

LUCIAN CIUCHIȚĂ

250 DE
KILOMETRI ȘI
UN SECOL DE
AMINTIRI

Director editorial: Dana Anghelescu

Grafică: Irinel Merlușcă

© Libris Editorial, 2018

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

CIUCHIȚĂ, LUCIAN

250 de kilometri și un secol de amintiri / Lucian Ciuchiță. - Brașov:

Libris Editorial, 2018

ISBN 978-606- 8953-05- 2

821.135.1

Libris Editorial

Str. Mureșenilor, Nr. 14, Brașov, România

Tel: 0268 477 799

E-mail: editura@libris.ro

Libris Distribuție – Librăria Șt. O. Iosif

Tel: 0268 477 799

E-mail: office@libris.ro

Libris .RO

Respect pentru oameni și cărți

CUPRINS

CAPITOLUL I	
PRIMA DEPORTARE A LUI ALEXANDRU.....	5
CAPITOLUL II	
BLOANȚĂ, PRIMARUL DIN BĂLCEȘTI	31
CAPITOLUL III	
BĂLCEȘTI, 1942.....	43
CAPITOLUL IV	
A DOUA DEPORTARE.....	53
CAPITOLUL V	
APOSTOL	69
CAPITOLUL VI	
E FRIG LA BĂLCEȘTI.....	79
CAPITOLUL VII	
PEPENI VERZI.....	83
CAPITOLUL VIII	
CODIN	93

CAPITOLUL IX	
AMINTIRILE UNUI COPIL „CUMINTE”	105
CAPITOLUL X	
TRENUL REFUGIAȚILOR.....	161
CAPITOLUL XI	
APOSTOL ȘI COSTEL.....	171
CAPITOLUL XII	
CERCUL FILOZOFILOR.....	197
CAPITOLUL XIII	
BULZEȘTI, IUBIREA UNUI GENIU	203
CAPITOLUL XIV	
TRENUL VIEȚII	209

CAPITOLUL I

PRIMA DEPORTARE A LUI ALEXANDRU

Trenul plecase din Gara de Nord doar cu șase sute de secunde întârziere, mult mai puțin, în valori comparative, relative și false, dacă luai ca etalon minutele, adică fix, dar fix doar zece.

Zece minute?

Un fleac ce nu mai deranja, de multă vreme, pe nimeni vreun pic.

Trenul fusese ticsit, înghițind în vagoanele sale cam tot atâția pasageri câți locuitori avea o comună mai răsărită.

Rămăseseră pe peronul gării, „pardosit” din belșug cu tot soiul de ambalaje, destui gură cască, atât dintre cei care îi conduseseră pe călători la vagoane, cu ochii în lacrimi de parcă garnitura îi căra direct către Auschwitz, cu privirea pierdută în zare, în direcția trenului care dispăruse deja din raza lor vizuală, cât și dintr-o mulțime de „peroniști”, care așteptau liniștiți alte trenuri în care să se imbarce spre a ajunge în locuri diverse, majoritatea în interes personal, câțiva în interes de serviciu și foarte puțini „de plăcere” – câtă plăcere poți avea să mergi într-un tren.

Tabloul era completat de: cerșetori, hoți de bagaje și din buzunare; câini vagabonzi; tarabe cu diverse produse autohtone, „artizanale”, mărfuri cu iz oriental, pe riscul celor care aveau curajul să le-ncerce; bețivi, înveliți cu ziare, dormind fără vise pe bănci și vânzători de „cuverturi de bețivi” sau de ambalaje fără pretenții, adică de ziare mustind de știri de „senzație”, pline de atâtea minciuni sfruntate încât aproape că îți venea să le crezi.

O lume foarte pestriță și gălăgioasă, un adevărat Babilon din care doar poliștii de gară lipseau.

Era trenul, ce abia ce plecase, cel ce unea Bucureștiul de Dolj, nu cea mai veche dintre linii, dar la fel de prăfuită ca prima dintre toate din România.

Prima linie ferată a fost cea către Giurgiu.

*

Apropo, știți cum arăta trenul care făcea legătura din București Filaret cu Giurgiu în 1869?

Era tras de cea mai veche locomotivă cu aburi din România, „43 Călugăreni”, construită în 1869 de Canada Yorks-Birkenhead, o firmă din Anglia.

Între anii 1869 și 1919 a remorcat trenuri de călători, mixte și de marfă, având 3 vagoane: unul de clasa I, pentru boieri, intelectuali și ofițeri, iar celelalte două deservind o lume idilică, aproape mirifică, compusă din mici negustori, țărani, capre, oi, găini, rațe și găște, coșuri cu legume și ouă, brânză și pește, saci cu făină, mălai și semințe, covoare turcești, cutii de rahat și halva, piei de oaie argășite... o simfonie întreagă a culorilor și a mirosurilor naturale pentru dezvoltarea simțurilor!

După ce, între 1920 și 1923, a fost folosită la manevre ușoare în complexul feroviar București, începând cu anul 1938, cu ocazia

organizării serbărilor „Ceferiadei”, locomotiva a fost expusă la Muzeul Căilor Ferate de la stadionul Giulești, unde a stat până în vara anului 1944, când a fost grav avariata de bombardamentele aviației americane.

Între anii 1951 și 1953, locomotiva a fost refăcută la Atelierele CFR Grivița („Grivița Roșie” pe atunci) și expusă în fața muzeului CFR de la „Casa tehnicii ferovia-re” din București.

La manifestările aniversare din anii 1939, 1969 și 1994, locomotiva – clasată în patrimoniul tehnic național în categoria tezaur – a remorcat garnitura „Călugăreni” pe ruta București-Giurgiu.

Locomotiva – un caz fericit, aproape o excepție – este la muzeu, dar linia ferată este și acum neelectrificată și chiar mai prost gestionată.

*

Revenind noi dară la timpurile cele în care începe acțiunea...

Aerul arhaic le pătrunde și acum în plămâni unora care au trăit la țară și îl privesc ca arhetip în evoluția ulterioară.

Țăranii au venit la oraș și au umplut vechile cartiere comuniste, adică exact aceleași de-acum, din „iepoca” capitalistă, și cresc și acum găini în spatele blocului și fac grătare în casa scărilor când e vreme urâtă, sau lângă gheena de gunoi când e vreme frumoasă; boierii, care nu au pierit în Siberia și în stuful mirificei Delte Danubiene, au plecat la Paris; ofițerii au murit pe front, iar intelectualii... s-au jucat doar cu cuvinte încrucișate și au dispărut în fumul alb al cetinii arse.

Mare diferență nu era nici acum, locomotiva diesel-electrică nu părea nicidecum mai „vioaie” decât bunica ei de la muzeu.



Călătorii abia suiți în vagoanele „de Dolj” nu mai pridideau să se ocupe de aranjatul bagajelor, îndesând în spații insuficiente – ca să nu le cadă în cap – sacoșe de rafie, geamantane, trolere și pungi de plastic „de-un leu”.

Odată puse toate la locul lor, în afara câtorva călători îmbrăcați în salopete și chiar „haine civile”, suficient de jengoase spre a nu mai fi posibil să se murdărească în vreun chip, toți ceilalți, cu cârpe, șervețele și chiar „natur”, cu podul palmei, ștergeau cu înverșunare canapelele de vinilin care fuseseră, probabil, cândva, de culoare grenă, dar acum păreau aduse direct din mina Petrila.

Geamurile, care nu erau cu totul înțepenite, fuseseră coborâte, în speranța că se va putea aerisi compartimentul care duhnea a transpirație, abur de alcool, usturoi, ceapă și gaze de luptă.

Nimeni nu se plângea, oamenii fiind, cei optimiști fericiți, cei pesimiști mulțumiți că trenul „lor” circula și că nu fusese tras pe dreapta din cauza grevelor.

Asta le-ar mai fi lipsit.

Bine că nu le lipsea timpul – că dacă „le expirase” oricum nu avea importanță... era clar că, până la urmă, vor ajunge la destinație, cu sau fără întârziere, dar ce mai conta și nici acum nu contează căci, hai să fim serioși, când CFR-ul (cum o știe oricine, e varianta scurtă a Căilor Ferate Române) s-a lăudat vreodată cu vreo realizare în materie de punctualitate?

Când s-a pomenit de vreo garnitură de tren, mai veche sau mai nouă, că a plecat și/sau a sosit la timp?!

Niciodată!

De regulă, trenurile românești circulă cum vor ele și, mai ales, după un „program”, certamente, aleatoriu, care lasă loc unor speculații temporale și, de ce nu, poate să permită interpretarea logică a „teoriei relativității”, unde orele de întârziere sunt adesea

invers proporționale cu distanța parcursă de tren... Că vine de la Mangalia, ori de la Cluj sau – Doamne ferește! – din Moldova, dacă ai capul pe umeri și știi cum merg treburile, trebuie să te aștepți la ore bune de întârziere.

Ei le numesc minute, deși totul e „rotunjit” și n-ai să citești că are 125 de minute întârziere, ci, simplu, fără „fracții”, 120 de minute!

Așa apare pe tabela de „Sosiri”, uneori și la „Plecări”.

„Trenul cutare... întârzie 120 de minute”, „Acceleratu’ W 240 de minute” sau „Personalul X, 360 de minute.”

După cum îți este norocul și de cât de pură ți-a rămas la botez apa în scaldătoare.

Mă rog, „scuze” – se citește „pretexte” – întotdeauna există: timpul e de vină.

Timpul, nu timpurile!

Din cauza inevitabilelor fenomene fizice, independente de voința și bunăvoința CFR-ului, dacă este prea cald, or prea frig, șinele suferă contractări, or dilatări, după cum își manifestă prezența gerul sau arșița.

Și, de fapt și de drept, ce vrea cu adevărat călătorul?

Să ajungă la destinație teafăr, zdravăn la cap și la trup, măcar pe cât a fost la plecare.

Poți să întârzii nu 120 sau 240 de minute, ci chiar și 420 de minute, că tot e de preferat situației, destul de probabile, să zboare trenul de pe șine, pe câmpuri cu holde în pârg, ori troiene cât casa, sau prăpăstii adânci.

Da, este posibilă și varianta să vă îndreptați cu pași repejori într-o altă direcție – unde e de preferat să ajungeți cât mai târziu – acolo unde nu este nici durere și nici întristare, nici suspin... și nici alte comentarii, pentru că acolo totul este alb... veșnic!

(Varianta aia cu „căldură de căldură” este predestinată doar celor răi, așa cum sunt toți cei ce ne sunt dușmani, ori doar

antipatici și nu cred că la ei s-a gândit CFR-ul când și-a propus să ne (de)servească.

Apropo, cu chestia aia: „Despre morți numai de bine” – nu cred să fie vreuna mai neadevărată... adică, acum c-au crăpat, Hitler și Stalin au devenit brusc niște sfinți?)

Revenind, încă o dată, la timpul demarării acțiunii, trebuie precizat că e timpul recoltei. Recoltei de toamnă.

Toamna își plimba straietele multicolore pe ultima sută de metri. Covoare ruginii se așterneau pe dealuri.

Ici-colo se mai vedeau și resturile unor culturi agricole peste care trecuseră tractoare – cum bine știe oricine – atât pentru strânsul recoltei, cât și pentru o arătură adâncă, să-i permită pământului ca în primăvara ce va urma să găzduiască neprețuitele semințe dătătoare de viață.

*

Alexandru contempla tabloul mirific al toamnei prin fereastra trenului al cărui geam era atât de prăfuit, unsuros și cam peste tot zgâriat, de parcă trecuse printr-o furtună de nisip sahariană.

Dar nu era vorba, de fapt, decât de urmele contactului în plină viteză a „acceleratului” cu diverse obiecte aruncate, în timp, pe alte ferestre de mulți călători, ambalajele unsuroase, borcanele cu murături și cutiile de bere ocupând primele trei locuri într-un top al nesimțirii.

Geamul, susceptibil a se dezmembra în orice moment în zeci, în sute de cioburi spre ghinionul lui Alexandru, care tocmai făcuse o mică pauză de lectură, probabil era pe primul loc, cu sinceritate putându-se declara că era mai degrabă împuțit decât murdar.

Alexandru pusese cartea alături de el pe banchetă, încercând să identifice cât mai multe dintre „elementele” ce decorau fereastra

Respect pentru oameni și cărți

– o operațiune cu mult mai anevoioasă decât identificarea criminalului.

A criminalului, da, căci citise până atunci câteva pagini dintr-un policier de duzină, o maculatură cu pretenții de carte cumpărată de la chioșcul de ziare al gării, în care, total fără logică, trei personaje se chinuiau nevoie mare să te facă să crezi că misterul îți va fi revelat abia la sfârșitul cărții.

Haida-de! Fuseseră de ajuns primele 10 de pagini și deja știai nu doar cine este criminalul, ci și ce se va întâmpla mai departe, în restul celor 163 de pagini.

O carte pe care o „uți” cu plăcere pe bancheta trenului, așa cum își abandonează mulți ziarele, scutindu-se de efortul de a le arunca în primul coș de gunoi întâlnit.

„Neprețuita” carte, cu acel subiect de o siderantă banalitate, ce nu era una oarecare, oh, nu!, ci rodul imaginației unei scriitoare americane vestite – autoare de bestseller... pentru mediocri, ori de aerisit creierii cu puțini neuroni – avusese totuși un mare merit: îl făcuse pe Alexandru să suporte mai ușor condițiile medievale din tren, să nu privească prea des prin geamul aproape opac și, culmea, chiar să facă să zboare timpul mai repede.

Evident, vorbim despre timp ca unitate sub multiplă de eternitate, nu despre folos, căci vremea fusese pierdută.

Era o carte – s-o spunem pe-a dreaptă – idioată, genul acela care, dacă nu te adoarme cu totul, ceea ce ar fi fost un mare câștig, îți adoarme creierul de nu mai știe capul pe unde umblă!

Trecuse o jumătate de oră pe nesimțite, pigmentată de mici întreruperi datorate controlorului-naș, venit să-și ia „dreptul” sau, după caz, să-ți găurească biletul de călătorie, operațiune pe care el o numea „compostat”, sau opririlor de unu până la trei minute în micile halte în care coborau sau năvăleau în tren personaje ce păreau venite din oastea lui Avram Iancu.

Și, totuși, cartea mai avusese un merit... unul dintre personaje, cu un trecut dubios și plin de fapte necugetate – unele chiar odioase – îl răscolise pe Alexandru și memoria i se activase într-o anumită direcție și-i deschisese un sertar mai vechi cu amintiri.

Amintiri din copilărie și, în mod special, cele care aveau legătură cu bunicii de la Bălcești, o fostă comună din județul Vâlcea, nici mică, nici mare pe-atunci, care ani mai târziu, după asfaltarea a patru străzi și o uliță, a fost transformată în oraș.

Alexandru se născuse la oraș, la Rm. Vâlcea, dar atât bunicii, cât și părinții lui avuseseră strânse legături cu lumea satului și nu-l lipsiseră nici pe el de contactul cu aceasta.

S-ar fi lipsit bucuros de o asemenea experiență, căci Alexandru, în întreaga sa copilărie, nu fusese deloc atras de vacanțele petrecute la bunici, și nici nu le ducea dorul... Mai ales cele care avuseseră legătură cu bunicii din partea mamei.

Nimic pozitiv nu-și amintea să se fi întâmplat. Avea doar amintiri neplăcute, ce persistau și îi apăreau frecvent în memorie, declanșate din nimic, chiar dacă toate se întâmplaseră cu mulți, mulți ani în urmă...

Erau niște amintiri grele, ca de plumb...

*

Anii zburaseră repede, pe nesimțite, și trecuseră mai bine de trei decenii de când bunicii plecaseră spre alte lumi, fiecare după faptele pământești.

Primii au fost cei din partea mamei. Apoi, la niște ani buni diferență, s-au petrecut în neființă și ceilalți doi bunici...

Oricum, cu excepția Anei, care decedase ceva mai „fragedă”, la doar 75 de primăveri, ceilalți trei au fost mai longevivi și au depășit bine pragul de 80 de ani... 86, respectiv 88 de ani, și asta

în ce se poate considera cu adevărat a fi fost condiții grele de viață!

Prinseseră cu toții războiul și rămăseseră fiecare dintre ei cu urme adânci în suflet. Erau oameni foarte duri și, din nefericire, extrem de încăpățânați... trăind într-o lume numai a lor, cu reguli puține, rigide și acelea impuse de ei.

Nu aveau prieteni, iar cu vecinii se înțelegeau formal, în zilele cele mai bune, de regulă relația fiindu-le ca șoarecii cu pisica.

Nu salutau pe nimeni, dar nici nu refuzau un „bună ziua”, zis cu jumătate de gură, un răspuns mecanic la acel salut ce li se adresa, inevitabil când umbli hai-hui pe ulița satului.

În schimb, nu cereau ajutor de la nimeni, se descurcau cu ce aveau și nu tânjeau după averi... Câteodată mai treceau pe la biserică, dar o făceau mai mult pentru cavoul pe care începuseră să-l construiască... spre veșnica lor pomenire, conștienți că alții nu le-ar fi pus la căpătâi mai mult de o cruce din brad.

„Vizita de lucru” o săvârșeau din prudență, că nu se știe niciodată când vine „reprezentanta” de la Ministerul Agriculturii, aia cu coasa...!

În sfârșit, nu primeau și nici nu făceau pomeni... Fiecare cu morții lui (morții mă-sii?) și, mai ales, cu păcatele lui...

Atât personajele, cât și viața lor păreau desprinse din vestitul roman „Zorba Grecul”, cunoscut și sub titlurile „Alexis Zorba” și „Viața și peripețiile lui Alexis Zorbas”, romanul picaresc și existențialist scris de autorul cretan Nikos Kazantzakis.

Bunicii din partea mamei, Alexandru și Ana Scarlat, că la ei ne refeream adineauri, fuseseră cândva mai înstăriți...

Ana Scarlat, Buse după numele de fată, fusese fiică de chiaburi, crescută în puf și cu multe, multe proteine.

„Grasă și frumoasă” era pe atunci etalonul frumuseții, mai apoi au apărut criteriile unor generații întregi de gay care au schimbat regulile – combinând ‘aschilambicul’ de la Auschwitz cu grotescul

din filmele horror... ca să nu mai vorbim de tot felul de reclame tâmpite de-acum: să bei și să mănânci un anume produs... că „are 0 calorii”, uitând existența unor tabele medicale ce spun câte calorii trebuie obligatoriu consumate în funcție de sex, vârstă și domeniu al muncii.

Or, ca să fie rumenă în obraji, Ana, fără farduri și suliman pe față, și rotunjoară, cum era moda pe atunci, ei bine, toate acestea se obțineau prin hrană consistentă.

Ce dietă, ce prostii cu „prea multe” calorii?!

E adevărat că, pentru a avea și o talie de viespe, fie ea și „mai barosană”, se duceau aprige lupte între corset și talie, dar trebuia plătit tributul standardelor de atunci și Domnișoara Ana nu se dădea înapoi să mănânce zilnic 20 de ouă fierte și un pui la ceaun.

La bătrânețe a avut mari probleme cu rinichii, de la uree... dar vom reveni cu amănunte ceva mai târziu.

Așa, pe când era „grasă și frumoasă”, a cunoscut-o craiul Alexandru Scarlat, un tânăr comunist în plin avânt revoluționar, proaspăt întors de la București cu misiunea de a conduce primăria din Bălcești.

Acum nici el nu era un coate goale. Tatăl lui, străbunicul Dumitru, fusese mare gospodar și crescuse cu multă autoritate trei copii – toți băieți – pe Alexandru, Gheorghe și Ion.

Acum fiecare avea și câte un nume diminutiv: Gică și Neață, sau, în cazul lui Alexandru, o poreclă pe cinste, pe care și-a onorat-o din plin..., deși naiba știe care i-ar fi simbolistica.

Bloanță! Așa îl strigau pe Alexandru.

Și tot Bloanță o să-i spunem și noi, nu care cumva – Doamne ferește! – a fi confundat cu celălalt Alexandru, cel care tocmai ce-a aruncat pe bancheta din tren cu culori amintind de Petrița un bestseller cu preț real de „Doi lei duzina”.

Tatăl celor trei feciori, Dumitru, trudise toată viața și le lăsase o mică avere.

Apoi, ca să nu se certe pe ea, după ce și-a pus deoparte doar cât să-i ajungă pentru înmormântare, a avut o idee cum nu se poate mai bună: le-a dat un teren și bani suficienți ca să-și construiască fiecare câte o casă.

Neață nu a vrut să rămână în Bălcești și a plecat cu partea lui de bani la București, să-și găsească acolo un rost.

Bloanță și Gică s-au apucat imediat de treabă și și-au construit, unul lângă celălalt, două case măricele.

Acum nu mai erau doar frați, ci și vecini... dar timpul a confirmat ca și-au pierdut foarte repede ambele calități.

Deși nu fuseseră probleme cu adevărat serioase între ei în vremea copilăriei, altele decât se întâmplă mereu între frați, acum deveniseră dușmani de moarte.

Totul a plecat de la... ideologie.

Da, domnișoarelor, doamnelor, domnilor și imberbilor, „Ideologie politică”!

Nu, nu vă înșală privirea!

Unul dintre ei, Bloanță, era comunist convins... deși nu-i plăcea deloc faptul că avea o casă frumoasă în proprietate, ceva teren cultivabil și mai multe vite.

Chestia cu proprietatea la comun, „bun al întregului popor”, pentru el era doar de fațadă. Îi dădea mâna s-o facă. Nu era chiar atât de bogat încât să treacă peste el tăvălugul naționalizării... că nu avea fabrici, nici uzine și nici mari latifundii...

O casă și un teren – un teren care se tot mărea de la an la an. De ce? Păi o să vină vorba de el imediat, dar nu se cade a merge mai departe fără a-l aminti și pe „dușmanul de clasă”, celălalt frate-vecin, Gică.

Acesta îmbrăcase cămașa verde, și nu avea doar una... era legionar cu tot sufletul... verde pe dinăuntru de parcă mâncase un pogon de spanac.

Acum nici Neață, fratele nevecin, cel de la București, nu era străin de ideologie. Avea păreri bine conturate despre proprietate, bani și viața boema... Visa la un capitalism prosper și aștepta să vină americanii...

Au așteptat, și el și mulți alții, mult și bine... până în ultima clipă a vieții sale, și asta se întâmpla după aproape o jumătate de veac de când plecase din Bălcești. Bietul om a tot privit spre cerul senin doar-doar o să vadă zburând avioane americane...

Auzise de alea care distruseră locomotiva Călugăreni și bombardaseră Ploieștiul, ba văzuse și monumentul ce li s-a ridicat piloților americani în București (ca omagiu?), dar n-a mai apucat să-i vadă în carne și oase, ca salvatori...

Și nici c-au venit până ce nu au avut nevoie de-un scut pe granița de est a Europei.

Dar, cum asta se va întâmpla undeva în viitor, în vremea sa, ochii bătrânului rămăseseră lipiți de „Ursa Mare” în timp ce „marele URSS” culegea murele...

Americanii cultivau România așa cum primii coloniști puneau bumbac în orice pământ fertil, inclusiv în cel de sub unghii!

Găsiseră în Ceaușescu un jucător de bridge care nu deosebea asul de valet, dar credea că oricând poate face șlem cu Orientul Mijlociu, URSS și SUA. Black's Game!

Era folosit ca un cățeluș de companie într-un joc pe care nu îl înțelegea și pentru care nici nu avea cărțile necesare.

În 1968, aruncase în luptă singura armă cu care ar fi putut stârni praf pe ulița istoriei: naționalismul socialist cu accent anti-rusesc, totuși nu la nivelul celui albanez, pentru care și România, pe cale de a deveni comunistă și-n acte, era o țară capitalistă.

Sovieticii, cu un Brejnev mai încruntat decât un soț încornorat, înghițiseră afrontul românului cu bucuria cu care un pisoai cedează porția lui de lapte unor șoareci care amenință că prietenul lor, dulăul, abia așteaptă să vină și să pună lucrurile în ordine... deși mulți încă cred că așa erau jocurile făcute în deplin acord între cei mari, SUA și URSS.

Americanii au venit cam târziu în România, prea târziu, după mai bine de 70 de ani... și cam știm – abia am pomenit – de ce au venit.

Dacă Neață ar mai fi trăit și ar fi văzut ce se întâmplă în „capitalismul prosper”, cu siguranță și-ar fi schimbat optica de viață...

Probabil și-ar fi căutat mai des frații din Bălcești și, poate, nimic nu s-ar fi întâmplat, întotdeauna Neață fiind un mediator de prim rang!

De când plecase la București, îi vizitase doar o singură dată, și asta prin anii '80, de nevoie – că așa se cade – să participe la înmormântarea unuia dintre ei.

*

Venise și ziua aceea care nu aduce decât întristare în sufletele oamenilor: un om murise și rudele se pregăteau să-l îngroape.

Colaci, colivă, ștergare, bocitoare, rachiu și toate cele ce se cade să onoreze memoria bunului creștin.

Popa, ce trebuia neapărat să ajungă și la o nuntă în satul vecin, aștepta nerăbdător să-și facă datoria, căci un creștin după aparențe, chiar dacă era mai degrabă ateu după comportament și ideologie, plecase într-o lume mai bună...