



Фотомитець, лауреат Національної премії ім. Тараса Шевченка, заслужений діяч мистецтв України Василь ПИЛИП'ЮК:

“Львівська залізниця в об’єктиві моєї душі..”

150 -ліття магістралі – визначна подія не лише в галузі залізничного транспорту, але і в мистецькому світі. До цього ювілею фотомайстер зі світовим іменем Василь Пилип'юк видав фотоальбом “Дорога людям служить”. Про це неповторне видання, а також про роль Львівської залізниці у житті Василя Пилип'юка ми розмовляємо з фотомитцем.

– Василю Васильовичу, чим вирізняється ваш новий фотоальбом?

– Це моя 77-ма книга і далеко не перша на залізничну тематику. Зважаючи на творчий формат, мистецький ґатунок, якість друку, можу сказати, що такого масштабного фотоальбома, обсягом майже триста сторінок, дотепер не мала жодна залізниця України.

– Як Вам працювалося над цією фотокнигою?

– Я поставив перед собою мету зробити таке видання, щоб від першої і до останньої сторінки знайомитися з ним було цікаво не лише залізничникам. Перші 60 сторінок присвячені історії магістралі, починаючи від 1861 року. Тут дуже прислужилися архівні матеріали. Завдяки працівнику музею, ветерану транспорту, почесному залізничнику Юрію Томіну, всі вони збережені та впорядковані, тому й працювати з ними було легко. У книзі використані старі ілюстрації (карти, стародруки), які стали важливою частиною фотоальбому.

За вісім місяців я об’їздив дуже багато станцій, побував у кожній з п’яти дирекцій, “упіймав” різні пори року. Тому мав великий вибір світлин, який давав можливість художникові працювати без обмежень, вибираючи те, що гірше, і залишаючи фотороботи, які відображають суть теми, підкреслюють її колористику, відображають мобільність та гігантські масштаби залізниці. А ще я працював в унісон зі своїм серцем, бо залізниця для мене – початок моїх творчих доріг.

Над макетом та дизайном книги працювали мій перший помічник – син Володимир, художник Борис Великогорова та технічний редактор Андрій Лотоцький. Вони також

вклали в цей фотоальбом душу та професіоналізм.

– Як би Ви сформулювали центральну тему фотоальбому?

– Я думаю щось на кшталт “Жива історія і жива залізниця”. Я вдячний керівництву магістралі, яке довірило мені нелегке завдання – відобразити Львівську залізницю у мистецьких фотографіях. Це – і світанки, і вечори, і залізничні колії, що виринають з туману минулого і зникають у тумані ще не пізаного майбутнього. А поруч із коліями архітектурні будівлі: замки, палаци і культові споруди, які органічно поєднуються з магістраллю, одухотворюють її і додають символізму. Таке поєднання, на мою думку, збагатило фотоальбом.

– Що вас надихало у роботі над фотоальбомом?

– Насамперед – довіра начальника залізниці Богдана Піха, його упевненість, що я зможу створити таку книгу, якої залізниця ще не мала. Мені надходить багато замовлень, але, на жаль, не до кожного відчуваю внутрішню любов. А тут я одразу відчув, що зможу і зроблю. Львівська залізниця для мене – особлива. Тут я працював замолоду, набував досвіду, здобув багато друзів. Відтак кожна робота для Львівської залізниці – це мій подарунок залізничникам від щирого серця, мій творчий внесок у життя величезного трудового колективу.

– Що дав вам досвід роботи на залізниці?

– У мистецькій столиці, якою на той час вважався Львів, відбувся мій творчий дебют. Мій друг Едуард Шейн, який колись був власкором газети “Львівський залізничник” і тодішній редактор газети Анатолій Гороховський запропонували мені переїхати з Івано-Франківська до Львова – я був щасливий. Після районних Снятинської, Верховинської газет і обласної Івано-Франківської робота у Львові стала для мене входженням у світ високих мистецьких стандартів. А поряд із цим неочіненне спілкування з більш досвідченими колегами: Володимиром Мельником, Орісею Теслюк, Марією Василюк, з талановитими поетами-прозаїками, серед яких Дмитро Герасимчук,

Роман Кудлик. Усі вони були для мене професіоналами журналістики високого класу. Відтоді почалося моє творче сходження на вершини фотожурналістської майстерності. Я почав друкуватись в республіканських газетах, журналах, зокрема в журналі “Україна”, де я кілька разів став лауреатом премії журналу і куди мене згодом запросили на роботу.

– Ви пам’ятаєте Ваше перше фото на залізничну тематику?

– Я добре пам’ятаю моє перше відрядження в перші тижні роботи у “Львівському залізничнику”. Це було у 1974 році. Тоді я поїхав на Закарпаття: мав завдання зробити фоторепортаж зі станцій Чоп та Ужгород. У Чопі я познайомився з молодим ще тоді худорлявим чоловіком, начальником станції Георгієм Кіркою. З того часу почалася наша дружба. Два дні відрядження у товаристві Георгія Миколайовича назавжди закарбувалися у моїй пам’яті. Вони й сьогодні живуть у мені.

– Що змінилось на залізниці з того часу?

– Я не обізнаний з деталями, але, порівнюючи побачене при нинішніх поїздах з тим, що пригадую з далеких років, помітив, що дуже змінилися виробничі цехи та умови праці залізничників. Між колишніми червоними кутками і теперішніми кімнатами для відпочинку працівників – величезна різниця: гарно, затишно, зручно, багато вазонів. Таке я, наприклад, побачив у локомотивному депо Чоп і це мене приємно вразило.

– Як Ви відчуваєте все, що фотографуєте, і залізницю зокрема?

– Коли мова йде про магістраль, то у кожній світлині я відчуваю нестримний динамізм залізниці, напругу, потужність, рух і порядок. У цьому динамізмі – і безсонні ночі машиністів, і привітні усмішки провідниць, і уважність колійників, і пильність оглядачів... Усе це я назвав би пульсом життя величезного трудового колективу.

Роки праці і професіоналізм зробили мене вимогливим до творчості взагалі і до своєї особливо, до процесу натискання на спуск затвора у фотоапараті. Колись я кілька разів міг знімати один сюжет. Натомість

тепер я дослухаюся до себе і якщо якість відзнятих фотографій мене не задовольняє, я волію просто не фотографувати. Важить кожна дрібниця. Дивись на сюжет – і відчуваєш кожну мить життя світла, тіні, реакцію героя, його характер, настрій... Ці речі потребують пильної уваги і налаштованості на душевну хвилю. У кожному фотосюжеті треба прагнути знайти щось небуденне, якусь несподіванку, якийсь живий кадр, портрет, побудований на динаміці, на психологічній основі, на певному кольорі чи грі світла. Отоді народжується робота, в якій відчувається присутність душі, а журналістська праця переростає у мистецьку.

– Якої пори року, на Вашу думку, залізниця виглядає найкраще?

– У кожній пори року є своя родзинка. Люблю їздити в кабіні машиніста локомотива. Особливо взимку. Звідти видно незвичайні краєвиди, розкривається краса гір, переходи світла й тіні. Це зачаровує! І мені як фотохудожнику хочеться зловити ці прекрасні неповторні миті й винести їх на суд читача. Давно мрію зробити панорамне видання про залізницю у порох року. Ця ідея в мені жевріє, і я постараюсь знайти час для її втілення.

– Чи часто подорожуєте залізницею?

– На жаль, ні. Ціную швидкість, тому, щоб швидко дістатися до потрібного міста, користуюся літаками. Або ж автомобілем, тоді я незалежний: їду куди треба, куди вимагає тема чи велить душа. Наприклад, до Києва виїжджаю о 4-й ранку, працюю там цілий день, о 21-й вирушаю назад, а вже о 3-й у Львові. Це мій темп роботи. Він виснажує, але зате я багато встигаю.

– А яке Ваше ставлення до швидкісних поїздів, що незабаром курсуватимуть зі Львова до Києва?

– Такі поїзди вигідніші. Сів, почитав газету, випив чаю чи кави і за якісь 3-4 години вже в столиці. Це зручно.

– Вам траплялись цікаві зустрічі в поїзді, які дарували нові ідеї для творчості?

– Знайомства в поїздах – це майже завжди довірливі бесіди, а коли пощастить зустріти розумну ділову людину, то це особ-