

Hans i Curitiba.

Nu har Rolf både berättat och dessutom bloggat 2 gånger om att det finns en släkting som bor i södra Brasilien och i Curitiba, huvudstad i delstaten Paraná.

I och med att Rolf gläntat på dörren är det nästan dags för mig att kliva innanför densamma och berätta lite mer om vad som döljer sig bakom figuren Hans i Brasilien.

Började plita på denna blogg för ett bra tag sedan, men hade inte avsikten att bloggen skulle bli så lång som den i realiteten blev. Men liksom skidan slinter i vinterföret, slinter fingrarna över datorns tangentbord. Hoppas du i alla fall via denna blogg får en viss insyn i vilken Hans i Curitiba är. Tycker du jag börjar bli alltför vidlyftig i mitt beskrivande, finns alltid möjligheten att sluta om intresset skulle falna.



En modern Metropol



Curitibanon Hans



Kolonialhus i Gamla Stan

Har nu haft kontakt med Rolf sedan mitten av december förra året och därmed fått en liten insyn i slakten Gadde och dess efterkommande. Beroende på att jag är helt novis inom släktforskningen kommer det att dröja ett tag innan begreppet klarnar och jag börjar förstå något av hur de olika släktgrenarna utvecklats från Erich Gaddes tid på 1700-talet fram till våra dagar.

Var en ren slump jag lyckades finna min syssling Rolf på nätet. En vän och kompis, Peder Spendrup, som även han bor i Curitiba sedan många år tillbaka sa vid ett tillfälle, har du provat att skriva ditt namn på Google för att se om det finns någon vidare information om dig där. Varför då undrade jag eftersom mitt väsen inte varit föremål för något av intresse för nätet? Döm om min förvåning blev stor då det faktiskt fanns 14 sidor där mitt namn förekom.

I en av de många kommentarerna fanns namnet tillsammans med smedslakten Gadde vilken jag klickade på och fann då givetvis på Rolf och hans släktforskning, och så var den kontakten knuten. Under den korta tid vi haft nöjet att börja känna varandra, har redan ett antal mail utväxlats mellan Borensberg och Curitiba.

Kommer mycket väl ihåg att min far Elof och mor Sonja hade kontakt med Rolf någon gång under 70-talet, och minns också att min far vid ett flertal tillfällen nämnde Rolfs namn och att vi skulle härstamma från en smedsläkt som hette Gadde.

Av någon för mig okänd anledning rann kontakten mellan mina föräldrar och Rolf ut i sanden, men minns jag fick ett antal spritstencilerade sidor av min far vilka Rolf tagit fram om slakten Gadde och överlämnat till min far. Dessa sidor är idag knappt läsbara eftersom sidorna var stencilerade enligt den gamla spritmetoden vilken vi lite äldre vet, hade en benägenhet att blekna eller rent av att försvinna med tiden.

Hur som helst är jag innerligt glad över att kontakten med Rolf” kunnat återupptas” där även jag har ett brinnande intresse för forskningen om våra förfäder. Hoppas så småningom på något sätt kunna dra mitt strå till stacken samt få fram en antavla över min gren av släkten. Men tillbaka till vad som döljer sig bakom figuren Hans.



Malmgårdsvägen/Ringvägen



Gamla Byggnader Malmgårdsvägen



Sofia Skola

Jag föddes den 28 april 1944 på Södersjukhuset i Stockholm där mina föräldrar då bodde på det ”riktiga” söder och på Malmgårdsvägen strax nedanför Vitabergs-parken. Vi bodde i ett flerfamiljshus med många barn i samma ålder där vi alla var produkter av ett slutkrigets tidevarv. Blev en livlig och glad uppväxttid med så pass många barn i samma hus där mycket av barnåren fram till första skolåren tillbringades på ett då relativt påvert Söder och i Vitabergsparken, Bläcktornsparken, Fåfängan, Tengdalsparken och i omgivningarna runt Hammarby idrottspalts.

Idag är Söder något helt annat där många av husen utefter Malmgårdsvägen liksom runt Vita Berget förklarats som kulturhus och bebos av en rad kulturpersonligheter. När det så blev dags för skolgång tillbringades de första 6 skolåren vid Sofia Folkskola varefter vidare studier påbörjades vid andra skolor. Det gamla huset i mitten av bilden ovan har rundats tusentals gånger under ungdomsåren.

Huset var en gång i tiden ett brygghus, och här börjar också Mejtens Gränd som leder upp till delar av Vita Bergen där det lektes och klättrades i träd och på allehanda bergknallar. Gränden också utgjorde min och vår väg till Sofia Skola.



Eva

Metrik Produktionsverktyg

Svåger Kjell

Jag har en 2 år yngre syster som heter Eva och som är gift med Kjell Ericsson, märkligt nog smed till yrket och delägare i företaget Metrik Produktionsverktyg i Skogås strax utanför Stockholm. Förutom att Kjell är smed köper han dessutom produkter från dagens Häfla Bruk Vi hoppas Kjell och Eva framledes också kommer med inlägg i släktbloggen.

Hur kommer jag då in i släktbilden? Jo, kort uttryckt att min farfar Karl-Albert Karlsson var syster till Rolfs mormor, Hilma Amalia Karlsson och vilka i sin tur var barn till Karl-Johan Karlsson och hans hustru Sofia Albertina född Broberg. Såväl Rolf som jag själv är därmed 8:e generation, om jag nu räknat rätt, efter Erich Gadde född 1700 på Häfla Bruk i Skedevi socken.



Min far Elof



Farfar Karl-Albert



Farfars Far Karl-Johan

Min far Elof var född i Norrköping 27/7 1910, yngsta barnet i en syskonskara på 7. Liksom flera av hans bröder var även Elof murare till yrket. Låg tydligen i släkten eftersom även farfar var murare och sedan byggmästare.

Kikar man lite på arvsanlagen var Elof mörk, nästan svart i håret och hade bruna ögon. Hur min farfar såg ut vet jag inte eftersom han dog 7 år innan jag föddes, men troligen var även han mörk och hade bruna ögon vilket också Elofs syskon Rosa, Bo, Arne och Yngve hade. De två andra syskonen Bror Charles och Viola dog i unga år, 1904 respektive 1923 varför jag inte vet hur deras anletsdrag tedde sig.

Vare sig min syster eller jag har dessa anletsdrag utan vi har båda blå-grå ögon, min syster mellanblond och jag själv något rödligt blond, numera mer grå än blond.

Skulle vi nu vara av vallonsläkte, vilket jag är rätt övertygad om, har både min syster och jag långt ifrån det karaktäristiska vallonska dragen, vilket såväl Elof som de av hans syskon jag träffade hade. Men som de flesta av oss vet, kan anletsdragen växla högst väsentligt mellan generation till generation.



Efter avslutad skolgång och perioden fram till militärtjänsten var jag till sjöss knappa 2 år ombord på Grängesbergssbolagets fartyg M/S Arjeplog och M/S Virtala, bulkfartyg vilka med dagens fartygstonage mätt, var blygsamma med sina 13,000 respektive 21,000 dwt. De största containerfartygen av idag har kapacitet för 11,000 TEUS= 20 fots containers och ett dödvikts-tonnage om drygt 120,000 ton med en motorstyrka på 110,000 hk. Intresset för fartyg och sjöfart är än idag stort, ränderna går aldrig ur som ordspråket förtäljer och jag blir ständigt

fascinerad över hur modern containerhantering sker. Via min nuvarande verksamhet kommer jag än idag i kontakt med sjöfart och logistik och besöker relativt ofta vår hamn, Paranaguá, Brasiliens andra största hamn efter Santos.

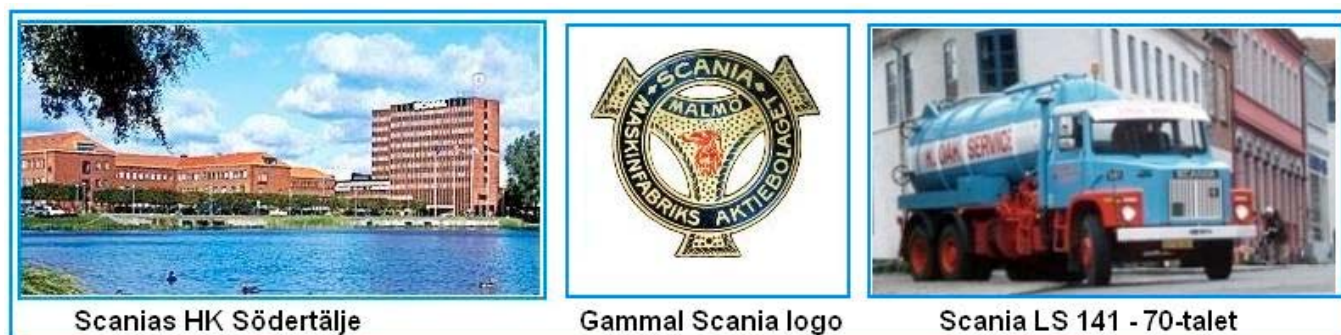


Genom tiden till sjöss fick jag tillfälle att besöka andra länder. Sinnet för äventyr, nya upptäckter och nya utmaningar fick därigenom sitt lystmäte.

Att gå till sjöss var då dessutom en av få möjligheter som stod till buds att se delar världen. Var bland annat som tonåring i Brasilien redan 1962 vilket sedermera skulle bli mitt andra hemland, ett faktum jag vid denna tidpunkt inte hade en susning om.

Eftersom jag var rederianställd som fartygsbefälselev var siktet inställt på sjökapten, en inriktning som ändrades efter militärtjänsten vid Kungl. Göta Livgarde, P1 som då låg i Enköping. Numera är pansarregementet ersatt av ett signalregemente, S1.

Efter lumpen började jag arbeta på Länstidningen i Södertälje därefter på en annonsbyrå i Stockholm. Under åren på Länstidningen pluggade jag på kvällarna under några år vid Grafiska Institutet i Sockholm och lade grunden för kommande verksamheter inom marketing och marknadskommunikation.



Började på Scania Vabis i Södertälje 1969 inom det marknadskommunikativa gebitet. Ett jobb som medförde en hel del som man tyckte då, häftiga resor runt om i Europa. Blev under åren på Scania snudd på halvdansk då jag tillbringade mycken tid i Danmark som då inte hade en fullgod organisation utan alla aktiviteter som rörde Marknadskommunikation styrdes från Södertälje och mitt skrivbord. Vet ni förresten vad Vabis står för? Vagnsfabriks Aktiebolaget i Södertälje.

Maskinaktiebolaget Scania i Malmö tillverkade bland annat cyklar men även bilar för såväl last- som personbefordran. 1911 slogs Scania och Vabis ihop till bolaget Scania-Vabis. Scania i Malmös gamla logotype symboliserar cykelns trampnav, en symbol som fortfarande lever kvar i dagens Scania logo.



1969 skapades koncernen Saab-Scania genom en sammanslagning av Saab AB och Scania-Vabis AB. Saab och Scania hade båda gemensamma ägarintressen i familjen Wallenberg där man ville skapa en svensk industriell storkoncern. Saab-Scania AB bestod av Scania Lastbilar, Saab personbilar, Saab Aero, Data-Saab och Nordarmatur ventiler och styrsystem.

Saab Personbilsdivisionen som var en av grenarna i den nya konstellationen, hade sitt huvudkontor i Nyköping beroende på att gamla Saab Ana hade sina faciliteter i den Sörmlandsmetropolen. Saab hade tidigare huvudsak arbetat på de nordiska marknaderna, men nu hade man målsättningen att bredda sig och ut i stora vida världen.



I samband med detta sökte Saab folk med språk- och global erfarenhet av marketing vilket gjordes först och främst hämtades inom de egna leden. Började på Saab 1976 som ansvarig för Saabs internationella bilutställningar. Fick under Saab-epoken uppleva bland mycket annat lanseringen av Saab Turbo, en händelse av stora mått inom dåtidens personbilsvärld. Detta skedde 1978 på den internationella bilsalongen i Frankfurt. Uppmärksamheten var överväldigande för en turbomatad standardbil och ovationerna nästan enorma.



Förutom sysslan med utställningsverksamheten fick jag också en annan intressant syssla, nämligen Saabs sponsorverksamhet vilka var det svenska alpina skidlandslaget och tennisspelaren Björn Borg. I skidlandslaget fanns en annan välkänd profil, nämligen Ingemar Stenmark. Dessa två svenska världskändisar döptes till "The Superswedes" i all den reklam som kablades ut över världen.

Saab var riktigt på hugget under senare delen av 70-talet och körde även rally där Saab-Teamet Stig Blomqvist och Per Eklund tillhörde världstoppen och vann rader segrar på såväl vinter- som på sommarvägar. Har själv åkt med Stig på en träningsbana som fanns i Troll-

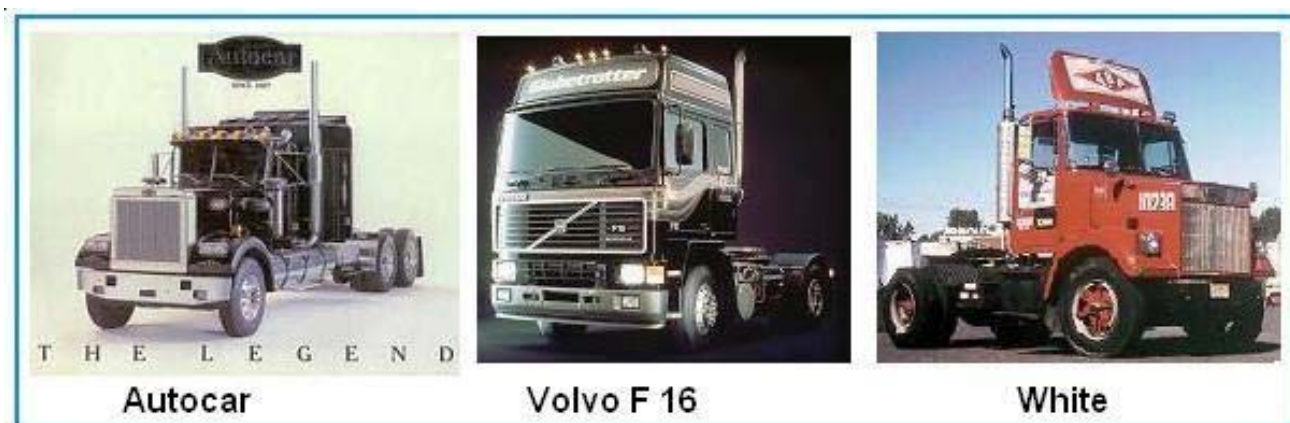
hättan för demo-ändamål, och kan lova det gick undan med besked där travarna av massaved blev till spjälstaket.

Var fantastiska upplevelser under Saab-åren där jag fick förmånen att lära känna en rad både kända och kungliga personer och då inte att förglömma Saabs riktigt första stora rallyförare "Erik På Taket" Carlsson och hans hustru Pat Moss, syster till racer-föraren Stirling Moss. Pat avled tyvärr förra året efter långvarig sjukdom. Finns så otroligt mycket att berätta i de sammanhangen vilket inte låter göra sig här och nu, men blir kanske tillfälle att närmare lägga ut texten för åtminstone några av de upplevelserna vid senare tillfälle.



Det internationella liv Saabs utställningsverksamhet förde med sig att man lärde känna stora delar av kollegorna som jobbade för konkurrentmärken. Träffade i samband därmed Volvo Personvagnars utställningschef vid varje utställning och vi blev till slut goda vänner. En dag frågade Günter som killen hette, om jag var intresserad av att byta jobb i det att Volvo Lastvagnar var på jakt efter en ansvarig för deras internationella utställningsverksamhet, och intresserad är man alltid. Frågan utvecklade sig sedermera till att jag fick jobbet och flyttade från ganska tråkiga Nyköping till Västkusten och Göteborg.

Började jobba för Volvo Lastvagnar i Göteborg våren 1979 som utställningschef och en verksamhet var både större och ännu internationellare än Saabs, större budget, större utställningsfunktion, större resurser och bättre betalt. Därmed började en ny häftigt accelererande era som i slutänden resulterade i att jag idag är bosatt i Brasilien.



Blev senare reklamchef för Volvo Lastvagnar och därefter projektledare för olika större marketing projekt världen över. Hamnade därvidlag ibland annat i Belgien, USA, och slutligen också hos Volvo do Brasil i Curitiba.

Volvo Lastvagnar befann sig i början av 80-talet i ett starkt utvecklingskede med siktet inställt på en bred produktutveckling och etablering på den stora hägrande amerikanska marknaden.

Volvo förvärvade 1981 det amerikanska företaget White Motor Corporation tillverkare av de legendariska lastbilarna Autocar och White. För oss europeer med en flora av moderna lastbilar var Autocar och White järnhästar som saknade såväl servostyrning som synkroniserade växellådor. Bristen på servostyrning medförde jätterattar hos US-truckarna och vid växling var det dubbel-trampning som gällde. Rena Flintstone för oss europeer, men för trucking-caffisarna var detta vardagen. Det nya ägarförhållandet var väldigt svårt att acceptera för jänkarna, som inte ville låtsas om att Volvo köpt White utan tvärtom. Volvo var nästan ett okänt begrepp för så gott som hela den amerikanska lastbilsmarknaden.

1983 blev jag ombedd av företagsledningen att åka till US och försöka ingjuta lite Volvo-anda i den nya konstellationen Volvo-White Truck Corporation som det nya företaget hette. En grannliga uppgift som vid denna tidpunkt var hart när omöjlig. Gjordedock vad som göras kunde och stannade i Grennsboro, North Carolina tills sommaren 1984.

Volvo-White blev 1988 Volvo GM Heavy Truck corporation då GM Heavy Trucks integrerades i Volvofamiljen.



2001 förvärvades Mack Trucks i Allentown Pennsylvania. Mack är en annan legendarisk amerikansk lastbilstillverkare som sedan 2001 tillsammans med Renault Trucks ägs av AB Volvo. Macks varumärke är den i lastbils-kretsar väl kända bulldoggen.

Idag är AB Volvo inklusive Volvo Trucks North America en av världens ledande tillverkare av lastbilar, bussar, anläggningsmaskiner, drivsystem för marina och industriella applikationer samt aerospace komponenter. AB Volvo har c:a 100.000 anställda och tillverkning i 19 länder. Den årliga försäljningen uppgår till drygt 42 miljarder US dollar.

Efter hemkomsten från USA utsågs jag till reklamchef för hela Volvo Truck Corporation med ansvar för de internationella utställningarna, reklamverksamheten inklusive foto- och filmfunktionerna. Ett eftertraktat jobb som stod högt i kurs och som givetvis accepterades.

1987 introducerades världens då starkaste lastbil, Volvo F16 med en 16-liters dieselmotor på 475 hk. En enorm styrka vid denna tidpunkt. Idag har VOLVO FH 16 som den senaste generationen heter, en motorstyrka på 700 hk.



Volvo FH 16 - 700

16-liters motorn D 16 - 700 hk

The Wild Wiking - 1600 hk

Innan vi lämnar lastvagnshysterin, några ord om min gamle vän Boije Ovebrink från Motala och hans Wild Viking. Boije är en f.d. Truck Racing-förare som jag lärde känna då det begav sig och Volvo var aktivt inom racingen. Boije körde först Volvo och sedan MAN i den s.k. superklassen.

Med MAN satte Boije 2001 världsrekord på stående kilometern med rekordet 155,744 km i snitt-hastighet. 2006 började bygget av Wild Viking, men brasilianskt tillverkad NL 12 som bas. Motorn byttes ut till en 16-litars som vässades till 1.600 hk och försågs med en halvautomatisk Volvo växellåda. För cirka ett år sedan slog Boije sitt eget gamla rekord med de vilda Vikingen. Det nya rekordet lyder på 158.129 km i snitt. Under rekordet som sattes på Västerås flygplats kom Vikingen upp i en topphastighet på 240 km. 0 – 100 km gick på 4 sekunder blankt, rena Porsche prestanda, och betänk då att detta skedde med en lastbil som väger 6 ton.

Mitt sista längre utlandsjobb för Volvo Lastvagnar blev Brasilien där jag jobbade åren 1988 – 1989. Uppdrag att landsätta en ny brasilienproducerad lastvagnsserie på världsmarknaden.



Nosbyggda lastbilar var då fortfarande en lastbilstyp som var högst gångbar i Latinamerika, Mellanöstern och Afrika. Träffade under åren hos Volvo do Brasil min fru Janice som bröt upp sitt liv i Curitiba och flyttade med till Sverige när mitt jobb var avslutat i Brasilien..



Vi bosatte oss strax utanför mysiga trästaden Alingsås i det lilla samhället Ingared där vi köpte ett radhus och där vi sedan bodde i 10 år. Vi gifte oss 1992 i Nolhaga Slott – Alingsås och firade tilldragelsen med den närmsta vänkretsen.

De först åren pluggade Janice svenska och började acklimatisera sig i Sverige och anpassa sig till de seder och traditioner vi tillämpar. Mycket i Sverige är väldigt annorlunda jämfört med Brasilien, och trots att Janice både bott och studerat i såväl England som Tyskland under sina studieår, tedde sig livet i Alingsås mycket olikt livet i Curitiba, men anpassningen gick över förväntan och nya vänner och väninnor sällades till bekantskapskretsen.

Svårast att anpassa sig till för Janice var givetvis den svenska vintern och framförallt den mörka period vi har under vinterhalvåret.

Själv slutade jag på Volvo 1992 i samband med den kris som då tornade upp sig vilket medförde grava inskränkningar i budgets och framförallt inom marketing bantades kostnaderna hårt. Tog därför ett mycket svårt beslut att lämna det företag jag jobbat inom under de senaste 15 åren med inställningen att det finns andra trevliga saker att jobba med förutom lastbilar.

I mitten av 90-talet började Janice snegla åt sin hemstad igen och vi började prata om att eventuellt flytta tillbaka till Brasilien. Tja varför inte, och så blev det i det att vi flyttade tillbaka till Curitiba igen. Janice i slutet av 97, och jag i september 1998.

I mitt tidigare liv har jag en dotter, Ann, född 1966 i Södertälje. Ann är gift med Tobias, en inbiten Elfsborgare från Borås. Dom bor i det lilla samhället Svaneholm ett par mil utanför Borås. Tillsammans har dom döttrarna Sara och Lovisa, 7 respektive 5 år.



När vi kom tillbaka till Curitiba började vi med att importera ett tyskt Duni-sortiment vilket gick alldeles förträffligt de första åren tills Brasilien kraftigt devalverade sin valuta, realen. Detta skedde slutet på 90-talet. Innan sålde vi container efter container med servetter, ljus, bordsdekorationer, presentpapper och allt vad nu sortimentet innehöll.



Vi trodde vi hittat en guldgruva i detta papperssortiment, men vad vi inte hade den ringaste aning om var den kommande devalveringen. I början av vår nya Brasilien-era kostade en brasiliansk real drygt 8.00 svenska kronor för att sedan ramla ner till måttliga 1.60 SEK. Loppet var då kört eftersom importpriset blev alldeles för högt och därmed försvann den som vi trodde fantastiska guldgruvan.

Men skam den som ger sig, något måste vi hitta för att få ihop till grötsaltet. Tack och lov hade jag och fortfarande har goda relationer med både Volvo och Scania och via diverse underliga vägar kom jag i kontakt med en shejk i Förenade Arabemiraten, Shejk Abdul Quader i staden Shirja som äger och driver ett stort företag inom anläggningsbranschen som heter Al Wasit. Machinery, generalagent för Caterpillar, Komatsu, Hitachi, Kobelco, Furukawa, Liebherr och ett flertal andra anläggningsmaskiner och utrustning inom anläggningsindustrin.

Denna shejk hade köpt allt som fanns kvar i lastbilsväg när Volvo del Peru lade ner tillverkningen av lastbilar i Lima. Nu ville shejken besöka Volvo do Brasil och undrade om det gick att ordna. Och givetvis var det ingen match att kirra den saken.

Vid de samtal vi hade efter besöket hos Volvo framkom att shejken var på jakt efter hur många begagnade tippbilar som möjligt, och undrade hur mina kontakter var i det avseendet. Detta var i början av 2000-talet då samtliga länder runt Gulfen började booma.

Vi är i princip intresserade av det mesta inom trä-, skog, möbel- och verkstadsindustrin. Glömmer aldrig vad Shejk Abdul Quader sa, "What we do have in our part of the world is money, oil, and sand. All other items we have to buy abroad". Lovade återkomma snarast möjligt beträffande begagnade tippbilar var jag nu skulle hitta dessa.

Volvo do Brasil var korta på begagnat överhuvudtaget, och köpa begagnat i Brasilien var fel beroende på att utgångspriset här för lastbilar är betydligt högre än i Europa. Begagnat priserna blir då därefter. Var sjutton få tag på tippbilar?

Var nu rätt många år sedan jag lämnade Scania, och hos Scania do Brasil hade jag inga bra personliga kontakter. Kontaktade på vinst och förlust Scania VD i Södertälje, Leif Östling och förklarade situationen. Leif hade börjat på Scania något år efter mig och vi jobbade delvis ihop på den tiden, jag inom Reklam och Leif inom Sales Promotion. Dagen efter ringer en svensk kille från Scania do Brasil och sa att han fått en påringning av Leif Östling och blev ombedd att kontakta dig. Fick därigenom vetskap om att Scania del Peru hade ett stort antal begagnade tippbilar som gått på leasing i Perus gruvor. Rörde sig om drygt 100-talet bilar.

Hade fått namn och kontaktperson hos Scania i Lima och fick specifikationer på samtliga bilar.

Denna kille, Jorge Vega, var peruanare men gift med en svenska och talade hör och häpna bra svenska. Gjorde en snygg sammanställning av begagnat flottan och skickade den till Shejken i Emiraten. Vi är intresserade kom det tillbaka, och så började en lång förhandlingsprocess om priset. Vi blev till slut överens och shejken sa, vi köper. Men det är du som går i god för att bilarna är justa och användbara och jag vill ha ett godkännande på varje enskild bil av dig. Handlade om ganska mycket pengar varför affären var högintressesant.



Hans & 2 mekar i Lima

Shejk Abdul Quader

Många bilar att testa

Var inget annat att göra än att bege sig till Lima och testköra varenda bil, kolla att hydraulik och tippar fungerade, att bilarna var i hygglig kondition etc. Jag är definitivt ingen mekaniker, men har jobbat i 25 år med lastbilar, har lastbilskörkort, och vet någorlunda skapligt hur saker och ting ska fungera.

Blev drygt 2 veckor i Lima och testande av bilar dagarna i ända. Skickade protokoll på var bil till shejken som accepterade mina utlåtanden varpå det blev dags att ordna med skeppning av 126 Scania tippbilar från Lima, Peru till Sharja i Förenade Arabemiraten. Blev en hel båtlast med bara tippbilar. Enbart frakten kostade en mindre förmögenhet, men shejken hade säkert bra avans och väntande köpare på bilarna, och säkert blev det även en slant över på affären. En arab gör sällan eller aldrig en dålig affär.



För 4 år sedan fick jag en påringning från Svensk-Brasilianska Handelskammaren i São Paulo och dess ordförande, ex-ambassadören Christer Manhusen. Handelskammaren är en organisation som ägs av det svenska industrisamhället i Brasilien och som stiftades 1953. Därmed har Handelskammaren funnits på den brasilianska marknaden i drygt 55 år. Delstaten São Paulo är Sveriges största industriella nav med drygt 200 svenska företag som har verksamheter i landet.

Kammarens säte ligger i staden São Paulo, och man hade då ett lokalkontor i Rio de Janeiro. Nu planerades för en expansion av verksamheten där man avsåg att öppna ytterligare två lokalkontor i Brasilien, Curitiba och Salvador i delstaten Bahia, samt ett i Stockholm. Christer undrade om jag hade intresse av att starta upp kontoret i Curitiba, och så blev det.



Vårt tidigare kontor och show room för PapStar-sortimentet blev därmed förvandlat till ett lokalkontor för Swedcham Brasil. Eftersom Swedcham Curitiba på sätt och vis är den sista sydliga utposten i Brasilien, och där folk i allmänhet uppfattar oss, som en svensk myndighet, vilket givetvis är felaktigt, ramlar alla slags ärenden på våra skrivbord. Folk frågar om pass, konsulära ärenden, migrationsfrågor samt det mesta mellan himmel och jord som har med svenska myndigheter att skaffa. Visserligen trevligt i och för sig, men det är verksamheter som ska handläggas av antingen ambassaden i Brasilia eller generalkonsulatet i São Paulo.

Någon kanske undrar varför vi har ett porträtt av drottning Silvia hängandes på väggen? Finns två förklaringar till detta. Som många av er vet har drottningen ett brasilianskt påbrå i så motto att hennes mor Alice Sommerlath var brasilianska, född Soares de Toledo i staden Porto Feliz i delstaten São Paulo. Alice Sommerlath var av brasiliansk-portugisiskt ursprung och hade även indianskt påbrå då hon härstammade från hövdingen Tibiriçá, som levde i Brasilien i början av 1500-talet och lät döpa sig till kristen under namnet Martim Afonso.

Drottning Silvia har även anknytning till Svensk-Brasilianska Handelskammaren i det hon är Handelskammarens Förste Honorära Hedersmedlem.

När jag började skriva den här bloggen tänkte jag i mitt stilla sinne, att detta ska snart vara gjort, men när fingrarna börjar släntra över tangentbordet kommer man på än det ena och än det andra som man vill ge uttryck för. Men nu får det vara bra för denna gång, i annat fall blir den här novellen till en roman och detta forum ska nog inte vara underlag för romanskrivande.

Nu har ni förhoppningsvis åtminstone fått lite kött på benen vad det gäller Hans i Curitiba, och säkert blir det utrymme att fylla på med mer information från Brasiliens väldiga land.