

## TROOST, Laurens (1895-1966)



Troost, Laurens, directeur van het Nederlandsch Scheepsbouwkundig Proefstation (Rotterdam 19-3-1895 - Leiden 18-3-1966). Zoon van Marius Troost, onderwijzer, en Willempje Gerarda Jekel. Gehuwd op 4-3-1926 met Martha Christina Versluijs. Uit dit huwelijk werden 2 zoons geboren.

Laurens Troost kwam uit een leraarsgezin in Rotterdam. Hij bezocht tot zijn zestiende jaar de HBS in zijn geboortestad en studeerde daarna - met enige jaren onderbreking door de mobilisatie - aan de Technische Hoogeschool te Delft, waar hij in 1919 het diploma Scheepsbouwkundig ingenieur behaalde. Hij vond een werkkring bij het Bureau Scheepsbouw van het ministerie van Marine. De eerste taak die hem ten deel viel was op te treden als adjunct-secretaris bij een Staatscommissie die in 1918 was ingesteld om na te gaan of een laboratorium ten

behoefte van scheepsbouw, scheepvaart en marine, een zg. sleeptank of proefdok om o.a. de scheepsweerstand en voortstuwing te bestuderen, in Nederland tot stand moest komen en, zo ja, op welke wijze. Hierdoor kreeg Troost de gelegenheid zich te verdiepen in de problemen van toepassing van schaalmodellen ten behoeve van experimenteel wetenschappelijk onderzoek. Door geringe belangstelling bij het bedrijfsleven en de naderende recessie kwamen geen financiële middelen beschikbaar voor de te kostbaar geachte stichting van de door de Staatscommissie aanbevolen sleeptank.

Na de beëindiging van zijn werkzaamheden voor de Staatscommissie was Troost van 1920 tot 1924 werkzaam op de Rijkswerf te Hellevoetsluis. Door zijn langdurig verblijf in een kleine gemeenschap leerde men Troost hier kennen als een sociabel mens met culturele belangstelling; zelf speelde hij graag viool. Na terugkeer in Den Haag was hij werkzaam als waarnemend chef van de tekenkamer van het Bureau Scheepsbouw. Hij was onder meer betrokken bij het ontwerp en de bouw van de kanonneerboten Soemba en Flores.

Toen de plannen voor een sleeptank door particulier initiatief opnieuw werden opgevat kreeg Troost in 1929 verlof buiten bezwaar van 's lands schatkist aan deze plannen mee te werken. Een jaar later waren de plannen gereed, juist in de tijd dat de Nederlandsche Centrale Organisatie voor het Toegepast-Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) in Nederland gestalte kreeg bij de Wet van 30 oktober 1930 (Stbl. 416). Op grond van deze wet kon de overheid het door de reders bijeengebrachte kapitaal ten behoeve van experimenteel onderzoek aanvullen, waardoor Troost, die inmiddels was benoemd tot directeur van de opgerichte Stichting Nederlandsch Scheepsbouwkundig Proefstation (NSP), de bouw van het proefstation te Wageningen kon laten beginnen. De opening vond plaats in 1932. Al spoedig bracht Troost het NSP tot nationale en internationale vermaardheid, niet alleen door de vlotte industriële dienstverlening aan binnen- en buitenlandse opdrachtgevers, maar vooral ook door de publikaties van op

toepassing gerichte resultaten van wetenschappelijk onderzoek. Zo zijn de onder leiding van Troost gemaakte ontwerp-diagrammen van sloopschroeven over de gehele wereld bekend geworden en gebruikt. Al in 1933 nam Troost het initiatief om met de directeurs van sloop tanks in andere landen te confereren over de gebruikte onderzoeksmethoden en de wijze van publiceren. Uit dit initiatief is een internationale conferentie van sloop tankdirecteurs voortgekomen, die tot op de huidige dag functioneert.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog is bij de evacuatie van Wageningen in 1940 het NSP door de bezetter leeggeroofd. In de wederopbouwperiode 1945/ 1946 slaagde Troost er echter in veel machines en installaties in Duitsland op te sporen en naar Wageningen terug te brengen. Van 1946 tot 1951 was hij buitengewoon hoogleraar in de scheepsbouwkunde aan de Technische Hogeschool te Delft, alsmede president-commissaris van Lips, sloop-schroevenfabriek te Drunen.

Troost was een groot voorstander van de doelstelling van TNO, die samenwerking van het bedrijfsleven met het Rijk op het gebied van het natuurwetenschappelijk onderzoek ten dienste van het algemeen belang beoogde te bevorderen. Bij de oprichting en exploitatie van het NSP had hij de vruchten ervan gezien.

Scheepsbouw en scheepvaart zouden van het streven van TNO kunnen profiteren door samen te werken op een breder terrein van onderzoek dan alleen op het gebied van de sloop tank. Hij nam daarom in 1947 het initiatief tot oprichting van het Studiecentrum TNO voor scheepsbouw en navigatie, dat belast was met het coördineren en doen uitvoeren van coöperatief speurwerk voor en door de betrokken scheepsbouw- en aanverwante bedrijven. Troost heeft verder geen leidende rol in het Studiecentrum gehad.

Ondertussen zou Troost vooral door enige publikaties en zijn aandeel in het over de hele wereld bekend geworden handboek van W.P.A. van Lammeren, Resistance, propulsion and steering of ships (Haarlem, 1949) als een expert op het gebied

van de scheepsvoortstuwing blijven gelden. Het was dan ook geen wonder dat hij in 1951 het verzoek kreeg gastcolleges te geven in de Verenigde Staten van Noord-Amerika. Dit leidde in 1952 ertoe dat hij zich vestigde in de Verenigde Staten na de benoeming tot hoofd van de afdeling Scheepsbouw van het Massachusetts Institute of Technology te Cambridge (Mass.) bij Boston. Vanaf 1958 was hij adviseur van het Amerikaanse ministerie van Defensie op het gebied van met kernvoortstuwing aangedreven onderzeeboten en oppervlakteschepen. In 1960 keerde Troost terug naar Nederland om prof. D. Dresden op te volgen, die sinds 1946 voorzitter was van de in 1934 opgerichte Nijverheidsorganisatie TNO. Deze taak heeft hij vervuld tot 1965.

Het moet voor Troost een voldoening zijn geweest dat het Studiecentrum TNO voor scheepsbouw en navigatie in 1966 werd verheven tot instituut door de instelling van het Scheepsstudiecentrum TNO. Dit instituut heeft bestaan tot 1974 en heeft stimulerend gewerkt op het door Troost beoogde coöperatieve maritieme onderzoek in Nederland.

Hoewel Troost ook voor zijn laatste functie grote waardering heeft ontmoet ligt zijn betekenis toch vooral op het gebied van de scheepsbouw. Door zijn persoonlijkheid, zijn op coöperatie ingesteld optreden en zijn grote kennis van de sloopshydrodynamica, in het bijzonder betreffende de weerstand en voortstuwing van schepen, heeft hij in belangrijke mate bijgedragen tot het accepteren van het wetenschappelijk onderzoek in een vaderlandse bedrijfstak die van oudsher traditioneel, individueel en ambachtelijk was ingesteld. Ook op internationaal terrein bevorderde hij zijn vakgebied met succes, en dit was evenzeer te danken aan zijn grote werkkraft als aan zijn aimabele karakter, waardoor hij samenwerking kon verwezenlijken en vele vrienden maakte.