

LEX LEMMENS

Over dertig jaar toewijding en vakmanschap

In de lange historie van de Efteling zijn er altijd mensen geweest die een grote stempel op het park hebben gedrukt, enthousiastelingen die zich jarenlang onvermoeibaar aan het park hebben gewijd, pioniers met visie, die de weg vrijmaakten voor groei en vooruitgang, liefhebbers voor wie de Efteling niet louter een broodheer was, maar een passie en een stukje van henzelf.

Lex Lemmens (64) is zo iemand. Als jonge dertiger kwam hij in 1975 bij de Efteling in dienst. Begonnen als Chef Technische Dienst werkte Lex Lemmens zich al snel op. De Efteling heeft jarenlang mogen profiteren van zijn technische expertise en onnavolgbare netwerkqualiteiten in binnen- en buitenland. Een half leven lang zette Lex Lemmens zich in voor het park. In maart 2005 ging hij met de VUT en nu, drie jaar later, kijkt hij met Eftelists terug op dertig jaar toewijding en vakmanschap.

Als dat het goed is

Vertelt u allereerst eens iets over hoe u bij de Efteling terecht bent gekomen. Wat deed u voor die tijd en had u vooraf al iets met het park?

‘Na de HTS en een stukje Technische Hogeschool in Eindhoven ben ik in 1971 aan de slag gegaan als Hoofd Technische Dienst bij Bâld B.V., een houtverwerkingsbedrijf in Dongen. In die periode ben ik voor het eerst in jaren met Hanneke, destijds mijn verloofde, naar de Efteling geweest, waar het Diorama net geopend was. Ik wist niet veel meer van het park, al herinnerde ik me nog wél hoe ik als klein manneke in de Traptreintjes en in die prachtige Stoomcarroussel had gezeten. Op een zaterdag eind 1974 zag Hanneke een vacature in de krant staan voor de functie van Chef Technische Dienst bij de Efteling. “Is dat niks voor jou?” zei ze toen.’

Dus u heeft het eigenlijk aan uw vrouw te danken?

‘Absoluut. Ik was zelf niet overtuigd. Het Sprookjesbos was in mijn ogen iets voor kinderen en ik wist niet wat ik daar te zoeken had. Maar Hanneke bleef aandringen: “Doe dat nou, want dat past bij jou!” Daarom heb ik uiteindelijk toch een brief naar Hoofd Personeelszaken Frans Klis geschreven en kon ik al snel komen praten.

Bij Bâld B.V. mochten ze absoluut niet weten dat ik aan het

solliciteren was, dus ben ik met een smoesje weggegaan en in mijn witte Eend naar de Efteling gereden. Ik kon niet al te lang wegblijven en hoopte dat ik binnen een uurtje wel klaar zou zijn. Maar het duurde twee keer zo lang, omdat mijn toekomstige chef Bart Jutte mij de werkplaats wilde laten zien. Ik dacht: “Oh, ik kom in tijdnood!” Hoe moest ik dat bij Bâld B.V. uitleggen? We hadden natuurlijk nog geen mobiele telefoons, dus ik kon niet eventjes bellen. Maar ik wilde ook niet onbeleefd zijn bij de Efteling, dus ik ging toch even mee en tóen gebeurde het!

Men was er bezig met het vernieuwen van de techniek van Sneeuwwitje en er werden opnames voor de NCRV gemaakt. Ik zag die grote wals met programmaschijven voor de zeven dwergen. Daarnaast, in een kantoortje, lagen twee Revox-recorders en daar was ik helemaal gek van. Dré Broeders zat er geluidssporen te maken voor de Holle Bolle Gijzen en op dat moment dacht ik: “Als ik die baan niet krijg dan word ik dóódongelukkig! Ik kwam thuis en ik zei tegen Hanneke: “Oh wat ik nou gezien heb!”

Ik moest daarna nog een psychologische test doen bij een bureau in Tilburg. Daar heb ik alle vragen zo spontaan mogelijk beantwoord en ze hebben me toen bovenop de stapel gelegd. “Aanstekelijk enthousiasme”, zeiden ze. In december 1974 kwam het verlossende telefoontje van Frans Klis, terwijl ik en Hanneke aan het werk waren. Onze werkster heeft dat telefoontje aangenomen en toen ik ’s avonds thuis kwam lag er een briefje: “De Efteling heeft gebeld, als dat het goed is.” Dat vergeet ik nooit meer.

Zij wist natuurlijk helemaal niet waar het over ging. Ik heb meteen een groot feest gegeven, waarbij het dak eraf knalde!’

Vertrouwen

Hoe was de sfeer bij de Efteling destijds?

‘Op mijn tweede werkdag werd er ‘s ochtends om tien uur een verjaardagsreceptie gehouden. Om half elf zaten we al aan de borrel. Ik zei tegen Hanneke: “Wat me nou is overkomen, in wat voor bedrijf ik nu toch ben beland!” Ik kon mijn geluk niet op, maar ik had ook de onvoorstelbaar moeilijke taak om het vertrouwen van mijn nieuwe collega’s te winnen. Mijn voorganger, Nico Adams, was door een hartaanval om het leven gekomen en dat was echt een dreun voor de afdeling geweest. Ze droegen die man op handen. Pas tijdens onze eerste personeelsreis heb ik dat vertrouwen gewonnen. Je leert mensen dan op een andere manier kennen. Vanaf dat moment kon ik lezen en schrijven met die jongens.

“De sfeer was er één van grote kameraadschap en een gezonde rivaliteit”

De sfeer was er één van grote kameraadschap en een gezonde rivaliteit tussen de technici en de afdeling deco-

ratie en vormgeving. Vooral in de winterperiode was het oorlog. Plagerijen van de bovenste plank! Ik herinner me dat ze mijn fiets een keer vastgebonden hadden aan een lang elastiek, en ik maar trappen! Of ze verstopten een stinkbom onder het gaspedaal van je auto, en dan vooral je ramen dichthouden en doen alsof er niets aan de hand is...’

U mocht al vrij snel op werkbezoek naar het buitenland. Hoe kwam dat zo?

‘Het was van jongs af aan al mijn hartenwens om eens naar Disneyland te kunnen. Hanneke heeft in de jaren zeventig drie maanden door Amerika gezworven en in een brief schreef ze me dat ze naar Disneyland in Anaheim ging. Ik dacht: “Verdorie, nee zeg! Zij wel en ik niet!” Bij de Efteling maakte ik geen geheim van die wens, maar Ton van de Ven en Jan Verhoeven hadden net een excursie naar de Disneyparken gemaakt en daar al een dik rapport over geschreven. Met een smoesje kon ik er tóch naartoe. Ik vertelde directeur Herman ten Bruggencate dat Hanneke en ik op vakantie naar Amerika gingen om daar een vriendin in Miami te bezoeken en dat ik graag naar Disneyland zou gaan. Dat van die vakantie was niet helemaal waar, maar Ten Bruggencate zei: “Da’s goed, dan kun je daar een beetje voor ons rondkijken.” Ik vertelde hem ook dat ik graag in het exclusieve Contemporary Resort Hotel wilde logeren, maar dat dat best prijzig was. “Da’s goed”, zei hij weer, tot mijn grote verbazing. Ik had inmiddels dus behoorlijk wat krediet opgebouwd. Dat was door een toevalligheid ontstaan. Toen ik nog maar nét in het park werkte ging



mijn directe chef, Bart Jutte, op vakantie. Ten Bruggencate vroeg me zijn taken waar te nemen en aanwezig te zijn bij de wekelijkse stafvergaderingen. Het is waarschijnlijk nooit zo snel de bedoeling geweest, maar na Bart Jutte's vakantie werd ik formeel opgenomen in de staf.'

Anton Pieck

U heeft nog een tijdje met Anton Pieck gewerkt. Wat voor herinneringen bewaart u aan hem?

'Anton Pieck was een dankbare en zeer innemende man. Zelf had hij geen auto en daarom kwam hij voor zijn wekelijkse bezoeken met de trein naar Tilburg, waar hij dan door de secretaresse van Ten Bruggencate werd opgehaald. Op een dag belde zij mij op met de vraag of ik meneer Pieck naar het station wilde brengen. Ik zeg: "Als meneer Pieck genoeg neemt met een Eend, als hij daar in wil?" Ik heb 'm uiteindelijk 'tig keer op de trein gezet. "Meneer Lemmens, wat fijn dat ik met u mee mag rijden", zei hij dan. Ik vond dat een eer, want ik was helemaal gék van die man.

"Als meneer Pieck genoeg neemt met een Eend, als hij daar in wil?"

Hij heeft me een keer een antiek stoofje meegegeven. Het koperen plaatje dat erop zat was versleten en hij vroeg me of ik dat kon laten repareren. Ik kende iemand in Tilburg die dat kon, iemand met wie we veel samenwerkten. Daar is dat stoofje vervolgens kwijtgeraakt. Ik wist me geen raad! Ik kon gelukkig wat tijd rekken, en uiteindelijk is het stoofje boven water gekomen en kon Anton Pieck het weer komen ophalen. Iemand van de afdeling Decoratie had hem verteld dat hij mij een enorm plezier zou doen met een ets, en die heb ik toen gehad als dank voor de reparatie van dat stoofje. Een afbeelding van een Amsterdams poortje, "Voor Lex en Hanneke, van Anton Pieck" stond erop. Vroeger werden zulke etsen trouwens wel eens door de Efteling als prijsjes weggegeven bij de bingoavonden van het personeel. Hoe is het mogelijk! Etsen van Pieck als prijs bij een bingoavond, dat geloof je toch niet!

Pionieren bij het Spookslot

Wat waren uw eerste projecten bij de Efteling?

'De eerste opdracht die ik kreeg was het ontwerpen van een systeem om de vuilcontainers te legen. Dat hoort er natuurlijk ook bij. Maar daarna mocht ik al snel een nieuwe lay-out voor het Kinderspoor maken. Dát vond ik een erg leuke opdracht, want ik ben een echte treinenliefhebber. We hebben de wissels uit het parcours gelaten omdat de treintjes daar vaak ontspoorde. Zo konden de kinderen weer probleemloos rondtoeren.

Mijn eerste grote project was het Spookslot. Ton van de Ven en Jan Verhoeven hadden inspiratie voor het Spookslot opgedaan in Disneyland. Een heerlijke uitdaging, waarin ik mijn technische creativiteit de ruimte kon geven. Zo heb ik

de mechaniek van de viool 's avonds bij mij thuis uit zitten werken, maar ook de bewegende grafzerken en de techniek achter de monniken komen uit mijn kokertje. Het was een grote hobby van me om mensen achter de schermen te laten zien hoe het allemaal werkte. Nu kan dat natuurlijk niet meer zo makkelijk.

Ik heb bij het Spookslot perslucht geïntroduceerd. De afdeling Ontwerp & Ontwikkeling was niet enthousiast en was bang creatief beperkt te worden, maar het bleek naderhand een doorbraak voor de Efteling!

Op een gegeven moment heb ik de NOS gebeld, want we hadden natuurlijk nog muziek en geluiden in het Spookslot nodig. Ik kreeg Leon Dubois aan de telefoon, specialist in achtergrondmuziek en geluidseffecten voor hoorspelen. Zo zijn we aan de totale muzikale omlijsting van het Spookslot gekomen.

We pasten voor het eerst luidsprekers van het type Bose 901 toe. Die konden zóveel piekvermogen aan dat de realistische donderslagen onze gasten de stuipen op het lijf joegen.'

U bedoelt dat de muziek van het Spookslot pas gekozen is toen de attractie al helemaal ontworpen was?

'Inderdaad. Het hele verhaal was er al, maar er was nog geen muziek. Daar heeft Leon Dubois voor gezorgd. Ook was hij het die voorstelde om het gezang van Tibetaanse monniken achteruit te laten spelen. Dat alles hebben we toen met meer dan twintig man zitten programmeren, met Ton van de Ven ervoor - letterlijk de grote dirigent. Er moest ook nog belicht worden, en we konden natuurlijk niet meer met persglaslampjes werken. Leon Dubois stelde ons voor aan Bert Klos, vaste belichter van het programma *Voor De Vuist Weg* van Willem Duys. We hebben vaak tot diep in de nacht met lampen lopen zeulen, waarna we in het café om de hoek bestellijsten maakten van wat ik de volgende dag aan theaterverlichting moest regelen.'

Python

Na het Spookslot is het snel gegaan met de ontwikkelingen bij de Efteling. Kunt u iets vertellen over de komst van de Python?

'Herman ten Bruggencate is eind jaren zeventig naar Amerika gegaan. Hij heeft daar een aantal parken bezocht, waaronder Busch Gardens in Williamsburg. Daar staat dat prachtige Loch Ness Monster, één van de eerste loopingbanen van Arrow. Die baan was zo geprogrammeerd dat de treinen elkaar kruisten in twee in elkaar gevlochten loopings. Echt fantastisch!

Bij terugkomst liet Ten Bruggencate een foto zien van die baan en ik vond het schitterend.

"Dat kan bij ons natuurlijk nooit!" zei ik. Maar tot mijn grote verbazing bleek Ten Bruggencate er wel iets in te zien. Ook Ton van de Ven zag dat het nodig was om de jeugd weer aan het park te kunnen binden. Als er een wissel om moest, dan was het op dat moment.

Na de keuze voor de Python is er eigenlijk nooit meer zo'n grote omslag geweest, terwijl het waarschijnlijk wél had gemoeten. Het gebeurt nu met Bosrijk. Wij voelen natuurlijk óók wel dat het park qua bezoekersaantallen niet meer groeit, dat zit vast. Nu zit die verblijfsaccommodatie al sinds

1986 in de planning. Twintig jaar zijn we er al mee bezig, twintig jaar! Moet je mij horen: nog steeds 'we' en 'wij'... We hadden natuurlijk al een bungalowparkje, het Kraanven, maar dat is in 1986 afgebroken. Ach, de formule klopte niet meer, het was absoluut gedateerd. Maar nu kan er dan eindelijk begonnen worden met de bouw van Bosrijk.

De Python was een revolutie in Europa. Een sprookjespark dat zó'n coaster bouwde: dat was ongekend! Zelfs Anton Pieck wist dat de Python nodig was om de Efteling niet af te laten glijden tot een lokaal parkje dat alleen voor de directe omgeving van Kaatsheuvel nog bestaansrecht zou hebben, maar het was niet zijn keuze. Het was een beslissing van bestuur en directie. Er was een hoop lef voor nodig, want de keuze voor de Python betekende ook de keuze voor een ander publiek. We moesten ineens een bewakingsdienst in het leven roepen om vandalisme tegen te gaan. Er waren jongelui die na een paar rondjes Python massaal het Sprookjesbos introkken om de kabouters aan de oren te trekken.

We wisten ook dat we er met de Python nog niet waren. Er moest nog iets bij moest komen en dat werd de Halve Maen.'

Was het niet de bedoeling om eerst de Piraña te openen, in plaats van de Halve Maen?

'Dat klopt, maar daar was meer tijd voor nodig. Intamin had voor de Piraña een lay-out bedacht waar we helemaal niet gelukkig mee waren. Breidenbach Maschinenbau AG, een Duits bedrijf, heeft ons toen een mooi voorstel gedaan met een véél betere lay-out en onderwaterpompen. Zij deden er alles aan om voor de Efteling aan de slag te kunnen.

Met die plannen zijn we naar Intamin gestapt, en daar hebben we onze eisen op tafel gelegd. We wilden het zó, anders zouden we met dat andere bedrijf in zee gaan. Uiteindelijk is er in 1982 tijdens carnaval een bespreking met Intamin belegd in De Zwaan in Oisterwijk. De beide directeuren Spieldiener kwamen over. Ten Bruggencate belde mij op: "Je bent nu dan wel carnaval aan het vieren, maar ik heb jou hier nodig!" Tijdens die bespreking, waar ook Ton van de Ven bij was, is Intamin door de knieën gegaan, en zo is de Piraña geworden zoals we 'm wilden hebben. De opening liet nog even op zich wachten, maar met de Gondoletta, de Oude Tuffer en de Halve Maen begon het park wél serieus te groeien.

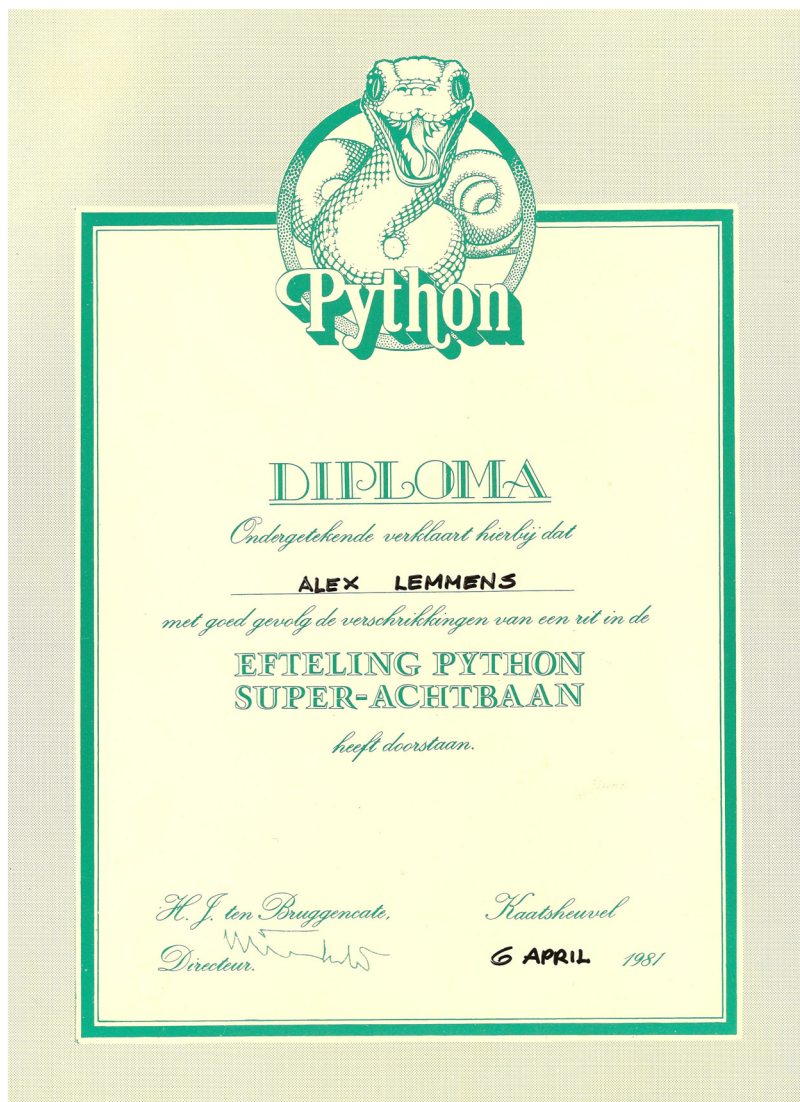
Ook de Polka Marina kwam er in die tijd bij. Daar is trouwens een HTS-er bij mij op afgestudeerd. Zijn opdracht was een bootjesmolen te ontwerpen, waarbij de bootjes, net als echte schepen, niet alleen op-en-neer maar ook heen-en-weer gaan. Ik zei tegen hem: "Vekoma kan heel goed pijpen buigen. Ga daar maar eens mee praten."

van computergestuurde audio-animatronics worden de figuren van Fata Morgana in beweging gebracht met nokkenschijven. Waarom is daarvoor gekozen?

'Dat was destijds een kostenoverweging. Toch is het systeem van nokkenschijven erg duurzaam gebleken. We hadden mallen laten maken voor de lichaamsdelen, héle partijen lichaamsdelen! We gebruikten Bowdenkabels die in vliegtuigen worden toegepast en die zijn erg goed. We dachten dat ze snel kapot zouden gaan, maar als het goed is hangt er nog steeds een grote voorraad in de kelder van Fata Morgana.

De nokkenschijven werkten zó goed en de bewegingen waren zó natuurlijk dat heb ik voorgesteld om het systeem te patenteren. Dat heeft ons tonnen gekost, maar het is jammer genoeg niet één keer verkocht.

We hadden op een gegeven moment het plan opgevat om een dependance in Waalwijk te openen, samen met Sally Corporation, een Amerikaanse leverancier van animatronics. Daar zouden we poppen voor derden gaan maken op basis van onze technieken. We wilden de knowhow van de Efteling aan de man gaan brengen, maar dat bleek toch erg lastig te zijn. Het project is nooit van de grond gekomen. Een paar jaar later kwam de Trollenkoning, die we samen met TNO hebben ontwikkeld. De techniek met Maxon DC-gelijkstroommotortjes bleek nóg mooier en soepeler



Poppenmakers

In de loop van de jaren tachtig werd Fata Morgana ontwikkeld. Hoewel Disney al jaren gebruik maakte

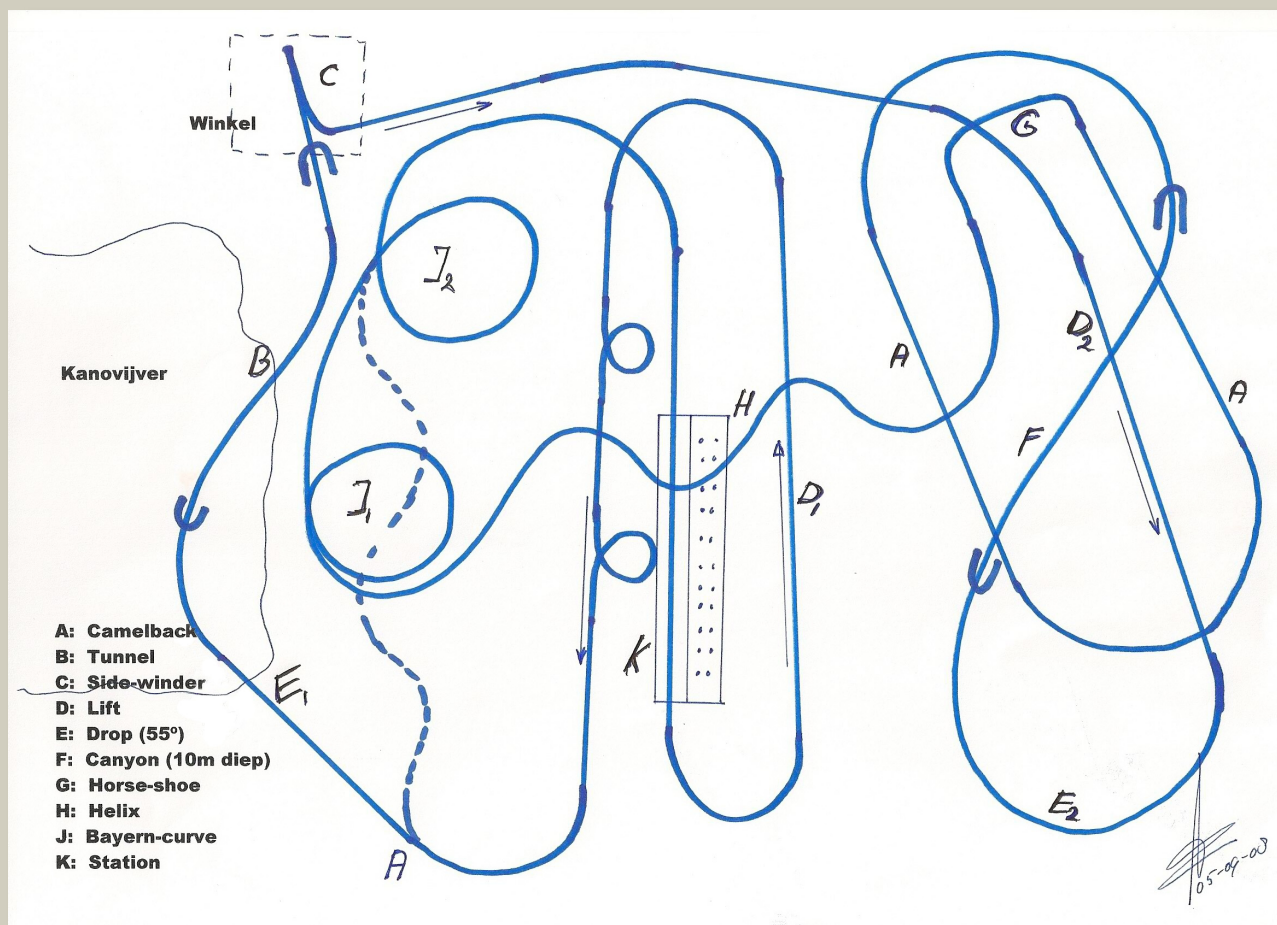
"Ik was de eerste die de Python reed, samen met Jacques Houben, helemaal voorin het treintje. Dát was een ervaring!"

Python Plus

De Python is een klassieker. Hij kan nog heel lang mee, zeker nu er nieuwe treinen op zitten. Natuurlijk moet je regelmatig inspecteren, maar het type baan is behoorlijk robuust. Toch heb ik in 1995 een plan gemaakt, omdat er groot onderhoud nodig was: Python Plus. Met dat plan kon er meteen iets gedaan worden aan die hele smerige draai als je de kurkentrekker inschiet. Daar zijn twee tracks bij elkaar getrokken omdat er vanaf twee kanten naar elkaar toe gewerkt werd, dat klopt echt niet.

Ik wilde de baan spectaculairder maken door hem door te zagen direct na de tweede looping. Daar zou de baan dan via een *camelback* de Kanovijver in duiken, onder de grond door een tunnel en dan verticaal in het midden van een winkeltje naar buiten flitsen, en vervolgens middels een *sidewinder* weer horizontaal naar een tweede lift... Er was in het ontwerp een tweede lift voorzien van veertig meter hoog, waarna een val onder een hoek van zestig graden zou volgen: opnieuw de grond in, vele ride-effecten en waarbij de *corkscrew* dwars over het rangeerspoor zou aansluiten op de bestaande *Bayern curve*. Het was allemaal door Vekoma berekend en haalbaar verklaard op het stuk grond naast de bestaande Python. We zijn er ávonden aan bezig geweest en er was zelfs een grote maquette van gebouwd. Ik heb Märklin nog zo gek gekregen om voor de presentatie aan de directie op die maquette een modeltreintje te laten lopen, net zoals de Stoomtrein nu naast de Python loopt. De tekeningen hebben ter inzage gelegen bij de gemeente. Er was geen protest van betrokken omwonenden en de goedkeuring om te bouwen was afgegeven.

Paul Beck was een groot voorstander van het plan, maar uiteindelijk bleek het budgettair niet haalbaar, omdat er allerlei dingen bij bedacht werden, waaronder een nieuw restaurant, dat ook in het totale budget moest passen. En dan reken je het kapot. Heel erg jammer. Het zou een spectaculair tweede leven voor de Python hebben kunnen betekenen en de Efteling had wéér een trendsetter kunnen zijn, onderscheidend in de markt, door een bestaande baan via de nieuwste technieken een tweede leven te geven met een grote wervende kracht. Met vijf treinen zou de capaciteit boven de 3500 personen per uur komen!



"Python Plus zou in 1995 de langste, hoogste en snelste loopingcoaster ter wereld zijn"

te werken en het kostte heel wat minder ruimte. Bij de Trollekonink zit alle techniek in de pop. Dat heeft goud geld gekost, maar de techniek hebben we kunnen toepassen in alle animatronics die nadien gebouwd zijn.

Ik heb de makers van *Spitting Image*, destijds één van mijn favoriete televisieprogramma's, benaderd om de eerste koppen voor de Trollekonink te maken. Zij verwerkten zoveel plooiën in hun maskers dat alles kon vouwen en bewegen. Helaas waren die maskers meer gemaakt voor televisie. Ze waren veel minder geschikt om langdurig te gebruiken, waardoor ze elke paar maanden vervangen moesten worden. Maar echt alles zat erin: knipogen, een fronsend voorhoofd, bewegende wenkbrauwen, mond en wangen... En de nek had evenveel vrijheidsgraden als die van een mens. Hij was ook prachtig geprogrammeerd. Ik weet dat Hugo in Villa Volta bijvoorbeeld nooit goed geprogrammeerd is. Hugo heeft nooit synchroon gelopen met de tekst, terwijl dat wél kan! Programmeren, dat is een vak apart hoor.

“Ik vrees dat de Efteling in de toekomst gedwongen zal zijn om animatie in te kopen”

Ik vind het overigens héél erg jammer dat duur vervorven kennis op dat gebied verloren lijkt te gaan. Specialisten moeten zich voortdurend bezighouden met het noodzakelijke onderhoud waardoor ze zich niet kunnen richten op nieuwe ontwikkelingen. We hadden toonaangevend kunnen zijn op het gebied van animatronics, maar ik vrees dat de Efteling in de toekomst gedwongen zal zijn om animatie in te kopen.'

Tegenspoed

Na Fata Morgana werd Droomvlucht de volgende grote darkride van de Efteling. Een attractie die te kampen had met een uitgestelde openingsdatum door technische problemen. Hoe is dat destijds precies verlopen?

'We wilden een darkride met een thrill-element ontwikkelen. Paul Beck heeft Jan Verhoeven en mij gevraagd om in 1989 naar de IAAPA in Atlanta te gaan om ons te oriënteren op transportsystemen. Op de beurs kwamen we in contact met het Engelse bedrijf CPM, Computerized People Movers. Zij hadden in hun stand een karretje lopen op een verborgen draad. Ik heb CPM gevraagd of ze zoiets ook konden maken als een hangend systeem, en dat bleek geen enkel probleem te zijn. Ik vertelde Paul Beck over het systeem en we hebben CPM een draadmodel van de attractie laten maken. In Engeland zijn Paul Beck en ik prachtig ingepakt door de firma. Ik vroeg hen: "Kunnen we al die karretjes vrij programmeren?" Nou, alles kon, the sky was the limit. Hoe ik ooit zo naïef heb kunnen zijn dat allemaal te geloven, zonder het eerst goed te testen... Maar managing director Alan Horse kon het goed verkopen en hij had een keurige staat van dienst, dus dat wekte vertrouwen. We zijn nog gaan kijken naar een monorailsysteem van CPM, met treintjes zonder bestuurder zoals je ze nu ook op Schiphol ziet rijden. Ik zeg tegen Paul: "Dit is het!" Paul Beck heeft daar de telefoon gepakt en Ton van de Ven

gebeld: "Ton, dit systeem is het, dit gaat het worden." "Zo", zegt Ton aan de telefoon, "dus we gaan vliegen?"

Dat was niet vanaf het begin de bedoeling, maar dankzij deze techniek zou het kunnen. Ton is gaan tekenen en vanaf die natte schetsen - een stuk of vijf, zes plaatjes - heeft het bestuur goedkeuring gegeven voor Droomvlucht. Ton kon overtuigen. Het zou nu niet meer kunnen dat op basis van wat schetsen ingestemd wordt met een uitgave van twintig miljoen. Dan moet je toch wel vertrouwen hebben, hoor. En ook in degene die verantwoordelijk is voor de techniek. Ik dus!

Toen eenmaal besloten was om met CPM in zee te gaan ging het al snel fout. Ton, Jan en ik zijn naar een proefopstelling geweest en daar ging van alles mis: de motor liep vast en er kwam rook uit de versterkers. Ook was de gondel veel te klein. Maar ze zeiden dat het écht allemaal goed zou komen en alles kon nog aangepast worden.

Tijdens de bouw in 1991 ging ik met mijn gezin op vakantie naar Amerika. Ik had destijds een collega die waar zou nemen tijdens mijn afwezigheid. Ik vroeg hem voor ik vertrok of er nog verrassingen te verwachten waren. "Nee hoor, de pijlers voor de track komen volgende week binnen. Jij kunt rustig op vakantie." Maar toen ik hem vanuit Amerika opbelde en vroeg hoe het ging, zei hij: "De pijlers zijn er nog niet, we kunnen niet verder!" Toen ik dat hoorde werd ik onzeker en heb meteen CPM gebeld. Ze vroegen me wanneer ik terug was, want ze wilden met me praten. Een week later stond ik op de stoep en toen kwam de aap uit de mouw: ze hadden de aanbetaling van de Efteling gebruikt om het verlies van hun monorailsysteem af te dekken. Ze gingen failliet. Gelukkig hadden we contractueel laten vastleggen dat de Efteling in geval van een faillissement van CPM beslag zou laten leggen op de geproduceerde goederen en tekeningen. Dat gebeurde ook, maar het is natuurlijk een hele toestand geweest.

“Hoe ik ooit zo naïef heb kunnen zijn dat allemaal te geloven, zonder het eerst goed te testen”

Op dat moment zat ik dus zonder leverancier. Ik ben gaan praten met BHS, Bayerische Hüttenbau- und Salzwärke AG: de leveranciers van Anton Schwarzkopf. Zij hebben ervoor gezorgd dat die track er in no-time kwam, maar doordat het in zo'n korte tijd moest worden geproduceerd is de nauwkeurigheid die normaal door BHS aan de dag wordt gelegd er een beetje bij ingeschoten. Daarom loopt het systeem niet zo soepel als we hadden gehoopt.

Ondertussen had ik de tijd om op zoek te gaan naar een bedrijf dat de karretjes kon bouwen. Ik wist dat een ander bedrijf een dergelijk CPM-systeem had verkocht aan Blackpool Pleasure Beach. Dit bedrijf zat dus met hetzelfde probleem als wij. We hebben samen een aantal mogelijkheden afgetast en uiteindelijk bleef er één firma over: Translift. Zij wilden het project overnemen voor het budget dat ervoor stond, maar we zaten wél weer met Engelsen en die zijn zó eigenwijs... Als er iets verkeerd gaat is het altijd de schuld van een ander!

Maar toch had ik wel vertrouwen in Translift, dat zich had

bekwaamd in het bouwen van transportsystemen waarbij karretjes autonoom door fabrieken rijden. De heren van Translift gingen echter aan de slag met tekeningen die niet gekeurd waren door de TÜV, of door Büro Stengel. De berekeningen klopten niet en dat bleek pas op het moment dat we een proefrit maakten. Ze waren uitgegaan van twee keer drie personen van 75 kilo. We hadden de karretjes ook met dat gewicht geladen, maar toen er op de helling iemand bijsprong blokkeerde het systeem. De motoren bleken te licht en de bedrading was niet goed. We hebben de opening toen uitgesteld naar mei, naar juni, naar het hoogseizoen en toen bleek dat we dát ook niet haalden hebben we besloten het hele verhaal in alle rust op te lossen in de winter van 1992 en 1993. Maar het blijft natuurlijk verschrikkelijk als je een attractie ter gelegenheid van je 40-jarige bestaan niet kunt openen. Er waren ook al allerlei partijen in Droomvlucht geboekt. Die hebben we toch door laten gaan en we hebben de groepen noodgedwongen te voet door de attractie rondgeleid.

“Om één uur ‘s nachts zat ik met Paul Beck op het politiebureau om een verklaring af te leggen...”

Toen we dachten dat we alles hadden gehad vloog er bij de officiële opening in 1993 een vuurpijl in het plafond van de entree, waardoor de thematisering van bladeren en kunststof bollen voor een deel verbrandde en wegsmolt. Ik had voor die feestelijke opening in Frankrijk ‘stil’ vuurwerk besteld, maar dat bleek niet zo stil te zijn. Directeur Löffelhardt van Phantasialand die naast mij stond zei tegen mij: “Voor deze knallen krijgen wij op dit late tijdstip en zo dicht op een woonwijk toch écht geen vergunning!” Om één uur ‘s nachts zat ik met Paul Beck op het politiebureau om een verklaring af te leggen...’

Carrouselfascinatie

Het is een bekend feit dat u een groot liefhebber bent van carrousel. U bent ook een beetje de aanstichter van het Carrouselfestival geweest?

‘Klopt. Het jaar 2000 was het internationale jaar van de carrousel, in het leven geroepen door de IAAPA. Al mijn hele leven ben ik gefascineerd door carrousel en het leek mij leuk een carrouselfestival te organiseren waarbij we de mooiste en meest bijzondere draaimolens uit Europa naar de Efteling zouden halen. Daar hebben we toen advertenties voor geplaatst in verschillende vakbladen. We kregen onder andere een prachtige twee etage-carrousel van Adolf Stey uit Duitsland, de volledig witte molen van Frans Rorive, uit België en uit Engeland haalden we de Steam Galloper van Mike Rule, een snoepje! Uit Nederland het meer dan honderd jaar oude molentje van de familie Eckelboom en een nostalgische molen van Johan Vermolen. Zelfs Blackpool Pleasure Beach wilde een molen sturen, maar dat was zó’n lelijk ding dat we die maar hebben afgeslagen. Het festival was prachtig en er is een fraaie televisiereportage aan gewijd. Ik heb altijd gehoopt dat het evenement een keer herhaald zou worden. Henk Groenen heeft destijds

vastgesteld dat het ons echt een heleboel extra bezoekers heeft opgeleverd.’

Ook de legendarische Vermolen-molen is dankzij uw inspanningen in de Efteling beland.

‘Ja, de Vermolen-molen op het Anton Pieckplein is mijn baby! Als kind vond ik ‘m al geweldig en zat ik ‘s zondagsmorgens op de rand te wachten tot hij open ging. Later, toen ik een jaar of vijftien was, ben ik hem in miniatuur na gaan bouwen. Ik heb de koetsjes en paarden daarvan nog steeds bewaard. Toen ik eenmaal bij de Efteling werkte stond de molen weer eens een keer op de Tilburgse kermis. Ik heb tegen de eigenaar, Ben Vermolen, gezegd dat hij écht even aan de Efteling moest denken, mocht hij hem ooit willen verkopen. De Efteling wil tenslotte graag bijdragen aan het bewaren van het kermiscultuurgoed, zoals dat ook is gebeurd met de Stoomcarrousel, de Vlindermolen en de grote zweefmolen. Die laatste lag verwaarloosd in Breda. De Fietsenmolen uit Naarden hebben we helaas weer doorverkocht aan de familie Eckelboom, die nostalgische kermissen organiseert en oude attracties restaureert.

Ben Vermolen liet weten dat de destijds 115 jaar oude molen in de familie zou blijven en dat zijn zoon Johan ermee zou gaan reizen. Johan kreeg vervolgens een aanbieding om de molen te verhuren bij de wereldtentoonstelling van 1986 in Vancouver. Vanwege privé-omstandigheden heeft hij de molen daar ter plekke verkocht aan een groot winkelcentrum, dat hem jaarlijks rond de kerstperiode door Johan zelf liet opbouwen.

Om tóch de plaatsen in Nederland aan te kunnen doen waar de originele molen contracten mee had, werd besloten een replica te maken, die deels uit reserveonderdelen van de echte molen is opgebouwd. Hij lijkt er weliswaar op, maar hij mist een groot aantal zéér karakteristieke elementen. De verchromde ring met verlichting die aan de binnencouliessen zit ontbreekt, evenals de bel, de harp en de lantaarns die tussen de kralenrabatten hangen. Het orgel in de Efteling is het originele orgel. Het binnenwerk is helemaal vernieuwd, maar het decor is origineel. Ook de binnencouliessen zijn echt allemaal origineel, evenals de prachtige gerestaureerde houten paarden en koetsen. De kleurstelling van onze molen is onder leiding van Ton van de Ven wél aangepast, want oorspronkelijk was hij wat uitbundiger.

“Als kind vond ik de Vermolenmolen al geweldig en zat ik ‘s zondagsmorgens op de rand te wachten tot hij open ging”

Aan het einde van de jaren tachtig hebben we getracht de molen te kopen, maar die poging mislukte. Op een gegeven moment vertelde Johan Vermolen me dat de carrousel niet meer werd opgebouwd en in een magazijn lag opgeslagen. Hij heeft toen een briefje naar de eigenaar van het winkelcentrum gestuurd, waardoor de communicatie weer op gang kwam. Johan is die molen ter plekke gaan opbouwen en Paul Beck en ik zijn gaan kijken, samen Lambert Heijmans, onze toenmalige president-commissaris. Paul Beck had ook een zwak voor deze draaimolen. Hij wilde hem graag kopen en na stevig onderhandelingen werden de partijen het eens.



Nadat we de molen gekocht hadden zijn we doorgereisd naar de IAAPA in Orlando. Tijdens een diner met mensen van de Efteling zei ik tegen Paul: "Weet je wat we moeten doen? We moeten proberen met die molen op de nostalgische kermis in Tilburg te gaan staan!" Paul zei: "Je bent helemaal gek!" Maar even later stond hij op en zei: "Dames en heren, wij gaan met onze molen op de Tilburgse kermis staan," en tegen mij: "en jij regelt dat!"

We hebben de molen hiernaartoe gehaald en Johan heeft 'm op onze adviezen kundig gerestaureerd. Ik heb de Gemeente Tilburg gebeld en in de zomer van 1996 konden we de molen opbouwen op de kermis. Veel exploitanten stonden wel een beetje raar te kijken. Ze vonden het maar niks dat de Efteling kwam infiltreren in hun wereldje. Aan de andere kant wisten ze ook wel dat ze de mooiste molen van Nederland niet konden weigeren. We zijn met die exploitanten gaan eten en iedereen was al snel wildenthousiast. We werkten met tientallen vrijwilligers uit de Efteling in ploegendiensten. We hadden een afspraak gemaakt met een restaurantje in de buurt, waar de ploeg kon lunchen en dineren. Dat was natuurlijk een luxe exploitatie van hier tot ginder! Het heeft een gigantische hoeveelheid publiciteit gegenereerd, de molen haalde zelfs het NOS-journaal. En we wonnen de eerste prijs voor de beste nostalgische attractie! Het is de mooiste week van m'n leven geweest.

De Vermolen-molen is eind 1996 nog voor een laatste keer op pad geweest naar Gemert voor een speciale gelegenheid. Daarna heeft hij met de vernieuwing van het Anton

Pieck-plein zijn definitieve plek gekregen. We waren even bang dat de orgels van de draaimolens elkaar daar zouden beïnvloeden, maar het bleek een perfecte harmonie. Gelukkig is er ook niets ondernomen om het geluid van het orgel te dempen, want toen hij tijdelijk op de plek van de Traptreintjes stond bereikte het geluid de Europalaan, en dan hangen er natuurlijk meteen mensen aan de telefoon.'

Bobwielmpjes en zuignapjes

Over lawaai gesproken: u heeft er ook voor gezorgd dat er een einde kwam aan de herrie die de Bob maakte.

'Ja, met de Bob hebben we ook flink wat problemen gehad. In eerste instantie zou hij worden gebouwd op de plaats waar nu Pegasus staat, maar om klachten te voorkomen kwam hij midden in het park te staan. Het lawaai dat de Bob maakte bleek ook in het park zelf buitengewoon vervelend. Het intieme Sprookjesbos had daar gigantisch veel last van en tijdens avondopenstellingen zouden we de attractie niet kunnen laten draaien. Eén en één is hier meer dan twee: de Python en de Bobbaan produceerden samen zóveel herrie dat én de Python én de Bob 's avonds dicht moesten. Daarom werd besloten dat de Bobbaan maar beter verkocht kon worden.'

"Er werd besloten dat de Bobbaan maar beter verkocht kon worden"

Dus we waren de Bob bijna kwijt geweest?

‘Sterker nog, ik had er zelfs al een koper voor gevonden, in Engeland! Maar ik wilde tóch eerst onderzoeken of de nylonwieltjes zodanig aan te passen waren dat de herrie minder werd. Onze bandenleverancier in Tilburg is gaan nadenken over mijn voorstel om luchtbandjes toe te passen. Michelin zag geen mogelijkheden voor luchtbandjes maar verwees ons door naar een leverancier van massieve rubberen banden voor vorkheftrucks in België. “Allez, dat gaat nooit lukken meneer!” was hun antwoord. “De snelheid van de bobslee is veel te hoog!” Het rubber zou na enige tijd loskomen van de kern. Ik zei: “We gaan het gewoon proberen, en als het lukt dan hebben jullie een probleem!” De bobs gleden eerst alle kanten op en daarom hebben we een procédé toegepast waarbij hele kleine steentjes in de bandjes werden meegegoten. Zodra de steentjes eruit liepen ontstonden er een soort kleine zuignapjes, waardoor de bandjes zich een beetje vastzogen aan de gladde wand. De slijtage is natuurlijk wat hoger en de baan ziet er na het seizoen hartstikke zwart uit, maar bij geluidsmetingen bleek hij ruim tien decibel stiller! Ik ben blij dat de Bob daardoor kon blijven. Het is een attractie die nog steeds zeer goed gewaardeerd wordt door het publiek. De Bobbaan is het leukste als het regent, dan glijdt hij alle kanten uit! We hebben daarom nog overwogen om die goot permanent nat te houden.’

Ook Pegasus hebben we aan u te danken, toch?

‘Dat klopt. We stonden eigenlijk op het punt om op die plek een kleine stalen achtbaan van de familie Zierer neer te zetten, maar ik vond een houten achtbaan veel leuker dan zo’n afgekloven Zierer-baan. Dus heb ik aan Paul Beck gevraagd of ik er een alternatief in hout naast mocht leggen. “Natuurlijk zou dat beter zijn”, zei hij, “maar dat lukt je nooit vanwege de kosten, de levertijd en de geluids-overlast!” Ik had van tevoren al eens gesproken over de mogelijkheden van een houten coaster met de vermaarde coasterontwerper Curtis D. Summers. Die heeft toen gehapt en gezegd: “Ik zorg dat ik binnen het budget blijf en dat -ie op tijd klaar is.”

“Een échte grote, spectaculaire houten coaster zou nog steeds in de Efteling passen”

Vanwege de geluidsrestrictie is er wel een verschil met andere houten coasters: Pegasus heeft géén stalen wieltjes, waardoor hij wat meer schudt dan andere coasters. Natuurlijk had ik Pegasus liever veel groter gewild. Een échte grote, spectaculaire houten coaster zou nog steeds in de Efteling passen.’

U bent duidelijk een liefhebber van thrillrides. Wat zijn eigenlijk uw favoriete achtbanen?

‘Mijn favoriete houten achtbanen zijn Tonnère de Zeus in Parc Astérix en Mean Streak in Cedar Point in Amerika. Balder in Liseberg schijnt ook heel erg goed zijn. Dat is weer de opvolger van Tonnère de Zeus. Liseberg heeft over

de hele wereld heel veel houten achtbanen uitgetoetst en alle leuke elementen in die baan gestopt. Maar van alle houten coasters die ik gereden heb, en dat zijn er héél wat, moet ik eerlijk zeggen dat Tonnère de Zeus tot het laatste moment spannend blijft, echt tot op het allerlaatste moment. Dan heeft die trein nog zóveel energie over! Jammer dat die allemaal in de remmen verdwijnt.

Mijn favoriete stalen achtbaan is de Bolliger & Mabillard-baan Nemesis in Alton Towers, een heerlijke suspended coaster, maar óók Montu in Busch Gardens en niet te vergeten Black Mamba in Phantasialand! En van de verplaatsbare, stalen coasters vind ik de Olympia Looping van Barth in Duitsland nog steeds de beste. Dát is een gladde, dat hou je niet voor mogelijk! Duelling Dragons Fire & Ice in Island of Adventure zijn ook heerlijke banen. En de baantjes in Wuzetown in Phantasialand, daar zitten heel verrassende dingetjes in. Die banen komen uit de koker van de inventieve geesten bij Maurer Söhne... Heel verrassend is het als je naar boven gaat met die verticale lift, en dan gaat die deur open en dan whapp!’

Kotzmaschinen

Terug naar de Efteling. Kunt u iets vertellen over de komst van attracties als Villa Volta en Vogel Rok in de Efteling?

‘Voor het seizoen 1996 wilden we eigenlijk een indoor-achtbaan. Een eigen ontwerp strandde vanwege de technische haalbaarheid, dus we besloten om een kopie van de Eurosats in Europa Park naar de Efteling te halen. De firma Mack had al een offerte gemaakt en we zouden langskomen om de EuroSat nog eens te bekijken en om het contract rond te maken. We stonden op Schiphol al met één been in het vliegtuig toen we hoorden dat Mack absoluut niet de capaciteit had om de baan op tijd te kunnen bouwen. Wat nu? Ton herinnerde ons op dat moment aan zijn idee voor een groot Draaiend Huis. De volgende avond zaten we al bij Paul Beck thuis aan tafel om de aanpak van Villa Volta door te spreken.

Villa Volta was als infill-attractie bedoeld, maar werd een hoofdattractie. Dat is onder meer te danken aan de afmetingen, de detaillering van het ontwerp, de programmering en de muziek van Ruud Bos: een voltreffer!

De programmering is belangrijk. Bij de TÜV noemen ze zo’n attractie een Kotzmaschine, en niet onterecht: je kunt hem zo gek programmeren als je wilt, maar je moet zorgen dat de mensen er niet ziek uitkomen. De attractie is ook niet voor iedereen geschikt. Sommige mensen kunnen er niet tegen zo op het verkeerde been gezet te worden. Ik heb Villa Volta samen met Ton op de ritmuziek geprogrammeerd. We hebben drie versies gemaakt, waaronder een heel agressieve. Die is overigens nooit gebruikt.

Die indoor-achtbaan kwam er uiteindelijk wel, in de vorm van Vogel Rok. Ik kreeg de opdracht om de lay-out van de baan te maken. De enige restricties waren de hoogte en de oppervlakte. Ik wilde het publiek van boven naar beneden laten suizen en het treintje dan een tijdje op z’n kant houden en vervolgens linksom en rechtsom te laten gaan. Ik ben met mijn ontwerp voor de layout naar Vekoma gestapt met de vraag: “Kan dit?” Ze zijn gaan rekenen en zeiden: “Dat kan.”

Het is bekend dat er heel wat op Vogel Rok bezuinigd is. Er waren plannen voor een dubbel perron en allerlei effecten.

'Er is sprake geweest van een dubbel perron, maar dan moesten er wissels komen en dat zou heel erg duur worden. We hebben ook gesproken over warmte- en geueffecten en we hebben zelfs overwogen om echt vuur te gebruiken. Dat is helaas niet doorgegaan. Binnen bepaalde brandweernormen is dat wel mogelijk, maar dan moet je er heel veel techniek omheen bouwen. Het is zonde dat het in Nederland niet zo gemakkelijk kan. Kijk naar Templo del Fuego in Port Aventura of Backdraft in de Universal Studios in Amerika, dat is geweldig!'

Toch is Vogel Rok wel een spectaculaire baan geworden, mede door de opzwepende muziek van Ruud Bos.

'Ja, Ruud is een creatieve jongen. Hij en Ton van de Ven hadden elkaar op artistiek gebied gevonden en Ruud was natuurlijk geweldig om mee te werken. Ton inspireerde met zijn tekeningen Ruud steeds weer tot het componeren van een passend stuk muziek. Niet dat het altijd meteen goed was. We hebben hem vaak huiswerk meegegeven, hoor!

De muziek van Vogel Rok moest precies passen op de duur van de rit. We zijn gaan klokken toen de treinen warm gedraaid waren: 1 minuut 31. Vervolgens wilde ik samen met Ruud de baan rijden, om op die manier duidelijk te maken waar de hoogtepunten en versnellingen zaten. "Ik ga niet in die achtbaan!" zei hij. Ik zeg: "Ja maar je moet toch..." "Nee, ik ga d'r niet in!" Ik heb hem vervolgens aan de hand van een tijddiagram precies verteld wat waar zat: de lift, de val, de overgangen en de rustpunten... Het resultaat mag er zijn. Als -ie goed loopt dan is het perfect!

Ruud Bos is trouwens bij de Efteling gekomen via Joop

Geesink en Toon Hermans. Joop had Toon Hermans gevraagd een melodie voor zijn Carnaval Festival te bedenken en hij heeft vervolgens aan Ruud Bos gevraagd deze te bewerken. Ruud kreeg mij op z'n pad. Ik zeg: "Ruud, we hebben een aantal verschillende landen en die hebben hun eigen variatie op de melodie. Maar ik wil de overgang, zoals bij It's a Small World, niet horen, dus je moet steeds precies hetzelfde ritme aanhouden." Hij wist niet wat ik bedoelde. Ik zeg: "Je hebt zeven verschillende muziekstukken, waarvan het ritme gelijk is. Die kun je naadloos aan elkaar plakken." Uiteindelijk is het helemaal gelukt!

De muziek die een paar jaar bij Vogel Rok in de voorshow speelde, Yanni's "Standing in Motion" heb ik trouwens ontdekt bij de grote fontein van Epcot in Orlando. Ik vond dat zo'n mooi stuk dat ik er kippenvol van kreeg!

"We wilden eigenlijk een attractie van de plank trekken. Dat zou natuurlijk jammer geweest zijn, want zo iets druist in tegen alle Eftelingprincipes!"

Na Vogel Rok kwam PandaDroom in het park. Klopt het dat er eigenlijk een andere attractie gepland stond voor 2002?

'Jain' zou de Duitser zeggen, ja und nein. Ton van de Ven was vreselijk hard bezig met het ontwerpen van het Efteling Theater. Daar ging alle aandacht naar uit. Daarom wilden we voor het jubileumjaar eigenlijk een attractie van de plank trekken. Dat zou natuurlijk jammer geweest zijn, want zo iets druist in tegen alle Eftelingprincipes!

BRC

Nadat hij in maart 2005 bij de Efteling de deur achter zich dichttrok heeft Lex Lemmens allerm minst stilgezeten. Al die expertise hang je natuurlijk niet zomaar aan de wilgen en een netwerk dat je jarenlang hebt opgebouwd verdwijnt niet vanzelf wanneer je met de VUT gaat.

Lex Lemmens is directeur van zijn eigen consultancy-bedrijfje Alex Lemmens Productions, geeft zo nu en dan gastcolleges op de NHTV in Breda, en treedt op als adviseur bij diverse ondernemingen in de entertainmentsector. In het bijzonder bekleedt Lex Lemmens sinds enkele jaren de functie van Director Project Development Europe bij BRC Imagination Arts, een toonaangevend ontwerp bureau met kantoren in Amerika, Engeland en Nederland. Het bedrijf ontwikkelt en verwezenlijkt concepten voor musea, tentoonstellingen, evenementen en themaparken over de hele wereld en beschikt over een gevarieerd team van experts uit de branche.

BRC heeft een portfolio vol forse projecten. Zo bouwde het bedrijf in 2005 de Abraham Lincoln Presidential Library & Museum in Springfield, Illinois. In Dubai is een groot themapark in ontwikkeling en ook in Europa staat een megaproject in de planning: Gran Scala bij Zaragoza in Spanje. Daar moet een stuk dorre woestijn worden omgetoverd tot het Europese Las Vegas met casino's, vijf themaparken en 32 hotels. Eén van de themaparken wordt volledig door BRC ontworpen. Dichter bij huis was BRC verantwoordelijk voor de recente restyling van de Heineken Experience in Amsterdam.

Lex Lemmens adviseert BRC bij de ontwikkeling van attracties en attractieparken, vertegenwoordigt het bedrijf op de internationale beurzen en brengt samenwerkingen tot stand vanuit zijn omvangrijke netwerk. Zo bracht hij BRC in contact met Parc Astérix en Europa Park en onlangs ook met wereldtuinbouwtentoonstelling de Floriade, waarover oud-Eftelingdirecteur Paul Beck tegenwoordig de scepter zwaait.

Geen geluier achter de geraniums dus. Als het aan Lex Lemmens ligt mag de wereld van de vermaakindustrie nog jaren van zijn deskundigheid profiteren.

Op een gegeven moment stond er echter een bestuurslid van het Wereld Natuur Fonds op de stoep. Het WNF had een groot aantal parken bezocht en was tot de conclusie gekomen dat hun boodschap het beste kon worden overgebracht middels een 3D-film. In Animal Kingdom waren de bestuursleden van het WNF bijzonder verrast door It's tough to be a bug. Begrijpelijk. De grote robots die daarbij gebruikt worden, de geureffecten, geweldig goed allemaal! We hebben voor het vijftigjarig bestaan dus toch niet gekozen voor een attractie uit de catalogus. Het WNF kwam eigenlijk op een heel goed moment.'

De Vliegende Hollander

Ook de Vliegende Hollander kwam een beetje in plaats van een andere attractie, toch?

'We dachten al een tijdje na over spectaculaire dingen die op de Zonneweide gebouwd konden worden. Daar zaten ook dingen bij die financieel niet haalbaar waren. Die plannen zijn altijd blijven steken voordat we toekwamen aan detailontwerp, want als je daar eenmaal aan begint ga je serieuze kosten maken. Ton en ik hebben bij Intamin eens een attractie voorgesteld waarmee je allerlei geweldige special effects zou ervaren, in een soort Expedition Everest-berg. Spelen met de elementen: wind, water, vuur... Een beetje zoals HollandRama in het Openluchtmuseum. Daar kantel je en draai je naar verschillende taferelen. Het is een platform dat kan rijden en dat omhoog en omlaag beweegt. Heel mooi gemaakt door Rexroth uit Bostel. De haalbaarheid van dit idee werd in twijfel getrokken. Kon dat allemaal wel, qua kosten en veiligheid?

*“Ton en ik hebben bij Intamin
eens een attractie voorgesteld
waarmee je allerlei geweldige special
effects zou ervaren.
Spelen met de elementen:
wind, water, vuur...”*

Uiteindelijk zijn die plannen blijven steken en toen kwam de Vliegende Hollander: een wens en idee van Olaf Vugts. De lay-out voor het transportsysteem van de Vliegende Hollander heb ik mede bedacht. Dit in de wetenschap dat iedere extra honderd meter baan ten koste zou gaan van het beschikbare budget. Je móet altijd aan die centen denken. Dat is vaak het lastige, om binnen het budget toch het maximale eruit te halen. Ik heb voorgesteld de lift uit te rusten met een lineaire motor. Dat had ik ervaren in Universal Studios in Orlando. De attractie The Mummy lijkt in veel opzichten op de Vliegende Hollander. Daar zit ook een track in met een flinke boot erop die uit het water gehaald en op een lift gezet wordt, waarna de boot versnelt. Dat effect werkt fantastisch, maar zoiets kan niet met een ketting! Met een ketting krijg je nooit een gladde overgang, terwijl dát nou juist de verrassing moet zijn.

Ik heb KumbaK voorgesteld als leverancier voor de

Vliegende Hollander. Zij hadden de beste engineeringspapieren laten zien en het bedrijf bestond uit technici uit de Vekoma-familie. Het resultaat is bekend. Hoe het allemaal precies gelopen is durf ik niet met zekerheid te zeggen, want ik ben natuurlijk alleen bij het voortraject betrokken geweest. KumbaK had al problemen met de door hen geleverde nieuwe Pythontreinen, die niet goed liepen. Al hun engineeringcapaciteit moest worden ingezet om dat op te lossen. En tegelijk stonden wij te springen om de tekeningen voor de Vliegende Hollander. Maar dat er problemen ontstonden kwam niet alleen door KumbaK. De technische dienst en ook ik hebben onze handen in het vuur gestoken voor de ontwerpen en de techniek zoals die door KumbaK werd voorgesteld, maar de Efteling wilde het vaak anders. Je mag naar een leverancier toe best lastig zijn hoor, maar je moet wél redelijk blijven.'

Waren de problemen met de Vliegende Hollander te voorkomen?

'Ik denk dat die te voorkomen waren geweest, als we bijvoorbeeld hadden gekozen voor een lineaire motor en niet voor een ketting. Ook buiten hadden we misschien geen ketting moeten gebruiken, maar motoren met banden. Onderwatermotoren hebben bewezen uitstekend te functioneren onder allerlei omstandigheden, kijk maar naar de offshore-technieken. Daar zit ik-weet-niet-wat onder water. Dat moet dan toch ook kunnen in de Efteling? Maar dat was een stuk duurder geweest. Al vrees ik dat het nu ook wel erg veel geld heeft gekost om de problemen op te lossen. Net als bij Droomvlucht was dat een kras op mijn ziel hoor!'

Veel Eftelingliefhebbers hebben u leren kennen door de documentaire Dromen met Open Ogen, waarop u geëmotioneerd vertelt over de problemen met Droomvlucht.

'Ik kreeg ook werkelijk een brok in mijn keel toen ik zei: "Dat stemt mij met enige droefenis". Ze vroegen heel direct aan me wat het met me deed. Nou, dat dus!'

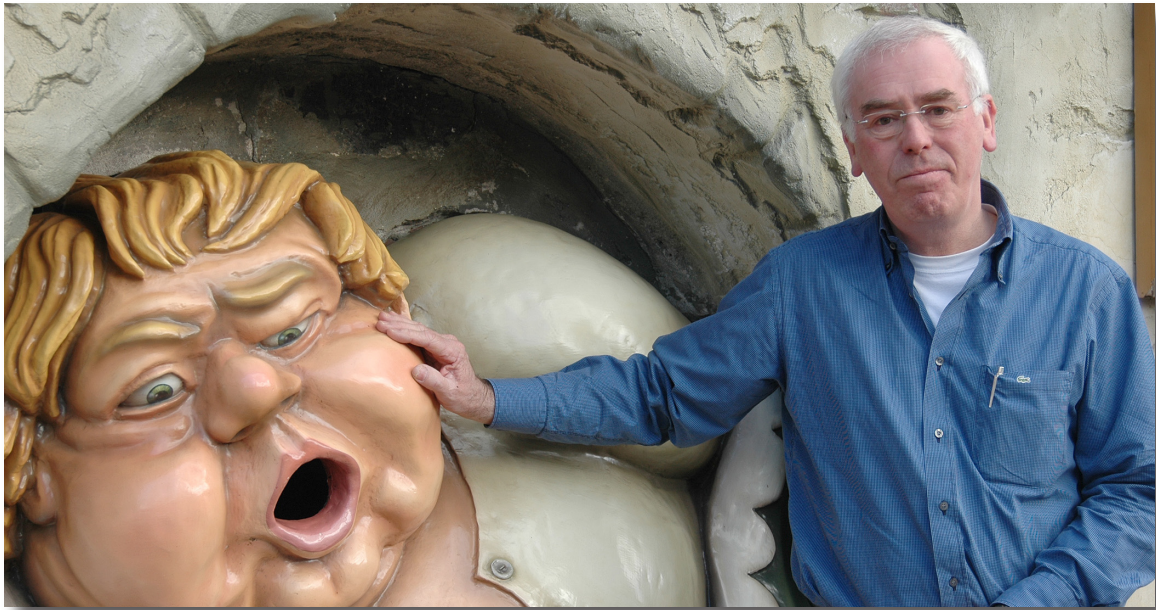
Daarover gesproken, veel Eftelingliefhebbers gaan er vanuit dat de dramatische vergadering in die documentaire in scène is gezet. Klopt dat?

'Dat was absoluut niet in scène gezet! Dat was écht! Er waren die dag al opnames gemaakt en toen die spoedvergadering gehouden werd hebben ze ons door het raam heen gefilmd. Het was stomtoevallig dat ze die dag met de filmploeg aanwezig waren.'

Terugblik

Wat beschouwt u zelf als uw favoriete periode bij de Efteling?

'Er zijn een aantal periodes heel fijn geweest. Ik denk met veel plezier terug aan wat ik de laatste jaren heb kunnen en mogen doen: de Efteling in het buitenland op de kaart houden, beurzen bezoeken en contact onderhouden met de collega-parken. Dat deed ik ook als secretaris van de Great European Themeparks, het samenwerkingsverband van grote parken in Europa, dat in het leven was geroepen om inzicht te krijgen in elkaars bedrijfsvoering. Door de samenwerking konden we van elkaar leren en tegenwicht bieden



aan de nieuwkomer op de Europese markt: Disneyland. De angst voor Disney is inmiddels wel verdwenen, maar nog steeds wisselen de parken informatie uit om bijvoorbeeld de veiligheid te vergroten.

De functie van ‘ambassadeur’ heb ik me een beetje toegeëigend en ik vond het heel erg leuk om te doen. Dankzij dat soort werkzaamheden heb ik ook Tony Baxter van Disney Imagineering leren kennen. Toen ik in 1997 met mijn gezin op vakantie naar Amerika ging heb ik Bob Rogers van BRC gebeld en gevraagd of hij kaartjes voor Disneyland kon regelen. Bob is een goede vriend van Tony en die bleek weer een hele grote aanbidder van de Efteling te zijn. Wat is die man enthousiast! Tony wilde mij wel eens ontmoeten en zo is onze vriendschap ontstaan. Ik heb hem hier bij de Efteling de archieven van Anton Pieck mogen laten zien. Een groter plezier had ik hem niet kunnen bezorgen, hij krúlde zowat!

Omgekeerd heb ik bij Disney het genoegen gehad om in de werkplaatsen en op de ontwerpafdeling in Glendale rond te kijken. Daar mocht ik maquettes zien die voor anderen verborgen bleven, zoals van Disneyland Hong Kong en Expedition Everest. Práchtig, die maquettes worden gebouwd tot in het kleinste detail! Er wordt niets aan het toeval overgelaten.

Toch had ik de Efteling nooit willen verruilen voor een functie bij Disney. Dat bedrijf is zó groot!

Bij de Efteling kun je het geheel overzien, en dat is bij Disney natuurlijk onmogelijk. Daar ben je slechts een deel van een gigántische organisatie.

Mijn functie als ambassadeur heeft me een hoop plezier opgeleverd en eigenlijk nog steeds! Ik onderhoud nog altijd goede contacten met parken als Alton Towers, Parc Astérix, Port Aventura, Gardaland, Europa Park en natuurlijk Tripsdrill. Dat parkje in Duitsland is favoriet! Zeker nu ik BRC zo nu en dan adviseer komt mijn uitgebreide netwerk me uitstekend van pas.’

Wat maakt naar uw idee de Efteling eigenlijk tot de Efteling? En wat voor advies zou u het park willen meegeven?

‘De uniciteit van de Efteling zit ‘m in een opeenvolging van geslaagde toevalligheden. Die hebben ervoor gezorgd dat het park die unieke uitstraling heeft gekregen. De Efteling moet onderscheidend blijven door vast te houden aan de lijn die destijds door Anton Pieck is ingezet. En laten we ook de invloed van de technische duizendpoten Peter Reijnders en Henk Knuijvers niet vergeten. Men moet niet afwijken van de kwaliteit die we in het verleden hebben laten zien en die door het grote publiek wordt gewaardeerd. Geen surrogaten, en altijd weer proberen dingen te bedenken die anderen niet kunnen bedenken. Er moeten formules bedacht worden om de jeugd achter die gaming-machines vandaan te halen. Daarvoor heb je heel goede creatieve geesten nodig en ik denk dat daar wel wat versterking in mag komen. Ik vind niet dat je dingen van buiten moet gaan aantrekken en dat Efteling ook zelf mensen moet opleiden.

Er moet naar mijn stellige overtuiging één aanspreekpunt zijn die de creatieve verantwoordelijkheid draagt en die de uniciteit en kwaliteit van de Efteling bewaakt. De eindverantwoordelijkheid valt natuurlijk onder de directie, maar

ik denk dat er één creatieve geest moet zijn, die binnen de directie zegt: “En zo gaan we het doen!” Zoiets moet weer groeien. Je plukt zo iemand niet zomaar van de straat. Bovendien zijn creatievelingen vaak nogal eigenwijs, en dat mág ook! Koester de talenten in je onderneming, en geef ze de ruimte om te groeien. Als je dat goed begeleidt, zoals dat nu in Europa Park bij Michel den Dulk gebeurt, dan is er niets aan de hand. En wie weet komt Michel nog eens terug, met alle ervaringen die hij dan heeft opgedaan. Hij heeft natuurlijk z’n hart aan het park verpand. Ik denk dat de Efteling daarmee een gouden greep zou doen.’

“De uniciteit van de Efteling zit ‘m in een opeenvolging van geslaagde toevalligheden”

Wat vindt u ervan dat de Efteling steeds langere periodes tussen nieuwe attracties laat zitten?

‘Er is een beleid waarin niet elk jaar een grote attractie wordt neergezet. Dat kan natuurlijk financieel ook niet. Je kunt wel tussentijds, laten we zeggen, de parel oppoetsen. Eens in de zoveel jaren kun je denken aan een grote klapper als de Vliegende Hollander. Natuurlijk was daarvoor ook het één en ander bedacht dat budgettair niet mogelijk was, maar wat onze bezoekers niet weten, missen ze ook niet. We hebben in de jaren tachtig en negentig een grote slag gemaakt door ieder jaar een attractie van niveau te bouwen. Dat was toen het beleid: de Efteling moest leading zijn in de attractieparkenwereld. Nu is dat naar mijn mening toch Europa Park. Dáár gebeurt heel veel, ook op het gebied van verblijfsaccomodatie. Twijfelden ze destijds nog aan ons Efteling Hotel, nu beschikt Europa Park zélf over vier hotels, een Gästehaus, een wigwamdorp en een camping! Ook de Efteling investeert momenteel gelukkig in broodnodige verblijfsaccomodatie, maar eens in de zoveel tijd zal er toch een echte klapper gemaakt moeten worden om bezoekers te blijven interesseren.’

Wat ziet u zelf als uw meest nuttige bijdrage aan het park?

‘Ik kan dat niet precies benoemen. Ik heb mijn bijdrage kunnen leveren aan het park en aan de attracties zoals ze er nu zijn. Zoals Jan Verhoeven de ontwerpen van Ton van de Ven vertaalde naar bouwkundig haalbare constructies, zo deed ik dat in de beginjaren met de technieken. Het is een aaneenschakeling van dingen waarop ik invloed heb gehad, al was het soms maar gewoon door een suggestie in een discussie.’

Hoe kijkt u nu, na dertig jaar, terug op uw tijd bij de Efteling?

‘Met heel veel plezier. Ik heb verschrikkelijk veel geleerd bij de Efteling, al heeft het kruim gekost. Je gezin met twee kleine kinderen lijdt eronder als je ‘s nachts met stenen staat te schuiven om de stroming van de Piraña goed te krijgen, maar het was desondanks een prachtige tijd.

Als je me nu vraagt wat ik het minst leuk heb gevonden, dan is dat het feit dat ik niet ben geïnterviewd voor *Kroniek van een Sprookje*. Dat heeft me pijn gedaan. Ik sta me nergens op voor, maar in dat boek had ik niet mogen ontbre-

ken. Er werd een keuze gemaakt: sommigen kwamen in het boek en anderen, waaronder ik, in de documentaire *Vijftig jaar Sprookjes in de Efteling*. Achteraf vind ik dat buitengewoon jammer, want het geschreven woord is eindeloo.

In al die jaren was ik het meest ontroerd bij de oplevering van het Spookslot. Ik stond tussen het publiek dat na de show in applaus uitbarstte. Dan hou je je oogjes niet droog, hoor! En waar ik nog steeds écht trots op ben is dat we de Vermolen-carrousel terug hebben kunnen halen, zodat hij voor het Nederlandse kermiscultuurgoed behouden is gebleven, en dat we met die molen geïnfiltreerd hebben op de Tilburgse Kermis. Dat vond ik prachtig!

*“Drijvende krachten zoals Hans de Rooij,
Mari van Heumen, Ton van de Ven,
Henny Knoet en al die anderen...
Dat waren toch coryfeeën hè?”*

Ik heb ook met geweldige mensen mogen samenwerken. Drijvende krachten zoals Hans de Rooij, Mari van Heumen, Ton van de Ven en Henny Knoet en al die anderen...

Dat waren toch coryfeeën hè? Het waren degenen die dórgingen, ook als er geen projectnummertje aanhing. Tegenwoordig kan dat niet meer en dat is natuurlijk jammer. Vroeger zei iemand: “Goh, kun jij dit, of kun jij dat even doen voor mij?” en dan werd het ook gedaan. Nu volgt meestal de vraag: “Heb je daar wel budget voor of een projectnummer?”

Zo was het wasvrouwje in het Kabouterdorp er nooit gekomen als men niet had besloten om er gewoon wat bij te verzinnen. Er was absoluut geen budget voor, maar het gebeurde gewoon!

Er is nooit een dag geweest dat ik met tegenzin naar mijn werk ging. Niet één! Ik heb ontzettend veel leuke momenten gekend. Ik kom nog steeds graag in het park. Binnenkort neem ik mijn eerste kleinkind mee en daar verheug ik me nu al op!

Ik heb natuurlijk een contract bij de prachtige onderneming BRC, waardoor niet alles mogelijk is, maar hoewel ik bij de Efteling geen adviserende functie meer heb sta ik daar zeker voor open - ze mogen me altijd bellen!

Interview

Jaap Meeldijk
Ilona van Golen
Jos Visser

Illustraties

Bob Leenders (pag. 2)
Lex Lemmens (pag. 5)

Alexander Adrianus Joseph Maria Lemmens, geboren op 13 juli 1944 in Tilburg
Kwam op 3 maart 1975 in dienst als Chef Technische Dienst
Ging op 31 maart 2005 uit dienst als Projectmanager Research & Development

LEX LEMMENS

'Als ik die baan niet krijg word ik dóódongelukkig!'

In 1974 zag mijn vrouw Hanneke een vacature in de krant staan voor de functie van Chef Technische Dienst bij de Efteling. "Is dat niks voor jou?" zei ze toen. Ik was zelf niet overtuigd. Het Sprookjesbos was in mijn ogen iets voor kinderen en ik wist niet wat ik daar te zoeken had. Maar tijdens mijn sollicitatie kreeg ik de werkplaats te zien en tóen gebeurde het! Men was er bezig met het vernieuwen van de techniek van Sneeuwwitje en er werden opnames voor de NCRV gemaakt. Ik zag die grote wals met programmaschijven voor de zeven dwergen. Daarnaast, in een kantoortje, lagen twee Revox-recorders en daar was ik helemaal gek van. Dré Broeders zat er geluidssporen te maken voor de Holle Bolle Gijzen en op dat moment dacht ik: als ik die baan niet krijg dan word ik dóódongelukkig!

'Mijn eerste grote project was het Spookslot. Een heerlijke uitdaging, waarin ik mijn technische creativiteit de ruimte kon geven. Zo heb ik de mechaniek van de viool 's avonds bij mij thuis uit zitten werken, en ook de bewegende grafzerken en de techniek achter de monniken komen uit mijn kokertje.'

'De Vermolen-molen op het Anton Pieckplein is mijn baby. Als kind vond ik 'm al geweldig en zat ik 's zondagsmorgens op de rand te wachten tot hij open ging. Later, toen ik een jaar of vijftien was, ben ik hem in miniatuur na gaan bouwen. Ik heb de koetsjes en paarden daarvan nog steeds bewaard. Nadat we de molen in Canada gekocht hadden van Johan Vermolen zijn we doorgereisd naar de IAAPA in Orlando. Tijdens een diner met mensen van de Efteling zei ik tegen Paul: "Weet je wat we moeten doen? We moeten proberen met die molen op de nostalgische kermis in Tilburg te gaan staan!" Paul zei: "Je bent helemaal gek!" Maar even later stond hij op en zei: "Dames en heren, wij gaan met onze molen op de Tilburgse kermis staan," en tegen mij: "en jij regelt dat!"

We werkten met tientallen vrijwilligers uit de Efteling in ploegendiensten. We hadden een afspraak gemaakt met een restaurantje in de buurt, waar de ploeg kon lunchen en dineren. Dat was natuurlijk een luxe exploitatie van hier tot ginder! Het heeft een gigantische hoeveelheid publiciteit gegenereerd; de molen haalde zelfs het NOS-journaal. En we wonnen de eerste prijs voor de beste nostalgische attractie! Het is de mooiste week van m'n leven geweest.'

'Ook denk ik met veel plezier terug aan wat ik de

laatste jaren heb kunnen en mogen doen: beurzen bezoeken, contact onderhouden met de collega-parken en de Efteling in het buitenland op de kaart houden.

De uniciteit van de Efteling zit 'm in een opeenvolging van geslaagde toevalligheden. Die hebben ervoor gezorgd dat het park die unieke uitstraling heeft gekregen. De Efteling moet onderscheidend blijven door vast te houden aan de lijn die destijds door Anton Pieck is ingezet. En laten we ook de invloed van de technische duizendpoten Peter Reijnders en Henk Knuivers niet vergeten.

'Ik heb blij dat ik een bijdrage heb kunnen leveren aan het park en aan de attracties zoals ze er nu zijn.

Zoals Jan Verhoeven de ontwerpen van Ton van de Ven vertaalde naar bouwkundig haalbare constructies, zo deed ik dat in de beginjaren met de technieken. Het is een aaneenschakeling van dingen waarop ik invloed heb gehad, al was het soms maar gewoon door een suggestie in een discussie.'

'Ik kijk met heel veel plezier terug op mijn jaren bij de Efteling. Ik heb verschrikkelijk veel geleerd bij de Efteling, al heeft het kruim gekost. Je gezin met twee kleine kinderen lijdt eronder als je 's nachts met stenen staat te schuiven om de stroming van de Piraña goed te krijgen, maar het was desondanks een prachtige tijd.'

'Het meest ontroerd was ik bij de oplevering van het Spookslot. Het publiek barstte na de show uit in applaus. Dan hou je je oogjes niet droog, hoor! En waar ik nog steeds écht trots op ben is dat we de Vermolen-carroussel terug hebben kunnen halen, zodat hij voor het Nederlandse kermiscultuurgoed behouden is gebleven, en dat we met die molen geïnfilteerd hebben op de Tilburgse Kermis. Dat vond ik prachtig!'

'Er is nooit een dag geweest dat ik met tegenzin naar mijn werk ging. Niet één! Ik heb ontzettend veel leuke momenten gekend. Ik kom nog steeds graag in het park. Binnenkort neem ik mijn eerste kleinkind mee en daar verheug ik me nu al op!'

