

Załącznik nr 3  
Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej  
„Szczecin Port Drobna”  
Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

**REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ  
TERMINAŁA EWA STEVEDORING  
PRZY NABRZEŻACH  
CZESKIM I SŁOWACKIM**

---

**Szczecin**  
**2 0 0 7**

---



## Spis treści:

|   | str. |
|---|------|
| Spis treści   | 2    |
| § 1. Nazwa, miejsca odgałęzienia terminala, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków | 3    |
| § 2. Wykaz torów  | 4    |
| § 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym   | 5    |
| § 4. Wykaz magazynów i placów składowych  | 7    |
| § 5. Urządzenia ładunkowe   | 8    |
| § 6. Urządzenia trakcyjne   | 8    |
| § 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża  | 8    |
| § 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu   | 9    |
| § 9. Inne postanowienia   | 12   |
| Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu  | 14   |

### ZAŁĄCZNIKI:

Plan schematyczny



## § 1.

### **Nazwa, miejsca odgałęzienia terminala, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków.**

1. Nazwa i miejsca odgałęzienia Terminala.

Terminal Ewa Stevedoring położony jest na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S.A. na bocznic „Szczecin Port Drobica” przy nabrzeżach Czeskim i Słowackim.

Terminal Ewa Stevedoring jest jednostką organizacyjną „Drobica Port Szczecin” Spółki z o.o.

Tory Terminala Ewa Stevedoring odgałęziają się

- na rozjazdach nr 868 i 879 od torów Parku SPD w okręgu SPD31 stacji Szczecin Port Centralny,
- na rozjeździe nr 876 c/d od toru nr 1022 Elewatora Ewa.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo - odbiorczy znajduje się na torach nr 1031, 1032, 1033 i 1034, które jednocześnie pełnią funkcję torów ładunkowych.

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków.

Tor nr 1031 od przejazdu kategorii C w km. 0,028 na odcinku 140 m położony jest na wzniesieniu 4,5‰ (patrząc w kierunku torów nabrzeża) i dalej w poziomie do końca toru.

Tory nr 1032 i 1033 położone są w poziomie.

Tor nr 1034 od ukresu rozjazdu nr 1032 na odcinku 50 m położony jest na wzniesieniu 6,0‰, następnie na odcinku 56 m do początku bariery przy torze w poziomie i na odcinku 40 m do bramy wjazdowej do magazynu na spadku 20,0‰. W magazynie jest na zdo bramy wjazdowej tor ten leży w poziomie i za bramą do kozła oporowego na odcinku 24 m na wzniesieniu 15‰.

Tor nr 1040 położony jest na zmiennych pochyleniach o wielkościach od 0,00‰ do 4,0‰

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 100 m i występuje w torze nr 1040.



## § 2.

### Wykaz torów

| Numer toru | Nazwa i przeznaczenie toru                | Długość toru w m |       |        |           |        |        | Pojemność użyteczna w wagonach dwuosioowych |
|------------|---|------------------|-------|--------|-----------|--------|--------|---|
|            |   | rzeczywista      |       |        | użyteczna |        |        |   |
|            |   | od               | do    | metrów | od        | do     | metrów |   |
| 1          | 2   | 3                | 4     | 5      | 6         | 7      | 8      | 9   |
| 1031       | komunikacyjny                             | S 869            | K     | 985    | S 869     | S 1033 | 120    | ---   |
|            | zdawczo – odbiorczy, nabrzeżny, ładunkowy |                  |       |        | U 1033    | U 1040 | 360    | 36  |
|            |   |                  |       |        | S 1040.   | U 1048 | 256    | 25  |
|            |   |                  |       |        | S 1048    | U 1053 | 141    | 14  |
|            |   |                  |       |        | S 1053    | Z1     | 83     | 8   |
| 1032       | zdawczo – odbiorczy, nabrzeżny, ładunkowy | U 1033           | K     | 635    | U 1035    | S 1037 | 206    | 20  |
|            |   |                  |       |        | U 1041    | S 1044 | 193    | 38  |
|            |   |                  |       |        | U 1047    | S 1051 | 121    | 12  |
|            |   |                  |       |        | U 1052    | Z1     | 100    | 10  |
| 1033       | zdawczo – odbiorczy, nabrzeżny, ładunkowy | U 1035           | K     | 635    | U 1035    | U 1043 | 29     | 2   |
|            |   |                  |       |        | S 1043    | U 1046 | 196    | 19  |
|            |   |                  |       |        | S 1046    | U 1049 | 70     | 7   |
|            |   |                  |       |        | S 1049    | U 1054 | 78     | 7   |
|            |   |                  |       |        | S 1054    | Z1     | 80     | 8   |
| 1034       | komunikacyjny                             | U 868            | K     | 462    | U 868     | Br     | 144    | ---   |
|            | zdawczo – odbiorczy, ładunkowy            |                  |       |        | Br        | Br     | 178    | 17  |
| 1038       | komunikacyjny                             | U 1032           | U 876 | 85     | U 1032    | U 876  | 85     | ---   |
| 1040       | ładunkowy                                 | U 1049           | K     | 321    | U 1049    | Z1     | 296    | 29  |

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu
- U - zakres rozjazdu
- K - koniec toru
- Z1 - sygnał Z1
- Br - brama wjazdowa

### Pojemność torów nabrzeża

|   | Ilość wagonów dwuosioowych |
|---|----------------------------|
| Maksymalna pojemność torów nabrzeża (MP)        | 252                        |
| Normalna pojemność torów nabrzeża (NP) = 0,6 MP | 151                        |



### § 3.

#### Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

##### 1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

| Numery zwrotnic | Zasadnicze położenie zwrotnic | Sposób obsługi i kto obsługuje | Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie) | Uzależnienie |
|-----------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--------------|
| 1               |                               | 2                              | 3                                | 4            |
| 1032            | na tor nr 1034                | ręczny<br>drużyna manewrowa    | nie                              | nie          |
| 1033            | na tor nr 1031                | ręczny<br>drużyna manewrowa    | nie                              | nie          |
| 1035            | na tor nr 1032                | ręczny,<br>drużyna manewrowa   | nie                              | nie          |
| 1037            | na zwrotnicę nr 1041          | ręczny,<br>drużyna manewrowa   | nie                              | nie          |
| 1040            | na tor nr 1031                | ręczny,<br>drużyna manewrowa   | nie                              | nie          |
| 1041            | na tor nr 1032                | ręczny,<br>drużyna manewrowa   | nie                              | nie          |
| 1043            | na tor nr 1033                | ręczny<br>drużyna manewrowa    | nie                              | nie          |
| 1044            | na zwrotnicę nr 1047          | ręczny<br>drużyna manewrowa    | nie                              | nie          |
| 1046            | na tor nr 1032                | ręczny<br>drużyna manewrowa    | nie                              | nie          |
| 1047            | na tor nr 1032                | ręczny<br>drużyna manewrowa    | nie                              | Nie          |
| 1048            | na tor nr 1031                | ręczny<br>drużyna manewrowa    | nie                              | Nie          |
| 1049            | na tor nr 1033                | ręczny<br>drużyna manewrowa    | nie                              | nie          |
| 1051            | na zwrotnicę nr 1052          | ręczny<br>drużyna manewrowa    | nie                              | Nie          |
| 1052            | na tor nr 1032                | ręczny<br>drużyna manewrowa    | nie                              | Nie          |
| 1053            | na tor nr 1031                | ręczny<br>drużyna manewrowa    | nie                              | nie          |
| 1054            | na tor nr 1033                | ręczny<br>drużyna manewrowa    | nie                              | Nie          |
| Wk25 *)         | nałożona na tor nr 1031       | ręczny<br>drużyna manewrowa    | nie                              | Nie          |

\*) Klucze czynne i zapasowe od Wk25 przechowywane są na nastawni SPD31 stacji Szczecin Port Centralny.

Terminal Ewa Stevedoring stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

## 2. Przejazdy i przejścia

| Przejazd znajduje się |           | Kategoria | Do kogo należy obowiązek            |                                     | Sygnalizowanie przejazdu                                      |
|-----------------------|-----------|-----------|-------------------------------------|-------------------------------------|---|
| w km.                 | przez tor |           | czyszczenia żłobków                 | strzeżenia w przypadkach awaryjnych |   |
| 0,028                 | 1031      | C *)      | do wyznaczonego pracownika bocznicy | drużyny manewrowej                  | Krzyże Św. Andrzeja i znaki B20 „Stop”, sygnalizacja świetlna |
| 0,044                 | 1034      |           |                                     |                                     | Krzyże Św. Andrzeja i znaki B20 „Stop”                        |
| 0,085                 | 1038      | zakładowy |                                     |                                     |   |

\*) Przejazd kategorii C użytku publicznego wyposażony jest w sygnalizację świetlną uruchamianą i wyłączaną przez pracownika drużyny manewrowej poprzez obsługę przycisków znajdujących się na bocznych ścianach tarcz manewrowych Tm841, Tm 842, Tm843 i Tm844. Przy sprawnych urządzeniach sygnalizacji przejazdowej uruchomienie jazdy manewrowej przez kierownika manewrów może się odbyć po wyświetleniu na właściwej tarczy manewrowej sygnału Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona”. Sygnał ten uzależniony jest od wyświetlenia na wszystkich sygnalizatorach drogowych S1 – S6 sygnału zabraniającego jazdy (czerwone migające światło). W stanie zasadniczym sygnalizatory drogowe są ciemne, natomiast na tarczach manewrowych wyświetlony jest sygnał Ms1 „Jazda manewrowa zabroniona”.

W przypadku awarii urządzeń sygnalizacji przejazdowej przejazd osłania pracownik drużyny manewrowej.

## 3. Sygnały i wskaźniki

Sygnały **Z1** zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr 1031, 1032, 1033, 1034 i 1040 przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory oraz na wewnętrznej i zewnętrznej stronie bram wjazdowych do magazynu A. Sygnały "**Z 1**" w porze ciemnej nie są oświetlane.

Bezpośrednio za ukresem rozjazdu nr 1032 z prawej strony 1034 znajduje się tablica z napisem „**ZAKAZ Odstawiania wagonów na odcinku do magazynu**”.

Z prawej strony toru nr 1034 przy początku bariery przed magazynem A znajduje się wskaźnik **W4** oraz tablica z napisem „**SPRAWDŹ CZY BRAMY SĄ OTWARTE**”.

Na międzytorzach wszystkich torów ustawione są wskaźniki **W 17** (ukresy) oznaczające miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m. Tor może być zajęty taborem wyłącznie do wskaźnika.

Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki **Wz** a przy wykojownicy Wk25 zabudowany jest wskaźnik Zw1k. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

#### 4. Oświetlenie zewnętrzne

Tory oświetlane są przy pomocy wież oświetleniowych i punktów świetlnych umieszczonych wzdłuż torów i na placach.

Oświetlenie umożliwia wykonywanie manewrów również w porze nocnej.

### § 4.

#### Wykaz magazynów, ramp i placów składowych

Wykaz magazynów.

| Oznaczenie | Przy torze | Długość frontu ładunkowego | Szerokość magazynu |
|------------|------------|----------------------------|--------------------|
| A          | 1034       | 180                        | 40                 |
| 1          | 1033       | 120                        | 20                 |
| 2          | 1033, 1040 | 180                        | 40                 |
| 2a         | ---        | 180                        | 40                 |

Wykaz ramp.

| Znajduje się przy torze | Rodzaj i przeznaczenie | Długość frontu ładunkowego |
|-------------------------|------------------------|----------------------------|
| 1034 *)                 | boczna, przeładunkowa  | 180 m                      |
| 1040                    | boczna, przeładunkowa  | 180 m                      |
| **)                     | boczna, przeładunkowa  | 120 m                      |

\*) Rampa uzyskana poprzez obniżenie niwelety toru w stosunku do podłogi magazynu.

\*\*\*)Przeładunek możliwy jedynie z pojazdów drogowych.

Na całkowicie wyłożonej płytami powierzchni nabrzeża znajdują się place składowe o powierzchni całkowitej 10000 m<sup>2</sup>.

## **§ 5.**

### **Urządzenia ładunkowe**

| Rodzaj dźwigu | Ilość szt. | Nad torami        | Udźwig (kN) | Napęd       |
|---------------|------------|-------------------|-------------|-------------|
| portalowy     | 6          | 1031, 1032 i 1033 | 320         | elektryczny |
| portalowy     | 3          |                   | 160         | elektryczny |
| bramowy       | 2          |                   | 160         | elektryczny |

## **§ 6.**

### **Urządzenia trakcyjne**

Pracę manewrową na torach terminalu wykonuje lokomotywa manewrowa Drobница Port Szczecin, przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz użytkownika terminalu w ramach zawartych umów lub zleceń.

## **§ 7.**

### **Warunki techniczne obsługi nabrzeża**

#### **1. Obsługa nabrzeża.**

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę portową lub licencjonowanego przewoźnika na zasadach określonych w §8 Regulaminu pracy boczniczy.

Wagony podstawiane są na tory zdawczo – odbiorcze nr 1031, 1032, 1033 i 1034 oraz z tych torów zabierane.

Podstawienia wagonów na tor nr 1040 dokonuje użytkownik terminalu środkami własnymi.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo – odbiorcze najwyżej 223 wagony dwuosiove o długości do 10 m każdy lub 148 wagonów czteroosiowych o długości do 15 m każdy, przy czym:

- na tory nr 1031 – 1033 można podstawić najwyżej 206 wagonów dwuosiowych o długości do 10 m każdy lub 137 wagonów czteroosiowych o długości do 15 m każdy,



Załącznik nr 3 do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej „Szczecin Port Drobnyca”  
Regulamin pracy manewrowej Terminala Ewa Stevedoring  
Drobnyca Port Szczecin Spółka z o.o

- na tor nr 1034 do magazynu A można postawić najwyżej 17 wagonów dwuosiowych o długości do 10 m każdy lub 11 wagonów czterosiowych o długości do 15 m każdy.

Podstawienie większej ilości wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność torów zdawczo - odbiorczych.

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory terminala.

**Wjazd taboru przewoźnika na tory terminala bez uzgodnienia z dyspozytorem terminala jest zabroniony.**

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory terminala dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) a **dyspozytorem terminala (tel. 091 430 8567)**.

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 190 m, nie ma ograniczeń co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego

Lokomotywy przewoźnika dokonujące obsługi terminala mogą wjeżdżać na tory zdawczo - odbiorcze. **Dalsza jazda (na tor nr 1040) dozwolona jest wyłącznie na pisemne żądanie użytkownika Terminala.**

## § 8.

### Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

1. Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie terminala wykonywana jest przez drużyny manewrowe użytkownika terminala i przewoźnika lub przy pomocy pojazdów trakcyjnych tych firm.

Na terminalu dopuszcza się wykonywanie manewrów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdów drogowych na wszystkich torach za **wyjątkiem toru nr 1034** z uwagi na występujące na nim pochylenia i zagrożenia (skrajnia, rampy, bramy).

Nadzór nad pracą manewrową wykonywaną przez drużyny manewrowe użytkownika Terminala sprawuje dyspozytor terminala.

2. Podział na rejony manewrowe

Terminal Ewa Stevedoring stanowi jeden rejon manewrowy.

3. Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolona szybkość jazdy manewrowej po torach terminala wynosi

- 5 km/godz. przy podstawianiu wagonów na tory zdawczo – odbiorcze oraz przy manewrowaniu podczas przestawiania wagonów na i z punktów ładunkowych,
- 10 km/godz. przy zabieraniu wagonów z toru zdawczo - odbiorczych.

4. Miejsce, w którym powinny znajdować się lokomotywy bocznicy podczas obsługi torów zdawczo – odbiorczych.

W czasie obsługi torów zdawczo – odbiorczych przez lokomotywę przewoźnika lokomotywy użytkownika bocznicy powinny znajdować się na torze nr 1040 lub poza torami terminala.

5. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

- a) Podczas obsługi toru ładunkowego nr 1034, gdzie z uwagi na obniżenie niwelety toru w stosunku do placu i podłogi magazynu oraz na znajdujące się przed magazynem A bariery jazda na stopniach wagonu jest zabroniona,
- b) na torze nr 1040 z uwagi na znajdującą się przy tym torze rampę boczną,
- c) podczas manewrów na torach nr 1031 – 1034, które pokryte są płytami umożliwiającymi ruch pojazdów drogowych, składowanie materiałów manewrów inne przeszkody,
- d) podczas manewrów na torach 1031 – 1033 z uwagi na pracujące nad tymi torami dźwigi,
- e) przy manewrowaniu przez przejazdy kolejowe,
- f) przy dojeżdżaniu do wagonów, przy których odbywają się czynności ładunkowe, dojazd do wagonów dozwolony jest po porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość oraz odłączeniu urządzeń ładunkowych od wagonów.

6. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy bocznicy w § 8 ust. 16.

Przed rozpoczęciem manewrowania przez przejazd kierownik manewrów zobowiązany jest wstrzymać ruch kołowy manewrów pieszki na przejeździe.

Podczas manewrów na torach 1031 i 1034 przez przejazd kategorii C przy ulicy Hryniewieckiego do wstrzymania ruchu kołowego należy wykorzystać urządzenia sygnalizacji przejazdowej wyposażonej w tarcze manewrowe uzależnione od wskazań na sygnalizatorach drogowych. W razie awarii tych urządzeń ruch kołowy na przejeździe wstrzymuje pracownik drużyny manewrowej.

7. Obsługa toru nr 1034 w magazynie A.

**Na torze nr 1034 wagony podstawiane są wyłącznie na odcinku toru wewnątrz magazynu Ilość (Ilość długości 178 metrów). Odstawianie wagonów i wykonywanie czynności ładunkowych na torze nr 1034 na odcinku od ukresu rozjazdu nr 1032 do bramy wjazdowej do magazynu jest zabronione.**

Każdorazowy wjazd taboru do magazynu Ilość musi być uzgodniony Ilość dyspozytorem terminala, który przed wydaniem zgody na wjazd zobowiązany jest dopilnować otwarcia obu bram magazynu na tym torze.

Spychany po torze nr 1034 tabor powinien być hamowany hamulcem zespolonym Ilość uwzględnieniem postanowień § 8 ust. 7 niniejszego regulaminu.

Długość spychanego składu nie może przekraczać 33 osi obliczeniowych (jedna oś obliczeniowa jest równa 5 metrom), tj. 165 metrów.

Kierownik manewrów zobowiązany jest zatrzymać czoło spychanej jazdy przed wskaźnikiem W4 umieszczonym z prawej strony toru na początku barierki przed bramą wjazdową do magazynu Ilość sprawdzić czy obie bramy wjazdowe są otwarte.

Po stwierdzeniu braku przeszkód do jazdy kierownik manewrów kieruje manewrem poprzedzając pierwszy wagon spychanej jazdy. W razie potrzeby sygnały podawane przez kierownika manewrów przekazuje maszyniście manewrowy.

Maszynista spychający skład zobowiązany jest zatrzymać jazdę w chwili, gdy wagon znajdujący się przy lokomotywie minie bramę wjazdową (nawet wtedy, gdy nie otrzyma polecenia zatrzymania jazdy). Dalsza jazda może być kontynuowana po powtórnym otrzymaniu od kierownika manewrów polecenia na uruchomienie jazdy.

- Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.

**W czasie wykonywania manewrów na wszystkich torach terminala, za wyjątkiem toru nr 1034)** długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić **12** wagonów. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte **12** wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

**Przy manewrach na torze nr 1034** bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić **3** wagony. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte **3** wagony powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

W przypadku gdy skład manewrowy liczy powyżej podane liczby wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.

- Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy innych środków.  
Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego (np. Fadzoma) i siłą ludzi zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w § 8 ust. 19.

## § 9.

### Inne postanowienia

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej „Szczecin Port Drobica” ZMPSiS S.A. i potwierdzenie przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się zarówno z Regulaminem pracy boczniczy jak i niniejszym załącznikiem.



**„Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście” S.A.**

---

**Zał. nr 3 do Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Szczecin Port Drobnica”  
Regulamin pracy manewrowej Terminala Ewa Stevedoring  
Drobnicy Port Szczecin Spółka z o.o**



**POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI REGULAMINU**

| Lp. | imię i nazwisko | stanowisko | data | podpis |
|-----|-----------------|------------|------|--------|
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |
|     |                 |            |      |        |