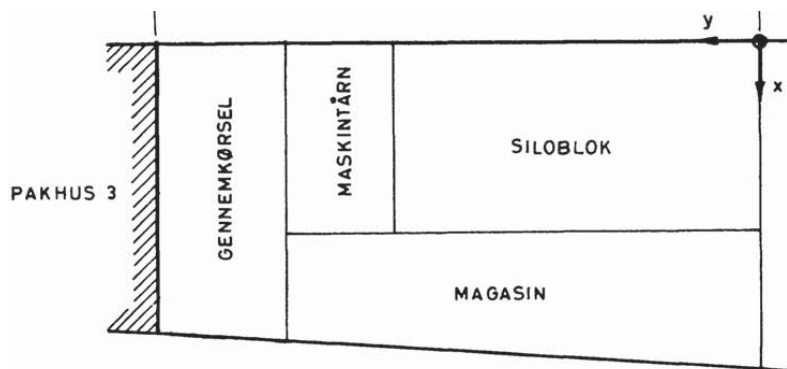


Toldbodgade 6.



Toldbodgade 6. Snit igennem påslag (tidligere gennemkørsel), maskintårn og siloblok.

Planen så således ud:



Gennemkørslen blev dog senere lukket og inddraget i siloanlægget.

I 1980 udskiftede man eksisterende korntørreri og oliefyrskedel, som dog ikke fik indflydelse på bygningernes udtryk.

Det er ikke mindst lige så vigtigt at nævne mellemrummet som dannes imellem disse enorme silopakhuse. Derfor er det vigtigt at tage stilling til bebyggelsen som helhed, da den samlede oplevelse af miljøet ellers kan gå tabt.



Kulholmsvej 4A set fra Kulholmsvej mod Randers Bro.

Jernbanens indtog fik også indflydelse på pakhusene, som blev lave fladepakhuse, hvilket blev meget udbredt frem til mellemkrigstiden.

Introduktionen af nye tagdækningsmaterialer som tagpap (1880'erne) medvirkede også til udviklingen af fladepakhuset. De nye materialer muliggjorde en lavere taghældning, hvilket igen betød at bygningen kunne gøres bredere. Til gengæld blev det nødvendigt med fritstående tagbærende stolper i pakhusets indre.

Kulholmsvej 4A

Dette er Kulholmsvej 4A bl.a. et eksempel på. Det er opført i 1939 som et stykgodspakhus. Pakhuset er, ifølge kort over Randers Havn fra 1935, det eneste tilbageværende af tre stykgodspakhuse, som har ligget i forlængelse af hinanden langs kajkanten. De to andre pakhuse er nedrevet i perioden 1939-1947. Bygningen er dermed også havnens eneste tilbageværende eksempel på et klassisk pakhus i én etage. På kajsiden har pakhuset en perron i hele bygningens længde med en trappe i hver ende. Derfor er alle portåbninger i dette pakhus også placeret i perronhøjde for at lette omlæsningen mellem pakhuset og godsvogne. Portene er meget klassiske for sin periode i bemalede brædder monteret på udvendige skydedørsbeslag. Dette stykgodspakhus er således det eneste eksempel på sin periode og type på Randers Havn.

I 1948 udvides pakhuset mod vest med ca. 180 m² til ekspedition og kontor.

Pakhusets oprindelige volumen består af ét stort søjlerum og udgør ca. 720 m² i grundplan.



Kulholmsvej 4A mod havnebassinet. Her ses pakhusets perron, jernbanespor med godsvogne og kran for af- og pålæsning af skibe som ligger til ved kajen.

Kulholmsvej 2

Pakhuset er opført i 1949 af De Danske Sukkerfabrikker. Trods sin sene periode er dette et klassisk rødtmuret pakhus med højtstående portåbninger i bygningens langsider - dog er nogle i dag erstattet af mindre vinduer. Lige som de øvrige pakhuse og siloanlæg ligger også dette pakhus tilbagetrukket fra kajkanten, og jernbanesporene løber stadig langs med denne. Pakhuset bestod oprindeligt af ét stort rum og der er derfor mange muligheder for genanvendelse.

Bygningen har et meget karakteristisk buet tag og udgør ca. 675 m² i grundplan.



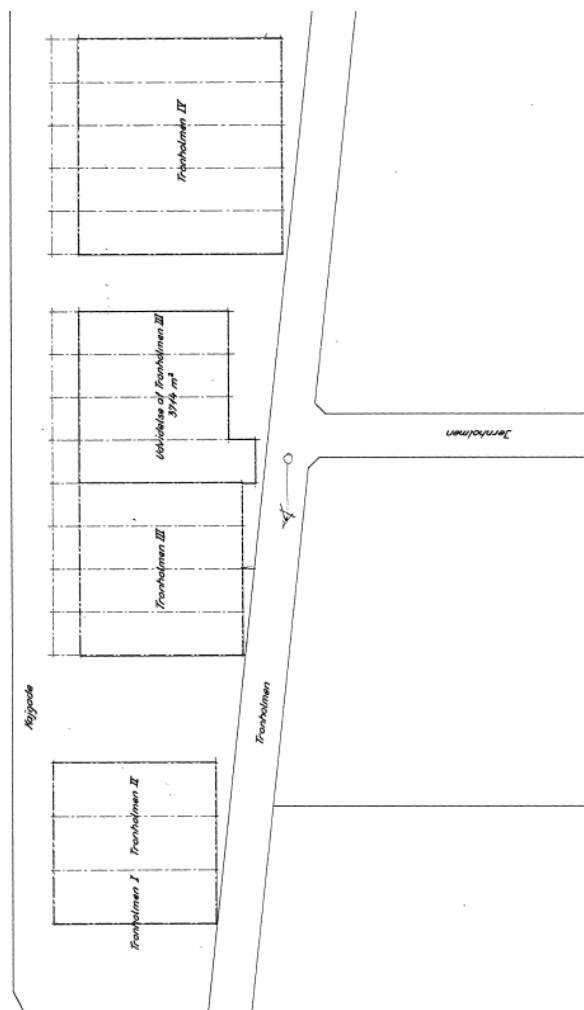
Kulholmsvej 2 set fra Kulholmsvej mod Randers Bro.



Kulholmsvej 2 set fra gangbroen over fjorden.



Tronholmen 12 hvor kedelhuset og sukkermagasinet markerer sig og refererer til den øvrige bebyggelse på Tronholmen.

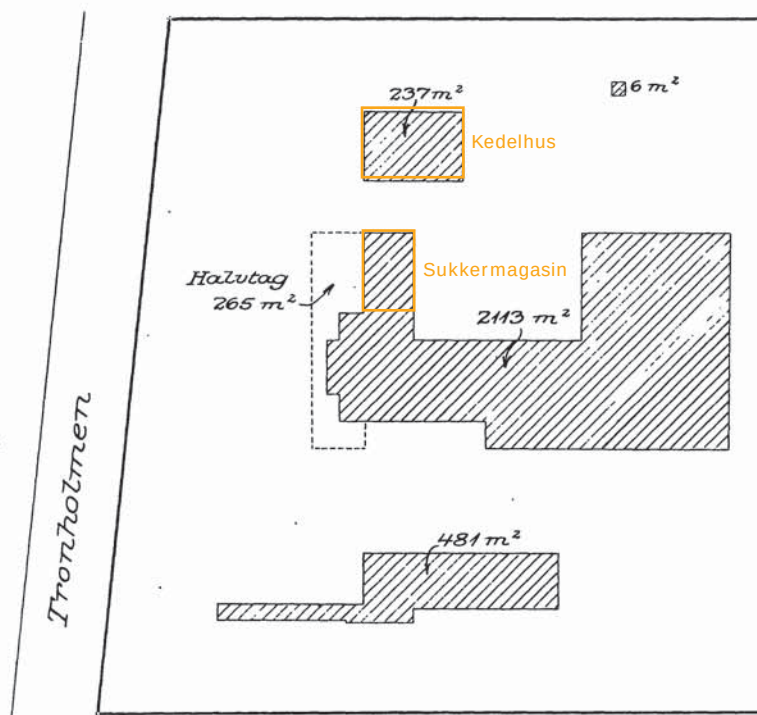


Anlægget Tronholmen I-IV

Normen var pakhuse i ét plan, og fra 1950'erne gik tendensen mod stadigt større etplansbygninger. Større fladepakhuse og bygninger i flere etager blev opført som skeletkonstruktioner i jernbeton med udmurning af facadefelterne i teglsten. Det medførte et stramt og nøgternt udtryk, rensat for overflødig dekoration. Derved blev efterkrigstidens byggerier også i endnu højere grad end tidligere ingeniørpræget.

Tronholmen 12

I 1952/53 starter opførelsen af godt 2800 m² fabriks-, lager- og kontorbygninger til mælkekondenseringsfabrik. Ud af hele anlægget udpeges to bygningsvolumener som markerer sig i mængden og kan være interessante for genanvendelse; bygningen længst mod øst, som er kedelhuset, og den høje markante bygning, som er det tidligere sukkermagasin. Bygningerne er meget karakteristiske med den synlige konstruktion i facaden, hvilket giver sig til udtryk med et hvidmalet jernbetonskelet og derimellem murede felter i rød teglsten.



I 1977 sker der flere udvidelser i anlægget. Det eksisterende kedelhus på 237 m² bliver kraftigt udvidet med 367 m² (i grundplan) i forlængelse af det eksisterende, dog lidt bredere. Allerede i 1978 udvides kedelhuset endnu engang, dog meget beskedent ved blot at udligne breddeforskellen på de to eksisterende volumener. Denne forskel afsløres af konstruktionens synlighed i bygningens nordvendte gavl. Igen i 1980 udvides kedelhuset med et værksted mod syd. Bygningen udgør i dag ca. 800 m² i grundplan.

Sukkermagasinet har været under ombygning i forbindelse med ændring af eksisterende olieinstallation til gasinstallation i 1987, samt i 1999 da Cava Plastics A/S ønskede at ændre indretningen af produktion og lager. Dog er der mulighed for at etablere ét stort rum i hele bygningens bredde og længde på ca. 135 m² i grundplan i op til 4 etager.

Tronholmen I-IV

I 1959 starter opførelsen af et pakhusanlæg for Jern- og stålforretning S. C. Sørensen A/S, som skulle vise sig at blive en stor del af den sydlige havnefront's karakter.

1. etape "Tronholmen I" bestod alene af ét enkelt pakhushus som skulle fungere som lager, men allerede i 1960 var 2. etape "Tronholmen II" planlagt ved at udvide med to tilsvarende pak-



Tronholmen III med kranskinnesystem mod kajgade.



Skorsten og kran (1994) til lastning fra kulgård ved Verdo.



Jernbanespor langs kajkanten på Randers Havn.

husemoduler, hvorefter arealet udgør 3644 m². Kun portåbningernes dimensionering adskiller udtrykket på pakhusdelen fra 1. etape og de øvrige.

Pakhuse er netop meget karakteristiske for deres periode opført med et svagt hældende sadeltag og en skeletkonstruktion af jernbeton med udfyldningsmur i rød teglsten. Øverst i facaden er pakhuse forsynet med et vinduesbånd, som sammen med få ovenlys, er de eneste lysindfald i bygningen. I bygningernes gavle, som henholdsvis vender mod Tronholmen og Kajgade, findes portåbningerne for af- og pålæsning.

Hvert pakhusmodul er ca. 20,5 m x 60,5 m hvilket udgør ca. 1230 m², og er opbygget efter et modulnet på 10 x 16 m.

I 1963 ansøgte man om opførelse af endnu en lagerbygning "Tronholmen III" til stangjern og plader. Pakhuset udgjorde 4 pakhusmoduler på ca. 3840 m² i alt. Dog bliver opførelsen udsat helt indtil 1967. Denne bebyggelse er trukket 10 m længere tilbage fra kajen end de tidligere, da dette pakhusanlæg, imod sætning til Tronholmen I og II, er forsynet med kranskinnesystemer. Dette ses i dag gentage sig i hele anlæggets bredde langs Kajgade, og dermed flugter kranskinnesystemet med det første pakhusanlæg længst mod vest.

I starten af 1969 påbegyndte opførelsen af anlæggets sidste pakhuskompleks "Tronholmen IV" længst mod vest. Denne del består af fem pakhusmoduler, dog knap 25 m længere end de øvrige og udgør i alt 6078 m².

Allerede på samme tidspunkt planlægges det at udvide Tronholmen III, hvilket påbegyndes i sensommeren 1969. Pakhuset "Tronholmen III" udvides med hele 3714 m², hvilket betød en fordobling af jernhallerne for lager af stangjern og plader. Udvidelsen består af 5 pakhusmoduler, hvoraf den del, som i dag udgør det midterste modul af Tronholmen III, er 10 m længere end de øvrige.

I 1986 opføres en ny uopvarmet stålhal på 1356 m², til opbevaring af stålprofiler i forlængelse af Tronholmen II. Den seneste tilbygning skete i 1990. Denne udgør netop mellemrummet mellem Tronholmen III og IV og består af en uisolaret stålhal på 1422 m². De to stållagerhal anbefales dog fjernet, da de ikke udgør en sammenhæng med de øvrige pakhusanlæg og den ene netop ligger i et karakteristisk havnekig fra Tronholmen til Kajgade og havnebassinet.

Hele pakhusanlægget udgør idag ca. 19.940 m² Og ved fjernelse af stålhallen og de øvrige knopskudte tilbygninger vil der være ca. 18.400 m² tilrådighed fordelt over tre pakhusanlæg.

Forståelsen af havnemiljøerne og deres udvikling er vanskelig at få gennem enkelte elementer. En del af fortællingen går tabt når bygningselementerne står tilbage uden resten af den sammenhæng de indgik i. Derfor er det mindst lige så vigtigt at tage stilling til havnens miljøer og elementer mellem bygningerne.

En anden vigtig del af opfattelsen af havnemiljøets særlige præg er derfor de infrastrukturelle elementer, dvs. jernbaner med sporforløb, vognvægte, kraner samt suge og transportanlæg.

Under den industrielle erhvervshavns periode var kul den væsentligste indførselsvare og kraftværket i Randers blev placeret så det var en central del af havnen. Kraftværkets skorsten fremstår nu næsten som et "landmark", og det skal ligeledes overvejes hvilken betydning de enkelte krananlæg har for miljøet på havnen.



Af- og pålæsning mellem pakhuse, godsvogne og skibe.

Jernbanen

Jernbanen var den størst formende kraft på land, og påvirkede udformningen af den industrielle erhvervshavn i hele hovedindustrialiseringsperioden. Derfor er mange bygninger og vejforløb umulige at forstå, uden at jernbanesporene bevares. Det er ikke mindst jernbanens stærke præg på gadeplaner og bygninger, der medvirker til, at disse områder afviger fra byens rum.

I 1860'erne blev de første jernbaneanlæg ført til havnene. De var små og bestod ofte kun af ét spor og var drevet som hestetrukne baner gennem en årrække.

Jernbanesporene forløb langs kajerne og afstanden til bygninger, placeringen og udformningen var nøje taget i betragtning. Dermed var jernbanen og den industrialiserede havn uløseligt bundet sammen.

Fra 1890'erne og gennem de følgende årtier opstod der adskillige jernbanespor på havneområderne. Det kom til at sætte et afgørende præg på havnene i perioden fra 1890 og frem til efterkrigstiden.

Jernbanesporene er sammen med kranerne de mest karakteristiske og vigtigste enkeltelementer ved siden af bygningerne.



En af de mange typer bolværk på Randers Havn.

Bolværker og kajmure

Bolværk kommer egentlig af det gamle danske ord bul, som betyder træstamme og er derfor oprindelig betegnelsen for en kajindfatning af træ.

Frem til 1870-80'erne var de mest traditionelle bolværker træbolværker, hvorefter granitbeklædte kajmure på pæleværk og med granithammer blev normen. Der findes endnu flere forskellige typer bolværker på Randers Havn.

Fra århundredeskiftet afløste jernbeton i stigende grad træ til bygning af kajmure og blev almindelig udbredt fra 1920'erne.

Danmarks første jernbetonkajmur blev bygget i Assens Havn i 1906. I 1907 fulgte bygning af en jernbetonkajmur i Randers Havn. Denne type dansk udviklet kajkonstruktion var internationalt førende i første halvdel af 1900-tallet.



Kajkant på Randers Havn.

Pullerter og fortøjningsudstyr

Havnens fortøjningsanordninger til skibene er vigtige fysiske element, forbi funktionen er let aflæselig og de har bevaret deres funktion frem til i dag.

De ældste typer, fra omkring 1800-tallet, var pullerter af træpæle. En anden gennemgående type, der blev anvendt landet over i anden halvdel af 1800-tallet og ind i 1900-tallet, var pæle eller pullerter af sten.

Med kajmure udført i murværk eller med granitparement fra 1880- og 90'erne blev fortøjningsanordningerne oftere anbragt i selve kajindfatningerne. De bestod normalt af forsænkede ringe af støbejern.

På Randers Havn findes flere forskellige tidstypiske fortøjningsanordninger i både træ og støbejern.



Fortøjningsringe på Randers Havn.



Randers kulkompagni, kuloplagring i kulgård.

3 perioder i udviklingen af kajarealerne

- Den ældre og førindustrielle havn frem til ca. 1865

Begrænset behov for åbne tilliggende kajarealer. Skibsbroer eller bolværksnære arealer var ofte brolagte, mens de øvrige arealer var grusbelagte. Der forekom kun få bygninger på havnearealerne og der var endnu ingen jernbaner men kun hestevogne.

- Tidlig industrialiserede havn og hovedindustrialiseringsfasen (1865-1930)

Markant forøgelse i belastning af havnens arealer. Oplagsbehovet for især kul blev mangedoblet, så det ene kulbjerg lå side om side med det andet, og sidst i 1800-tallet blev kraner mere almindelige. Utallige hestevogne var en del af havnebilledet, hvor der nu også kørte tunge godstog langs kajerne og de nye siloer og pakhuse. Denne udvikling medførte, at de havnenære arealer blev befæstede i sidste del af 1800-tallet.

- Den modne industrihavn (1930 til i dag)

Mobile transportmidler med gummi- og lufthjul, hvilket også medførte at brosten begyndte at vige for beton, senere efterfulgt af asfalt.

Disse tre perioder stillede meget forskellige krav til havnens landside og dennes befæstning, belægning, installationer og fortøjningsudstyr.



Krydset ved Randersbro og Havnegade ca. 1960.



Randers Havn set fra fjorden.

Inspirationskilder



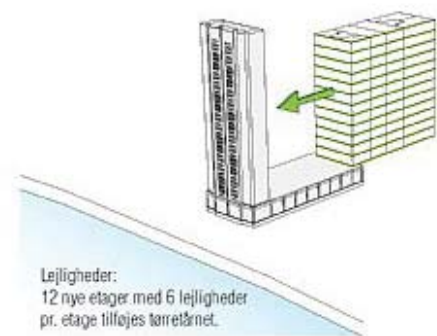
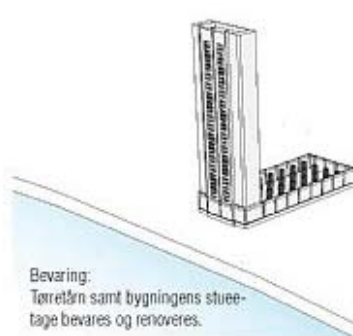
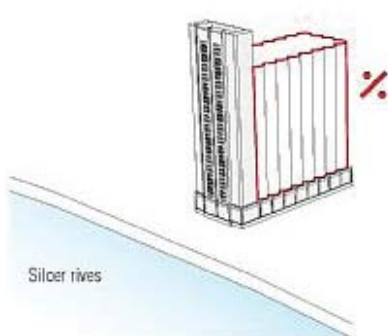
Silo på Østre Havn, Aalborg

Bygherre: A Engaard A/S

Rådgiver: Arkitektfirmaet C. F. Møller A/S

Den gamle DLG silo har en attraktiv beliggenhed. Den omdannes til boliger med en offentlig stueetage indeholdende restaurante og fællesaktiviteter. Øverst i Siloen vil der også blive fællesarealer for beboerne, ligesom tagfladen vil blive et grønt opholdsareal.

Den højeste del af den nuværende Silo, kaldet Tørretårnet, er blevet udpeget som bevaringsværdigt byggeri. Den bagerste del, der indeholder de mange silorør er derimod svær at genbruge. Denne del erstattes af en ny tidsvarende bygning der respektfuldt føjer sig ind i det eksisterende (se nedenstående illustrationsprincip).



Siloetten, Løgten ved Århus

Bygherre: Løgten Midt A/S v. Amatech A/S og Th. C. Carlsen Løgten A/S

Rådgiver: Christian Carlsen Arkitektfirma i samarbejde med C. F. Møller og Niras

Den 36 meter høje kornsilo konverteres til 21 luksuslejligheder. Selve siloen indeholder trapperum og elevator og danner base for en fælles tagterrasse. Uden på tårnet er boligerne bygget op på en stålkonstruktion med iøjnefaldende former, der rager ud i lyset og landskabet. Den særlige struktur med fremspring og forskydninger giver alle lejligheder frit udsyn over Aarhus-bugten.



Qvades Silo, Sakskøbing

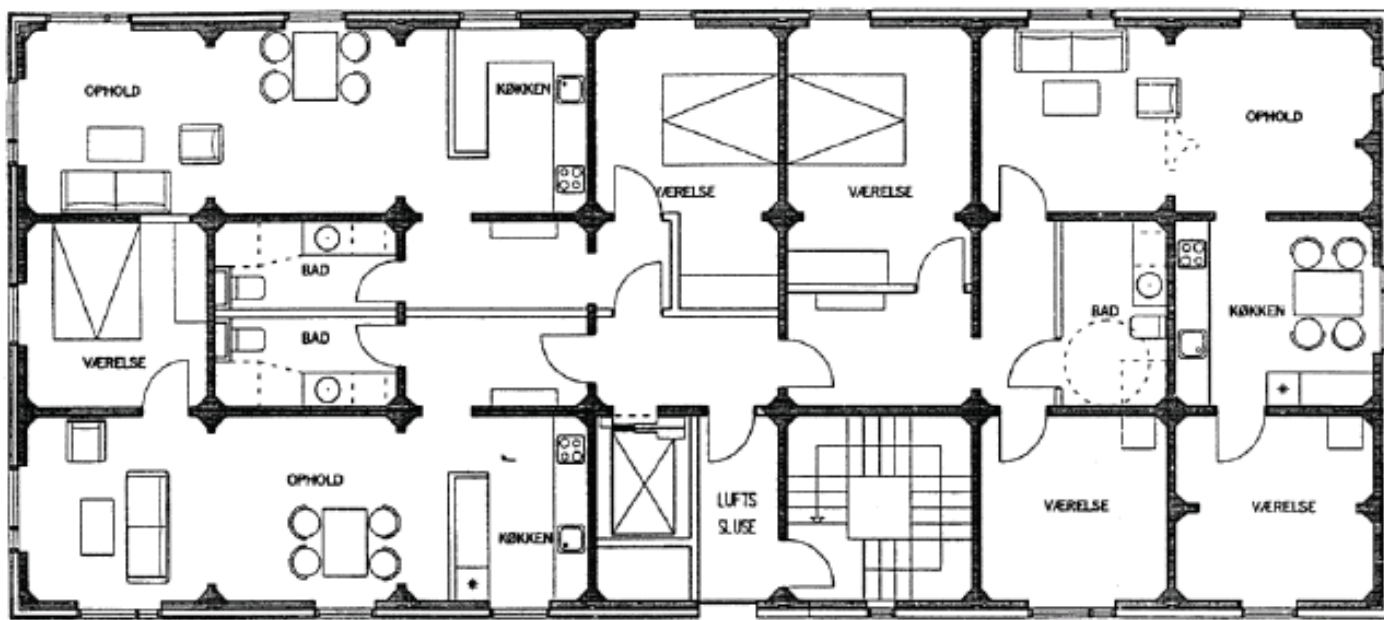
Bygherre: Sakskøbing Boligselskab

Rådgiver: NIRAS Rådgivende Ingeniører og planlæggere A/S, Søtoftegård A/S og Byfornyelse Danmark

Qvades Silo er en 36 m. høj beton silo, opført i 1960 og brugt som kornsilo. Ombygningen er et forsøgs- og udviklingsprojekt og består i at etablere 28 almene boliger i 10 etager.

Under ombygningen er silorørene blevet 'åbnet op' ved at etablere huller til døre og vinduer samt gennemgange i lejlighederne. Kamrenes moduler på 3,30 x 3,30 m. giver en acceptabel rumstørrelse på godt 10 m² (Se plantegning nedenfor).

Der er etableret etageadskillelser i form af stål og gips. Facaderne er isoleret og pudset op udvendigt, nedløbsrør er udskiftet, og den eksisterende tagbelægning er blevet gennemgået og lappet. Derudover er der etableret en elevatorskakt og elevator samt en indvendig trappe fra stueetage til 9. etage. Endelig er der mellem 9. og 10. etage etableret en trappe inde i en lejlighed.



Kattegat Silo, Frederikshavn

Bygherre: Frederikshavn Maritime Erhverv A/S

Rådgiver:

Omdannelsen af den funktionstømte Kattegat Silo på Frederikshavn Værft til kontorhotel, har haft væsentlig indflydelse på byens udvikling og lokale erhvervsliv. Værftet fra 1870 rummer mange markante bygninger, blandt andre den markante silo. Siloen blev bygget i 1960'erne til opbevaring af korn og foderstoffer og med tiden er den 55 m høje silo blevet til Frederikshavns vartegn. Da værftet lukkede i 1999 mistede byen mange arbejdspladser, og mere end det. Værftet var indbegrebet af Frederikshavn. Med lukningen var byens eksistensgrundlag truet.

Kattegat siloens 12.500 m² rummer et kontorhotel, der har en erhvervsservice, som er en fordel for nystartede eller mindre virksomheder.



Wennberg Silo, Islands Brygge

Bygherre: Nordea Pension

Rådgiver: Tage Lyneborg Tegnastue, MidtConsult A/S

Den store Wennberg Silo fra 1960'erne står som en massiv på kanten af havneløbet på Islands Brygge. Engang var bygningen, sammen med Pressesiloen og Frøsiloen, en del af Dansk Sojakagefabrik, der med en produktion af foderstof og klor var den største arbejdsplads på Islands Brygge. Siden "Sojakagen" lukkede sin virksomhed i 1992, stod siloerne på havnekajen i små ti år som forladte og rå monumenter over Islands Brygges storhedstid. Sådan er det ikke længere.

I ombygningen af siloen har målet for arkitekten Tage Lyneborg været at bevare siloens kraftfulde udtryk og erindringen om et tidligere industrianlæg. At skabe et samspil mellem nyt og gammelt. Særligt for den 'nye' Wennberg Silo, der også har navnet Islands Brygge 30, er de lodrette sammenhængende karnapper, hvor de store vinduer kan åbnes, så der skabes en afskærmet altan i hver lejlighed. På 13. etage i det 16 etages store hus er der desuden anlagt en stor fælles tagterrasse. Siloen, som er 56 m høj, indeholder 142 lejligheder på 75-152 m² (se nedenstående rumlige planillustration).

