

Dec 19 52 - 810 750  
P. 3703 - 2 1/2 hrs

Oct 827 905 920  
Thomas Larsen

Dec 20 - Jet  
Jet 1150 4 hrs x 4401 W

Aug 15 Sept 125  
N. Brew - reg 113 4 10/11 - 4 35/11  
455 505  
Thomas Larsen

Dec 21 Oct 112 820 950  
Oct 115 925 8 1/2 hrs

Michael Larsen  
Oct 89 Jet 140  
220 1/4

Dec 22 7 Jet 312 315  
N. J. - 4 1/2 35 - 50 1/2

1222-52 - light Eng 130  
111245 Jet 300 300 - 345  
3713 -

to 203a air 93-1-12-93  
Cubelaugh

of 55<sup>1/2</sup> let 750 8<sup>1/2</sup>  
830a 6315 later

St. Dec 27-93 21-93 7-6321  
720 to 80<sup>1/2</sup> car 9<sup>1/2</sup> apt 9<sup>1/2</sup>

Williams Sheldon  
D. 12' 5' - air 3<sup>1/2</sup>  
D. Choc 4<sup>1/2</sup> 515 80 a  
37.03

12-24-13<sup>1/2</sup> of 4360 Pass  
XE of 215<sup>1/2</sup> of 4308 4<sup>1/2</sup> 30  
of 430<sup>1/2</sup> 4307 later MB  
6<sup>30</sup>/<sub>25</sub> 700<sup>1/2</sup>

12-25-98-4458-735 a 0<sup>1/2</sup>  
510-1<sup>1/2</sup>-2<sup>1/2</sup>

Diamonds  
12-26-74 5:40-4447-900  
to 9:44 air 95<sup>1/2</sup> 2<sup>1/2</sup> 95<sup>1/2</sup>

Duke  
of 55<sup>1/2</sup> 6<sup>30</sup> 3225 miles

Jan 3 - 1958  
DH-106 - OF - P. J. 12<sup>20</sup>  
2<sup>30</sup>

127-2487-62<sup>30</sup> P.J.  
O.F. 87<sup>0</sup>

168-197 O.J. 3<sup>15</sup> 1675

Jan 4 - DH 158 11<sup>15</sup> P. 1245  
191-129-505-455 F 8<sup>30</sup>-55<sup>10</sup>

Reminders 2477 R. Samuels  
16.75 (14.44) 16.75

Jan 6 - 53 - Sonette Weston  
135-144 P.J. 2467

645-725 OF 845-910 20  
O.F. 458-538 2480 - 147150

Horton 151-1444 - 2180

Jan 7  
1-33 - P.J. 6377-70F 839<sup>855</sup> 905<sup>6</sup>

Lions 2480 queston

142 - O.F. 7455 535 P.J. 659 7<sup>30</sup>

345 OT - 151 mi 82480

Jan 8 - 53 - 131-2487 P.J. 633 7<sup>13</sup>

Miller - Weston O.F. 832  
850 900

140 - 452 532 P.J. 700 30  
4370 P. 740 P

407 OT 151 mi 1462 740 P Weston

1-9-53 DK 117 8<sup>20</sup>  
 9<sup>50</sup> - 11<sup>35</sup> 934  
 10<sup>50</sup> to 11<sup>35</sup> air 11<sup>35</sup> Oct 11<sup>40</sup> 85

At 1<sup>40</sup> 2<sup>05</sup> 2<sup>20</sup> 1756  
 Run 209  
 158.04  
 1756.02  
 19.14  
 362  
 107  
 471 mi

1-9-53, Oct 11<sup>55</sup> 937.80 6318.  
 11<sup>45</sup> to 12<sup>45</sup> air 10<sup>55</sup> 105

Thomas Margaret  
 1729  
 107  
 151.03  
 17290  
 18500

1-10-53 2480  
 158-D.F. 11<sup>15</sup> 107

163. 4<sup>25</sup> 500 SF 630 640 700  
 103 mi 30' T 1444 rate  
 658 ac

40  
 1400  
 1299.6  
 14440  
 1370

Jan 12 - 78-2458 11  
D. 7. 3<sup>20</sup> 4<sup>00</sup> 6<sup>00</sup> min

1-12-78 W jet 6<sup>00</sup> 8<sup>10</sup> 5<sup>00</sup> 12  
5<sup>00</sup> 7<sup>20</sup> W jet - 7<sup>25</sup> 14<sup>10</sup> 10 11  
OT 126

1-13-53 W jet 8<sup>20</sup> 2458  
D. 7. 7<sup>00</sup> 45 1500 min  
Kennedy  $\frac{458}{292}$  Scheiking (13)  
5380

1-14- DH 106 12<sup>30</sup> 3<sup>10</sup>  
W jet 6<sup>00</sup> 6<sup>20</sup> 8<sup>20</sup> 457<sup>00</sup>  
Weyhorn Moran (14)

1 30" OT 5 min T. 1729 950  
7729 1060  
TOTAL 325.13 1901 200

(3227)  
1-14- 3711 W jet 10<sup>40</sup> 11<sup>23</sup>  
Jalinas 1140 1633  
Jalinas 1235-2452 1266  
W jet 135-150 205 30T 9798  
E. S. Moran 8737 16330  
1060 17309  
136

Jan. 1166



1-15-98-4451 735 3655  
7 1/2

10 ell

1591	2253	9166
167		107
11137	1730	1178
15910	1702	
	259.40	

1-16-98-4451 735 8.50F

5 L O 120 135 Cifers

248 m 57 OT 259 mill  
258 mi 488.36

1-17-71-4407 560

2935 717 515

Bullerian

Allen

248 mi	1487	1273
507		400
20		1673
1560		38.26
		3795
		7731

(18)

1-18-53 37 1673

172.2453 - 235 87

D. J. - 430 445 500 P 760  
107

McMillan DHaney 1964  
151 - 445 (19) 2472

McMillan Henry  
D. J. 659 700 720 77.31  
103 mi. 31T. - 109 - 14.4 15.73

DHOF 400 900 93.04  
108 600

\$13.92. (70) 9304

78 1867 107.04  
147

1-20-53 373 - 4431 (1633) 987

Jet 324 av 355 407 9/175

D. J. 715 740 755 (51)

Johnston 17.63 McCalliffe

1-21-53 - DH 114 1108 1350

D. J. 8713 - 934 - 74 - 25 - 52.00

120 to 135 av 145 Jet 2970

Johnston  
Jet - 510 - 30 - 50 -

(52) 1925  
707

1591  
107  
1118  
1591.8  
17029  
1633  
107  
13064  
13030  
17.636  
miles 2632

Jan 22-53

Jet 3:30 to 3:27 - 931  
 to 4:15 and 4:40  
 W. J. 1:15 - 45-55 - 53  
 130-7530 9:20  
 108m + 170.2 miles 208.2  
 158.71 - 167.2 107  
 215.9

Jan 23-53 932 (B) 3672  
 230 to 3:00 and 3:00  
 Home 4640 3100 McAuliffe  
 Jet 9:10 - 9:45 10:00 2189  
 2932 - 4507 114  
 2303  
 Jan 24 OH Jet 4:24 176  
 230 H.A.H.T. 18:00 2303  
 195.49 2383  
 150

**E. M. McAuliffe 8553**

Jan 25- OH 164 112975  
 1:30 to 1:20 am Jet 4316  
 90 jet av 3:20 Jet 3:20  
 Ord av - 4:15 450720 Jet 7:45  
 W jet av 8:30 Jet 9:30  
 A.J. 955 10:00 1570\* OR 11:45 p.m.  
 4316 1462 (28) 2633



(29)

Jan 26-50

374-4483-650

not ready

to 7<sup>25</sup> air 7<sup>35</sup> P

Thomas

Wjet 10<sup>29</sup> 40 P Taylor

moderate 2733 mi. 273.82 mi

Jan 27- 45' HANT (250)

3699- jet. 3<sup>05</sup>-935 B/C rate

to 4<sup>05</sup> air 4<sup>23</sup> P 4<sup>35</sup> P

Foster P Taylor

10<sup>20</sup> 10<sup>55</sup> 11<sup>10</sup> P 2445

45' HANT 50' T 10 RT mi

RT 2728-41 water at of dipot

B.O.

\$15.91 rate

9 HANT  
10 TANK  

---

24

Feb 5 - 53  
 146-2476 5<sup>95</sup> 5<sup>70</sup>  
 2778p - Waller Lalamoon  
 155 2480 7 10 8<sup>10</sup> SF 10<sup>00</sup> 7<sup>5</sup> 30  
 Smith - 1444 1444 87  
 36 228  
 31530 315

Feb 6 - DN 160 12 20  
 305 a to 334 a 350 a 4 4 15  
 3672 - 1932 968-11 - J.R. Davis  
 2156 t. Phelps 58 t. 102  
 signal 972 - 622a 7<sup>10</sup> 25a

Feb 6 - 40 Jt 63 17 - 905  
 to 935<sup>5</sup> p am 95<sup>8</sup> p 10<sup>15</sup> p  
 Phelps L. Lee  
 D. 9 11<sup>50</sup> 12<sup>50</sup> a DN 163  
 D. 76<sup>30</sup> a 126 m 1728 = 2178

Feb 7 - 53 - 7 mls BS. 10<sup>30</sup>  
 3658 - Johnston Mesa  
 to 10<sup>55</sup> a 11<sup>08</sup> p 11<sup>15</sup> p  
 938 - 23 - 27 - 1812 6320 - (4)  
 D. 4 25<sup>00</sup> a 45<sup>00</sup> p 5<sup>25</sup> a  
 Jt - 7<sup>15</sup> a 2178 315  
 126  
 44 min

Feb-8-3672 #2-735  
 425<sup>5</sup> to 450<sup>5</sup> air 5<sup>08</sup> p. out 10<sup>10</sup> p  
 J. J. 715 35-45 OH, were J. J.  
 OH 183 - 8<sup>35</sup> 10<sup>00</sup> 441  
 107me + 7.02 5 107 548

2-9-59 374 102

Eng 701 650 to 750 55 p  
 750

akers Bladell  
 Jet 1040<sup>p</sup> 11655 10816.65 650m

2-10-4254-931 100

Jet. 5<sup>35</sup> to 6<sup>15</sup> air 6<sup>30</sup> p. out 6<sup>45</sup> p  
 akers Bladell

D. J. 1030 1120 1140  
 OH 143 1501<sup>p</sup> - 125<sup>p</sup>

rate 1156 51878 757

Run around Feb. 9.  
 By Jarrow m 94

2-11-53  
 DN. 112 800 950 107 (9)  
 3727 900 50.6 11 1/2

arr - 11 45 a Sept - 11 45 p

Spencer  
 W. J. 1 1/2 500 0.70 957  
 148 94 1591 1591 108  
 125.28 8 1718 865

2-12-53 - 702 - 516.41 (10)  
 378 3 3/2 - 4 3/2 1 31

Spencer 517.72 Bluedel  
 DT 720 45 800 865  
 108  
 973 3/4

1591  
 2120  
 2010  
 2200  
 2100

note 1591 1/2

2-12-53 - 11 Dec B 594 1/2 p 3654  
 or 905 p arr 1001 p Sept 10 31 40

Johnston  
 11 30 p hall 11 40 p E. S. Moran  
 6244 - tr 200 arr 22 2/2 a Sept 2 40 50

33-2962 - 2414 (11)

Jan 4 1/2 a 500 8 15  
 Feb 8 - 36 - 37 - 104 mi 55' Tern

Rate 17.28 1728 19180 923  
 1418 108.5  
 1728

Feb 13

Feb 13 - 53 - <sup>11 25</sup>  
3679.95<sup>50</sup> <sup>25</sup> <sup>55</sup> <sup>11 25</sup>  
Johnston 73.21.45 7615 Moran

J. 12<sup>25</sup> 2<sup>25</sup> 2<sup>40</sup>  
J. 2<sup>40</sup> 149 - 3<sup>25</sup> 5<sup>20</sup> (12)

4591 127me 1591  
1084  
107  
1191

1541.37  
1541.0

Feb 14 - 53

DH 114 OF 11<sup>00</sup> OF 12<sup>50</sup> 10  
B727 - 9<sup>12</sup> 12<sup>00</sup> 12<sup>30</sup> 40  
air 30<sup>00</sup> 30<sup>00</sup> 3<sup>40</sup>  
Johnston W.P. Chase

75-5 - 4665 tons  
Egypt 15 - 44 714 5<sup>00</sup> (13)

Jet 6<sup>00</sup> - 7<sup>20</sup> 7<sup>40</sup> P

101. 107 40<sup>00</sup> 115 1591  
115  
7945  
1591  
1591  
1191  
115  
1306  
118.29



Feb 15 - 5172 (5)

Wet 4179 - Hunter Wash

2 1/2 to 108 a mile 19 1/2  
D. 3 - 45 - 40 37 1/2 - 40 83  
D. Chow - 0 - 05 20 - 85

1756  
115  

---

5780  
1746  
1236  

---

2019

238.70  
1583  

---

254.53

1300  
115  

---

1421  
89  

---

150

Feb 15 -  
172 2487 2 30 250 of 430 45 (10)  
Logan Miller

15,1440 515 SF-6  
1453  
109  

---

13077  
14530  

---

15837

238.70  
1583  

---

254.53 total

Feb 16-53-

1.414

(16)

OH 114 112 12<sup>50</sup> 18.24

2-934-3727-934  
100 100 - 255 - 3203 40

Light Exp - Sharp  
1612m

Feb 17-53-

Feb 17-53-  
1448 - 4405 11  
5<sup>58</sup>

akers Sharp.  
OF 722 7<sup>55</sup> 8<sup>00</sup> 1412  
107

1633  
107  
11431  
6330  
21747

1719

OH 106 1230 12<sup>50</sup> (17)

2-938 3713 - 1420 at 505  
80. air 622a - 634 apt 655

M. Wallis Stewart

W Jet 8<sup>20</sup> 8<sup>50</sup> 9<sup>05</sup> 1591  
1719

107 35.07101 = 114 6364  
1591  
1533m 1591  
18.117



2-26-53  
Miles 3699 A 59<sup>40</sup>  
to 10<sup>15</sup> and 10<sup>20</sup> Sept 10 30  
Foster 81-10-5138 O'Connor  
938 9 11<sup>30</sup> - 6368-938 2762  
to 2<sup>15</sup> and 2<sup>40</sup> Sept 3<sup>00</sup> 113  
Sept 4<sup>30</sup> 505 20 - miles 2875  
Rt 36-37-3 mi Newhall to park ave  
113 mi = 19.53

2-27-53  
Sept 1-935 - 3654 5<sup>35</sup>  
timed 6<sup>05</sup> Engen 62 and 88 45  
Foster O'Connor  
BS 10<sup>30</sup> 11<sup>00</sup> - 11 25 55 2575  
Rt 41-30 104 - 115-1812 2990

3-4-10 29 35 50 2970  
 4 107 200 3000

3-4-933 3658-7135 1683  
 K 12<sup>10</sup> aw 12<sup>30</sup> p Oct 1237p  
 Clash  
 of 2<sup>30</sup> 3<sup>10</sup> 3<sup>20</sup> p  
 DH 149-350 520 107 m 3199m

3-5-4819 4112820 958  
 1205 12 35 ft. I-40p  
 Ord 330p 418 (4318)  
 McKay 715 1800  
 wjet 120 130  
 D 9. 3 15 50 40

3-1754  
 4-4488  
 5-1501mm

Bedford R P Carroll  
 (3) DH 112-01 4318 1205 Oct 2<sup>10</sup> 2<sup>40</sup> 100.1<sup>20</sup>  
 4. Jct- 2<sup>40</sup> McKay 7<sup>15</sup> 8<sup>00</sup> p Jct- 1<sup>20</sup> 1<sup>30</sup> 220-549  
 5. Jct 1<sup>30</sup> of 4<sup>00</sup> DH. OF 6<sup>15</sup> minday- 1.00  
 307



3-7-50  
 D 1102 - 82092 + 4287  
 Of 1150 to 1520 air 10<sup>00</sup> up 1208  
 Wt - 1-934 - 34<sup>50</sup> + 14<sup>50</sup>  
 17.50 050135T - 108 ml 818.96  
 Akers - Davis

3-8-53 Jet 3699 - 535.931  
 to 625 air 640 - opt 645  
 Akers J R Davis  
 Of 820 - 850 905 918.76  
 DH 77 - Jet  
 3-9-53 -  
 374 - 4430 - 655 to 725 air 730  
 Clark - McAuliffe

Jet. 1035 - 1050 1633  
 3-10-53 616.65  
 373 - 706 - 321 421 9  
 OF 715 35 - 50

Clark - McAuliffe  
 100 - 35 - 107 1633  
 107  
 11431  
 16330  
 17.478

1750  
 105  
 14648  
 17563  
 18464

216  
 102  
 107  
 miles 4.25



Mar 19 - DH 106 - 12<sup>30</sup>a - 2<sup>10</sup>a (14)  
 D.J. 6<sup>30</sup>a - 3699 - x2  
 to 7<sup>45</sup>a - 7<sup>45</sup>a Dpt 7<sup>51</sup>a - 8<sup>00</sup>a (10)

Mathews Blankenship  
 w/ jet 950 - 10<sup>15</sup> - 2:137 - 2:177

3-19 Dpt. 11<sup>35</sup> - 2-937 4229 - 13a (10)  
 to 12<sup>50</sup> - 12<sup>50</sup> - 12<sup>50</sup> Dpt 1<sup>45</sup> - 1<sup>50</sup>

Blankenship  
 D.J. 3<sup>45</sup>a 4<sup>30</sup>a 4<sup>30</sup>a  
 DH 107 5<sup>07</sup> 6<sup>37</sup> 1756 1016  
 113  
 1123

40" in S.R.H. - 113. @ 1984

3-21 - 4E 2914 - 4274 B. Shore  
 12<sup>40</sup> - 12<sup>40</sup> - 10<sup>00</sup> in Dpt. 20335 (10)  
 623a to 7<sup>30</sup> a in cut 8<sup>00</sup>a in 8<sup>40</sup>a Dpt 9<sup>35</sup>a

Akers. Mills  
 jet 11<sup>00</sup>a 11<sup>35</sup> 11<sup>50</sup> 1123  
 159  
 1282 miles

3-22 - jet 12<sup>50</sup> 3654 - 1-931 - 17  
 61<sup>15</sup> a - 12<sup>30</sup>a Dpt 1<sup>45</sup> - 1<sup>50</sup>

Akers Mills  
 3<sup>30</sup>a 4<sup>00</sup>a 4<sup>42</sup>a 1782  
 107  
 1389

DH 1635 6<sup>30</sup>a  
 1591  
 1507  
 1507  
 1702

8-22-164 11 12 25  
 3699 - 2-934 light  
 1740 - 142  
 1st 2<sup>30</sup> 3<sup>00</sup> 3<sup>25</sup> Heath  
 102-55-113

3-22-6314-11<sup>35</sup> 2-937 None  
 195  
 to 12<sup>14</sup> a w 12<sup>30</sup> a Opt 12<sup>35</sup> a 150  
 None Heath 107  
 O. 20<sup>30</sup> 3<sup>00</sup> 3<sup>15</sup>  
 107-97-29-1820 160

3-23-3654 859<sup>0</sup> (1027)  
 to 1053 - a w 11<sup>05</sup> p Opt 11<sup>05</sup>  
 None 6871 O Conna

O. 17<sup>30</sup> - a w 8<sup>10</sup> a Opt 3<sup>20</sup> 30 a

1729  
 114  
 6916  
 1759  
 1729  
 19710

1781  
 1707  
 2129  
 1984  
 2264  
 1707  
 1562

1797  
 1550  
 1971  
 1878 mi 1723  
 7431  
 14562  
 18993

3-24-53  
 1-935-3654 Oct 300 p 20  
 to 420 air 4<sup>48</sup> Oct 55  
 Home  
 D. 7<sup>00</sup> m-XW 18<sup>1</sup>/<sub>8</sub> and 20<sup>20</sup> Oct.  
 B. Shore 10<sup>10</sup> p 10<sup>35</sup> p 10<sup>50</sup> p 1723  
 Rt 4-26-104-50<sup>1</sup>/<sub>2</sub> turn  
 114-15.91-18.13. (21) 189.93  
 114 537

3-25-DH 1527<sup>15</sup>/<sub>8</sub> 40 p (2)  
 D. 9 63-25-9<sup>10</sup> p 24  
 to 10<sup>00</sup> p air 10<sup>18</sup> Oct. 10 370  
 Wallis Shannon  
 Oct 12<sup>10</sup> a 12<sup>50</sup> a 1<sup>20</sup> a 18993 1837  
 1926 112  
 55<sup>1</sup>/<sub>2</sub> t. 101-112 = 19.36 209.29 1949

8-26-53-4288 3-931  
 5<sup>30</sup> a air 5<sup>50</sup> a Sp 5<sup>55</sup> a 23  
 Wallis Shannon  
 D. 7-8<sup>42</sup> a chain Wade 1<sup>35</sup> air 14<sup>00</sup> p 1764  
 4<sup>25</sup> 4<sup>35</sup> 50 3150 T 161  
 2840

3-30-146-155-5F 509 p 5 21  
 2466-52-7<sup>10</sup>/<sub>35</sub> 49  
 Seehner Seemore  
 2480 7<sup>40</sup> p 8<sup>10</sup> p 1444 2188 mi  
 Rt 1-15-3 mi 307 109  
 142996  
 14446 5745



3-31-83

373-4431-65767<sup>20</sup> 70<sup>1</sup>

arr 7<sup>20</sup> p Oct 7<sup>45</sup> p

Daylin

Sterling

D.J. 70.30<sup>0</sup> 40.50 10.5 mi 2158  
816.33 105  
209

APR 71

2290  
107  
2397

D-2-931-3699-7<sup>50</sup> p Oct  
to 8<sup>20</sup> a and 8<sup>30</sup> a Oct 8<sup>45</sup> a

Daylin - - - - Sterling

D.J. 100.5 11<sup>10</sup> 20 17.02  
DN 143-12<sup>01</sup> 1.2<sup>5</sup> p 107

Apr 2 - DN 119 8<sup>20</sup> 9<sup>50</sup> a

DJ 6317-11<sup>5</sup> a 12<sup>05</sup> p - 12<sup>30</sup> 100  
arr 11<sup>50</sup> p  
1.37

Weyhan Sterling 2377  
W Oct 1 3<sup>05</sup> p 3<sup>35</sup> p 45" turn  
109-1729-18.84

4-3- 4221.135 2506  
107

to 2<sup>10</sup> p and 2<sup>30</sup> a - Oct-2<sup>30</sup> a 2612

Weyhan McCullifer

D.J. 114603-7<sup>25</sup> p 107

12348  
12640  
1587

3-10-53 -

-935 - -6348 pd 7:55

to 7:30 air 8:12 Oct 8 '53  
Howe a.c. Moore

O. J. 10:35 - 10:45

BS. 3:10 + 10 25 a.m.

8713

1745	6
1747	
8713	
349	
1747	
2133	

2065
130
2190

2-21-53

Howe 3713 XE 2-935. time 23

BS 10:20 - 10:50 air 11:7 Oct 11 '53

Howe a.c. Moore

O. J. 10:35 - 10:45 air 3:25 - 3:37

RH 5:36 - 37. 10 104. 105. 106

John 5:20 - 6:56 107 113

2-22-53 935-6314 5:34

to 5:20 air 6:24 Oct 6 '53

Howe a.c. Moore

Oct 8:10 - 3:27 - 10:20 air 11:05 - 11:20

BS. 1:15 - 1:45 2:00

RH 41 - 29 - 28 - 10 -

207. 208. 209. 210. 211. 212. 213. 214. 215. 216. 217. 218. 219. 220. 221. 222. 223. 224. 225. 226. 227. 228. 229. 230. 231. 232. 233. 234. 235. 236. 237. 238. 239. 240. 241. 242. 243. 244. 245. 246. 247. 248. 249. 250. 251. 252. 253. 254. 255. 256. 257. 258. 259. 260. 261. 262. 263. 264. 265. 266. 267. 268. 269. 270. 271. 272. 273. 274. 275. 276. 277. 278. 279. 280. 281. 282. 283. 284. 285. 286. 287. 288. 289. 290. 291. 292. 293. 294. 295. 296. 297. 298. 299. 300. 301. 302. 303. 304. 305. 306. 307. 308. 309. 310. 311. 312. 313. 314. 315. 316. 317. 318. 319. 320. 321. 322. 323. 324. 325. 326. 327. 328. 329. 330. 331. 332. 333. 334. 335. 336. 337. 338. 339. 340. 341. 342. 343. 344. 345. 346. 347. 348. 349. 350. 351. 352. 353. 354. 355. 356. 357. 358. 359. 360. 361. 362. 363. 364. 365. 366. 367. 368. 369. 370. 371. 372. 373. 374. 375. 376. 377. 378. 379. 380. 381. 382. 383. 384. 385. 386. 387. 388. 389. 390. 391. 392. 393. 394. 395. 396. 397. 398. 399. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 406. 407. 408. 409. 410. 411. 412. 413. 414. 415. 416. 417. 418. 419. 420. 421. 422. 423. 424. 425. 426. 427. 428. 429. 430. 431. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452. 453. 454. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 474. 475. 476. 477. 478. 479. 480. 481. 482. 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 497. 498. 499. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 507. 508. 509. 510. 511. 512. 513. 514. 515. 516. 517. 518. 519. 520. 521. 522. 523. 524. 525. 526. 527. 528. 529. 530. 531. 532. 533. 534. 535. 536. 537. 538. 539. 540. 541. 542. 543. 544. 545. 546. 547. 548. 549. 550. 551. 552. 553. 554. 555. 556. 557. 558. 559. 560. 561. 562. 563. 564. 565. 566. 567. 568. 569. 570. 571. 572. 573. 574. 575. 576. 577. 578. 579. 580. 581. 582. 583. 584. 585. 586. 587. 588. 589. 590. 591. 592. 593. 594. 595. 596. 597. 598. 599. 600. 601. 602. 603. 604. 605. 606. 607. 608. 609. 610. 611. 612. 613. 614. 615. 616. 617. 618. 619. 620. 621. 622. 623. 624. 625. 626. 627. 628. 629. 630. 631. 632. 633. 634. 635. 636. 637. 638. 639. 640. 641. 642. 643. 644. 645. 646. 647. 648. 649. 650. 651. 652. 653. 654. 655. 656. 657. 658. 659. 660. 661. 662. 663. 664. 665. 666. 667. 668. 669. 670. 671. 672. 673. 674. 675. 676. 677. 678. 679. 680. 681. 682. 683. 684. 685. 686. 687. 688. 689. 690. 691. 692. 693. 694. 695. 696. 697. 698. 699. 700. 701. 702. 703. 704. 705. 706. 707. 708. 709. 710. 711. 712. 713. 714. 715. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 722. 723. 724. 725. 726. 727. 728. 729. 730. 731. 732. 733. 734. 735. 736. 737. 738. 739. 740. 741. 742. 743. 744. 745. 746. 747. 748. 749. 750. 751. 752. 753. 754. 755. 756. 757. 758. 759. 760. 761. 762. 763. 764. 765. 766. 767. 768. 769. 770. 771. 772. 773. 774. 775. 776. 777. 778. 779. 780. 781. 782. 783. 784. 785. 786. 787. 788. 789. 790. 791. 792. 793. 794. 795. 796. 797. 798. 799. 800. 801. 802. 803. 804. 805. 806. 807. 808. 809. 810. 811. 812. 813. 814. 815. 816. 817. 818. 819. 820. 821. 822. 823. 824. 825. 826. 827. 828. 829. 830. 831. 832. 833. 834. 835. 836. 837. 838. 839. 840. 841. 842. 843. 844. 845. 846. 847. 848. 849. 850. 851. 852. 853. 854. 855. 856. 857. 858. 859. 860. 861. 862. 863. 864. 865. 866. 867. 868. 869. 870. 871. 872. 873. 874. 875. 876. 877. 878. 879. 880. 881. 882. 883. 884. 885. 886. 887. 888. 889. 890. 891. 892. 893. 894. 895. 896. 897. 898. 899. 900. 901. 902. 903. 904. 905. 906. 907. 908. 909. 910. 911. 912. 913. 914. 915. 916. 917. 918. 919. 920. 921. 922. 923. 924. 925. 926. 927. 928. 929. 930. 931. 932. 933. 934. 935. 936. 937. 938. 939. 940. 941. 942. 943. 944. 945. 946. 947. 948. 949. 950. 951. 952. 953. 954. 955. 956. 957. 958. 959. 960. 961. 962. 963. 964. 965. 966. 967. 968. 969. 970. 971. 972. 973. 974. 975. 976. 977. 978. 979. 980. 981. 982. 983. 984. 985. 986. 987. 988. 989. 990. 991. 992. 993. 994. 995. 996. 997. 998. 999. 1000.



April 3 -  
1158-43110 R 10<sup>45</sup> - 11<sup>15</sup> = 2713

Daunders Mercantile

1153-43110 R 10<sup>45</sup> - 11<sup>15</sup> = 2713  
Kearns - A 7 6<sup>30</sup> - 7<sup>15</sup> = 1584  
1470 call  
R 41-2-17-104-30 2/10 m

4-4 DH 116-120 200 - 2513

4-4-181-154 2471-2466

AJ. 340 4<sup>15</sup> 07 540 605 Norrick  
154-0F 800 900 Q9.

Porter 1444 Rate  
900 10<sup>15</sup> 10<sup>30</sup> R 41-2-103-3511  
110 m 2444

4-5-181-152-2491  
2487

O.F. 5<sup>10</sup> 55 40-6<sup>45</sup> 7<sup>15</sup> 1444  
1110

S. Golding 1444 7809 1444

1520 f 8<sup>40</sup> 9<sup>00</sup> 15 p - 11587  
10.3 m 30T 710

4-6-4067-131-6337 218 555  
Brown Norrick

140-62 7<sup>15</sup> 35  
R 41-2 103-35 21.75

148.

4-7-53  
127-4311 62370 F 8 13  
114-3472 1030 - 1250 1.00  
127-2487-1302 SF 20 1530  
132-4811 459 527 026 4075 7 29  
207-407 215 1462 Rate -

4-8-53 1245 Rate  
135-2491 - 0965725 - 078 4510  
144 2487 - 07 - 4585 38 10-07-705  
135 2267 157  
13.25 2267 157

4-8-53 OH of 10.00 SF 1140 192.51  
14.00

4-9-53 OH of 12.30 of 210 to balance  
Van Gant 1400  
220.50 298.24

4-9-53 (230) Little  
123-4333 Anson of 6.38 SF 805 3040  
134 443 523 4807 - of 6.30 645 700  
(1470) rate 103.3507 140.2058

4-10-53 - Enclosed 21 C. 4333  
603 43 - A. 782 52 30  
132-4307 of 4450 - 724 40050 275  
103 - 3.5207 McNamara  
412 OH 1558 10 7 24 15.  
885 Ft 196



886.20  
112

4-11-3  
DH 157-74840

2-936-6324  
Dpl 10<sup>53</sup> p 11<sup>05</sup>

4f-41-3531-  
Foster

Bachman

1750 110

103-45-17-17.29-1936 mile 997

4-12-53-  
Jot. 933-3699-

17

Clark. Bachman

7<sup>50</sup> - 8<sup>16</sup> a m 8<sup>30</sup> - 9<sup>45</sup> a m

D. J. 10<sup>55</sup> a 11<sup>45</sup> 17<sup>00</sup> - 997

DH. 145. 135 300 - 102  
107 mile 17,10 1104.

4-13-52

18 1597  
1597

DH 114 - 11<sup>00</sup> 12<sup>50</sup> - 17587

of. 3-934 Light 3699 7104  
1104

of. 1<sup>00</sup> a. 12<sup>00</sup> - 17 205 1214

3-15-33 - JB Sunday

4-13-52 2-937-3699

(19)

H. 1105 1122 a 12<sup>55</sup> - 1214  
1107

Openar Sunday 1321

D J 3<sup>10</sup> a 355 410 1597  
107

ON 100 4<sup>55</sup> 6<sup>10</sup> 1193  
1597

4-14-53 -  
374 - 4444 Matchler Robertson  
St. 6-59 1900 7<sup>35</sup> Sept 7 489 20

Sept. 10<sup>35</sup> 10<sup>55</sup> 16.4 18.4 4.272

4-10-53 -

2-03310 3727 pt 11<sup>50</sup>  
to 12<sup>30</sup> air 12<sup>40</sup> Sept 12<sup>50</sup>  
Matchler Robertson

Oct. 2<sup>45</sup>  
7<sup>50</sup> 8 12 8 30 14<sup>57</sup>

Rte 41-36 4014m 400T 15<sup>46</sup>  
11920 9 383.41

4-16-53 -

Oct 112-8<sup>20</sup> 9<sup>50</sup> 15<sup>46</sup>  
112

Oct. 2-934.8 3703 10<sup>30</sup> 16<sup>58</sup>  
30

to 11<sup>45</sup> auto 2<sup>30</sup> Sept 11<sup>30</sup>  
Matchler W. Lindley

Oct 2<sup>45</sup> - 31<sup>5</sup> 30 17.90

4-16-2-9378.4185 Desley Lindley

Oct 10<sup>35</sup> to 11<sup>55</sup> until 11<sup>30</sup> started Oct 11<sup>35</sup> 11<sup>41</sup>  
Lind - 13<sup>5</sup> 2<sup>30</sup> - Oct 2<sup>50</sup> - 3<sup>50</sup> 120<sup>6</sup>

Rte 41-27 16.59  
10.7

Feb 17.64 18.87. 17.65



4-20-  
 DN 118-305 4:45p  
 9936-8658 20  
 to 5:15 a.m. 4:45p  
 Vallis  
 909t-800 8:45-9:00  
 103-55-114m  
 Dpts 6:00pm  
 Potthoff  
 178.22

2127  
 11.4  
 2241

4-21-53  
 1-933-3679  
 Jet 9:50 to 10:20 a.m. 10:47 a.m. Dpt 10:50 a.m.  
 Jackson  
 1-809 10:25 149 350 520  
 107mi - 17.10.  
 Potthoff

2341  
 107  
 2347

4-22 DN 112-820 9:50 a.m.  
 1-9348-3654-103-2931  
 10:20 a.m. to 10:40 a.m. a.m. 11:10 a.m. Dpt 11:25 a.m.  
 Akers  
 10:50 1:50 2:05 p.m. Rt 4109/103-1hr  
 115 mi 18.88  
 Healy

2347  
 119  
 2462

4-22 Wft 8:20-3715 out 8:57p  
 Akers  
 to 9:00 p.m. a.m. 9:01 Dpt 9:10  
 43-25-3900 tons  
 320 350 405  
 Healy  
 2462  
 118  
 2574  
 Rt 28-29-107-457/1854

4-23-53  
B. P. 640-7000 (B) 25<sup>87</sup> Lightning  
Jct 935 p 955 p 1015 p P X Miller  
100-40T 108 117.20 268.5  
11.5

4-24-53

2200 miles

2-931 Home 3715

Jct 435 to 505 a and 520 a Dpt 5<sup>11</sup> a 23

Houston

P X Miller

Dj. 8<sup>20</sup> a 9<sup>50</sup> - 10<sup>00</sup> - DH 143 - 12<sup>00</sup> 12<sup>00</sup> p

107 mi 50<sup>00</sup> OT. 115-18.38

4-25-53

DH 112-820 950

D. J. 1-934

3658

17 clearance

10<sup>20</sup> a to 10<sup>40</sup> a and 1<sup>00</sup> a Dpt 11

45 34

Walf-

1593

Craig 2200  
110

Jct 100 - 952 30 4799

At 37-19- 113 50<sup>00</sup> T. 1599  
1509 68

1806 2313

4-25-3-93711-18288

Miller 107  
1420

Jct 10<sup>30</sup> h 11<sup>35</sup> a and 11<sup>45</sup> p + Dpt 12<sup>15</sup> a

Walf.

Dj. 15a 230 15.

Craig

Et 19105-10 in 107 mi

1764  
107

186

12348

17640

18874

High press top of 901 -

ask about Holdermans check



4-20-53-

164-10<sup>00</sup> 11<sup>25</sup> (86)

Height 3703 - 3.9347

11<sup>40</sup> jet - 12<sup>55</sup> p. 1<sup>30</sup> - 1<sup>45</sup> p

17.90 - D. Simons

2420  
112

4-27-4.80 HAIT 9.11 57. miles 2532-

3663 - 1-983 8  
crgless

(37) (273.06) 37

10<sup>20</sup> - 11<sup>05</sup> air 11<sup>30</sup> - 12<sup>00</sup>

Englander of 425

155 - 2<sup>30</sup> of 425 15<sup>45</sup> 2532

0-936-H-3663

276 119

41-29-19-10<sup>00</sup> 35T-28.13

273.06 + 2513 = 301.19 total 2708

4-28-53-

(38) 22  
25

jet 3703 - 983 none

11<sup>30</sup> to 12<sup>17</sup> air 12<sup>36</sup> Oct: 12<sup>40</sup> p

Campbell 79 Cars. 3800 in Simons

992<sup>55</sup> to 3400 in engine 42<sup>20</sup> 4<sup>40</sup> p

B. O. 5<sup>55</sup> 630 645 301.19

in HAIT - 114 = 12<sup>40</sup> 2014

6<sup>45</sup> 4<sup>55</sup> w 321.33

1774  
339.07

4-29 Kto 19.102 457 5237 111  
 DN. 116 - 12 P 1 P 2933  
 Allison  
 29-4-934-3658 Light 417.74  
 280 p 275 p 340-405 425 p

4-30-1-931-4177 See 1933  
 12<sup>50</sup> to 1<sup>25</sup> av 1<sup>55</sup> a Oct 1 56 4d  
 340-420 425 a 200  
 103-50-113-1591-17.97 2933  
 4-30-118 DN 205 8 45  
 3040

O.J. 1-936-3658  
 350 to 420 av 435 4 Oct 405  
 L. Spencer 6-86-256 p 300  
 645-720 735 3640  
 103-50-113-1591-17.97 113  
 3153

1764  
 107  
 12348  
 17640  
 1887

339.07  
 1884  
 17.97  
 375288 total

5-1-53 - 931-4020 (Bad)  
Jt 2<sup>35</sup> to 3<sup>30</sup> and 3<sup>55</sup> Jt 4<sup>00</sup>

Spencer Rf Craig  
Df. 5<sup>30</sup> 6<sup>35</sup> 45 - \$ 18.87 3048 mi  
107 in Rt. 87 - 107 mi  $\frac{107}{3147}$

5-2-53 DH 112-720-850  
Df. 9<sup>10</sup> to 9<sup>30</sup> air 9<sup>50</sup> Jt 10<sup>15</sup> a 10<sup>30</sup>  
Derlin Rf Holte Rf

70 Jt 12<sup>05</sup> 1<sup>10</sup> 1<sup>25</sup> 3147  
103-407-108 17.58  $\frac{107}{3255}$

5-2-53  
2-937-4187 Billie 3255  
Jt 9<sup>50</sup> to 10<sup>30</sup> air 10<sup>40</sup> Jt 11<sup>00</sup> p 3567

Derlin Rf Holte  
Df. 13<sup>40</sup> 40-50 DH 163 400-530  
107- - 18.87 (1764 Rate)

5-4-53 - (4)  
BS 10<sup>00</sup> x 3679-10<sup>20</sup> Leghty Nelson  
2-934-Df. 11<sup>50</sup> 1<sup>25</sup> 30<sup>00</sup>

5-4-53 3867  
1-737 6368 Jt 8<sup>50</sup> 10<sup>00</sup> 2771  
to 9<sup>30</sup> air 9<sup>45</sup> Billie Jt 10<sup>00</sup> p m  
weighom St. Nelson

11<sup>40</sup> 1<sup>05</sup> 1<sup>20</sup> 3471  
Rt. 4F 29 P07-17.37-1858  $\frac{107}{3578}$

4-29 Kto 19.102 457 5237 111  
 DN. 116 - 12 P 1 P 2933  
 Allison 417.74

280 p 275 get 340 - 405 425 p

4-30-1-931-4177 see 100  
 get 12<sup>50</sup> to 1<sup>25</sup> av 1<sup>55</sup> a Oct 1 56 4d 200  
 340 420 435 a  
 103-50-113-1591-1764 rated 1887 2933

4-30-118 DN 205 845 3040

D.J. 1-936-3658 405  
 350 to 420 av 435 4 Oct 50  
 L. Spencer 6-86-256 P & Craig

get 645 - 7<sup>20</sup> p 7<sup>35</sup> p 3640  
 103-50-113-1591-1764 113 3153

1764  
 107  
 12348  
 17640  
 1887

339.07  
 1884  
 17.97  
 375288 total

5-1-53 - 931-4000 (P) Order  
 Jt 2<sup>35</sup> to 3<sup>30</sup> and 3<sup>55</sup> Jt 4<sup>00</sup>  
 Spencer Rf Craig  
 Jt 5<sup>30</sup> 6<sup>35</sup> 45 - 3040 mi  
 10' in Rt. 87 - 107 mi 18.87  $\frac{107}{3147}$

5-2-53 DH 112-720-850  
 Jt 9<sup>10</sup> to 9<sup>30</sup> air 9<sup>50</sup> Jt 10<sup>15</sup> 10<sup>30</sup>  
 Berlin Md 231 Kettle Ridge  
 70 Jt 12<sup>00</sup> 1<sup>10</sup> 1<sup>25</sup> 3147  
 103-90 Jt = 108 17.58  $\frac{108}{3255}$

5-2-53  
 2-937-4187 Billie 3255  
 Jt 9<sup>50</sup> to 10<sup>30</sup> air 10<sup>40</sup> Jt 11<sup>00</sup> 3567  
 Berlin Rf Kettle  
 Jt 13<sup>40</sup> 40-50 DH 163 4<sup>00</sup> 5<sup>30</sup>  
 107- - 18.87 (1764 Rate)

5-4-53 - (4)  
 BS 10<sup>00</sup> x 3679-10<sup>20</sup> Leghty Field  
 2-934-DJ. W Jt 1<sup>50</sup> 2<sup>15</sup> 30  
 5-4-53 3867  
 1-737 6368 Jt 8<sup>50</sup> 8771 (5)

to 9<sup>30</sup> air 9<sup>45</sup> Billie Jt 10<sup>00</sup> pm  
 weghom 25 Nelson  
 11<sup>15</sup> 1<sup>05</sup> 1<sup>20</sup> 3471  
 Rt 4F 29 P07-17.37-1858  $\frac{107}{3578}$



5-5-50 3697  
 YEBS 4505-18 516 30  
 to 640 air 705 - Opt (9357)  
 936-3699  
 905-10 10 10  
 Derlin Carried W/9  
 The T. 112ms 1599 rate 18.07

5-6-53 - 373,4438 - 16.41  
 221 - 310 a of 4 1/2  
 6 00 6 15 6 47 6 55  
 Derlin Carried W/9  
 Claim to delay 55"  
 516.41 rate 18.81

5-6-53  
 374-4438 - 555 - 6-15 - 6 30  
 Opt -  
 7 M Thomas  
 Jet 9 50 1000  
 Margrove

1887  
 1758  
 1887  
 1742  
 1858  
 1521  
 1629  
 814433 total  
 20289  
 20289  
 1681  
 1641  
 1737  
 1599  
 1043874  
 16735  
 164387370  
 17421876  
 28824  
 30345-14  
 31859  
 1871  
 33733

5-7-53 (6 av. 3<sup>up</sup>)

1-935.4187 aromas 4<sup>22</sup> 10  
ft 2<sup>10</sup> - 6<sup>30</sup> ar 4<sup>10</sup> p apt 4<sup>05</sup> p

Thomas Margrave  
of 7<sup>05</sup> p 8<sup>05</sup> 8<sup>20</sup> p

10# 40m - 27 - 115

5-8-53 DH 124 10<sup>10</sup> 11<sup>50</sup> apt 18  
of 12<sup>50</sup> p to 1<sup>30</sup> p ar 2<sup>03</sup> p apt 2<sup>30</sup>

4-934 4274-

Thomas Margrave  
apt 4<sup>05</sup> p 4<sup>50</sup> 5<sup>05</sup> 7<sup>0</sup>

103-16v - 115-1764 2028

5-9-53

FX ON 2375 5<sup>10</sup> 6<sup>30</sup> a 1552  
BS. 7<sup>50</sup> 8<sup>20</sup> 8<sup>35</sup> 12916

100 40-turn - 1002 168.1

5-11-53

374-4401 5<sup>55</sup> to 6<sup>15</sup> ar 6<sup>15</sup> p 1951

DH - 6<sup>35</sup> 4<sup>0</sup> p

Loften Robertson  
apt 9<sup>45</sup> p 10<sup>00</sup> p 4<sup>30</sup> 5<sup>53</sup> m

572-53-373-4422

553  
107  
1860

Jet 22 30  
1641  
107

0.7  
Lester

11430  
175513

Robertson

1,7 6<sup>15</sup> 6<sup>30</sup> 650

(14)

513-53-932-3658

130

7 30 to 3<sup>30</sup> - air 3<sup>30</sup> Oct 3

30  
36  
83

Foster 59-24(4037) Hambrough

On air 6<sup>30</sup> Oct 6 707c

2732

Jet 9<sup>12</sup> 10<sup>05</sup>

1599  
102  
14391  
15920  
17.42

660  
109  
Miles 769

5-13-53

937-3727

15

111  
880

Jet 8<sup>10</sup> to 5<sup>55</sup> Jan 910

Oct 933

Foster

Hambrough

On 1105p 705-15

186-55-17.74

5-14-53-5238XE-3-934

(16)

D.S. 11<sup>10</sup> 11<sup>40</sup> - W Jet 8<sup>00</sup> 2<sup>30</sup> p. 880

102 mi - 45' turn

1597  
107

Banile

109  
m 909

17.42

5-14-53 turn 17.64 909  
 3-937-900 4275 17  
 450 h 10<sup>35</sup> a w 10<sup>05</sup> p 11 05  
 1240 145 200 turn Basile  
 P. J. - 630m 6319 Opencew - 86.8 - 945123  
 Oct. 850 925 40 5 01 177 no 909  
 1737 Rate Recd 1764 Mallet 172  
30.34 1081

5-15-53 - 3-937 orders Bell 636918  
 Oct 940 h 10<sup>15</sup> a w 10<sup>28</sup> p 11 05 10 p  
 Haylett Basile  
 1235a 125 40 1081  
 1634 5 30 10715 un  
1337.33 1189

5-16- DH 114 10<sup>40</sup> 11<sup>50</sup> a 19  
 P. J. 4-934 - 3658  
 12<sup>20</sup> p - 3<sup>25</sup> p - w 4<sup>30</sup> p 5<sup>05</sup> a  
 Christensen a S Nelson  
 103. - 50 term 118 - 17.97

5-17- DH 95 w 11<sup>30</sup> a OF. 1400  
 5-17- DH. OF 11<sup>30</sup> a 1400  
1189  
1347

5-18-115-174-4825

D. J. 4475-37 D. 76-55 7 1/2

124 D. 7 300 240 1342

P. J. 453-520-535

Norton 100-1003 48 OT. Nesbit

Sarette 2160

5-19-53 1453 Kate Nesbit

108-2479-319 SF 55 30 a Elliott

110-405 SF 55 D. J. 22 1/2 a

141-2476-578 SF 40 25 10 35 45

118-2487-135 P. J. 30 16 42

207-105-600 220 mi 31.96 1818

5-18-6 DH 155 - 20

5-20-53-1470 Kate

119-4355 05-454 5 3/4 - 2F 6 5/8 7 20 7 30

Quero Nesbit

128-4370-3 1/8 D. J. 5 24 6 20 50

Rosentini 4.26 OT-22.78 160

5-21-53 117-4375-05 4 5/8 5 3/4 6 15 7 5 7 30

Reynolds Nesbit 70

124-4355 37-53 P. J. 5 05 20 30 70

Quero 1470 Kate 21.31

MSA 145 m



26 5.92.53  
115-4870 4<sup>40</sup> 5<sup>27</sup> OF 6<sup>42</sup> (55) 105 21  
124-4360 3<sup>00</sup> 4<sup>0</sup> 14.70 Roll  
094585<sup>5</sup> 30 146 mg 21.4<sup>6</sup> Nestlet.

15-2-3 167-2487-  
09440<sup>5</sup> 5<sup>20</sup> OF 6<sup>50</sup> 105-15 230  
OF 1149<sup>30</sup> 4320-10<sup>00</sup> 1150 1255 109  
5-24-53

165-2489-4<sup>15</sup> 4<sup>50</sup> OF 6<sup>20</sup> 6<sup>30</sup> 4<sup>0</sup>  
112-2479-6<sup>00</sup> 7<sup>20</sup> OF 8<sup>00</sup> 9<sup>20</sup>  
Kern 115 103-4  
Rate 1453 1583 15:8  
4:4

5.24 W. 177 OF 105 F 20 220 2 miles.  
5.25 DN AF - W 78-3<sup>00</sup> 5<sup>00</sup> 8<sup>00</sup> (4)  
3<sup>00</sup> p 506 Nelson 2332 m  
- to date 224.74

5.26- 3715 light jet 8<sup>40</sup> 9<sup>10</sup> a 933  
09.113<sup>5</sup> 55 12<sup>10</sup> Nelson  
09.110<sup>0</sup> ph 1<sup>40</sup> p - av 2<sup>32</sup> 3<sup>15</sup>  
Jamison 4-934  
jet 9<sup>50</sup> 5<sup>5</sup> 5<sup>30</sup>  
115 m 1597 15.12 - 2332  
2447

5-27-53 (3) #401 AMT  
 1-935-3654  
 2<sup>10</sup>/<sub>p</sub> 45<sup>30</sup> - aw 2<sup>50</sup>/<sub>a</sub> Dpt 3<sup>10</sup>/<sub>p</sub>

Jameson Nelson  
 Dpt 5<sup>00</sup>/<sub>p</sub> - 6<sup>40</sup>/<sub>p</sub> - 7<sup>10</sup>/<sub>p</sub> 2709 2447  
 B.D. 8<sup>20</sup>/<sub>p</sub> 50 - 9<sup>05</sup>/<sub>p</sub> 25.67  
 114 m 1808  
 242.86 928  
 2736  
 270.22 2567 9 m

5-28-53 Dpt (32) 7<sup>20</sup>/<sub>p</sub> 8<sup>50</sup>/<sub>a</sub>  
 1-934-3654 Dpt 9<sup>20</sup>/<sub>p</sub> 9<sup>45</sup>/<sub>a</sub> 2736  
 aw 10<sup>05</sup>/<sub>a</sub> Dpt 10<sup>45</sup>/<sub>a</sub> 11<sup>00</sup>/<sub>a</sub> 118  
 2854

Jameson Cochran  
 Dpt 12<sup>45</sup>/<sub>p</sub> by 972 14<sup>5</sup>/<sub>p</sub> 2<sup>00</sup>/<sub>p</sub> 242.86  
 1886  
 103-1<sup>15</sup>/<sub>a</sub> - 118- 18.86 261.72

5-28-53 - 1-937 - 4253  
 Dpt 7<sup>05</sup>/<sub>p</sub> to 7<sup>50</sup>/<sub>p</sub> aw 8<sup>00</sup>/<sub>p</sub> Dpt 8<sup>05</sup>/<sub>p</sub> 33  
 Jameson Cochran  
 Dpt 10<sup>05</sup>/<sub>p</sub> - 11<sup>15</sup>/<sub>a</sub>  
 B 5<sup>15</sup>/<sub>a</sub> 1<sup>00</sup>/<sub>a</sub> 1<sup>45</sup>/<sub>a</sub> 32

1764  
 -119  
 1645  
 -1754  
 1764  
 1991

26125  
 2092  
 29244

114  
 170.22  
 1954  
 18908  
 20998  
 30507

(317.77)  
 wld

6-1-53  
574-9418 050 50 6 35  
to 6:20 am Dpt

Colclough Nelson  
Jct. 9 30/40 - 457 16.41

6-2-53 25" Boob time 125  
Jct 4199-2 1/2 - 1-935 - 2 25 p

6-250 p air 3 10 Dpt 3 45  
Colclough - R. Phelme  
RS 2758 - 800 30.50 30.58

DN 78 NF 300 p Jct 508 p  
6-3 - Nelson

6-4-9 31 - 425 3  
Jct 1250 to 1 30 a air 1 45 dpt 1 50 a  
akers of 345 45 3000 Nelson

DJ 0 10 31 99 Jct 2040  
W Jct 6 30 00 - 7 10 a

Rt 41-27-19-109 mi 40' turn

1599 1808 1784  
117 174  
1219 108 1734  
13 21 1732 20287

6-1-53

(5)

2-935 3699

of 4<sup>20</sup> to 4<sup>50</sup> p and 5<sup>17</sup> p Oct 5<sup>20</sup>

Christensen Nelson  
of 7<sup>05</sup> to 7<sup>25</sup> p and 7<sup>45</sup> p

BS 9<sup>45</sup> 10<sup>30</sup> 45 p 114 mi  
18.22

6-5- DH 112-720 8<sup>50</sup> (6)

of 9<sup>20</sup> to 9<sup>50</sup> - and 10<sup>10</sup> a

Wegmann S.E. Mills  
Jet. 12<sup>00</sup> (109 972) 15<sup>45</sup> p 1<sup>00</sup> p

102-18-114 mi. 3354  
114  
3468

6-5-4-937 Home 4218 (7)

of 10<sup>35</sup> p 111 Paul 2<sup>0</sup> p Oct 11 3<sup>0</sup> p  
aveghony S.E. Mills

of 2<sup>5</sup> a 3<sup>25</sup> 3<sup>5</sup> = 17.64  
107 3468  
109  
570

DH 168 115 745 of of 114  
Anabree Preston 8507

6-151-12480-34809. 5<sup>50</sup> 200 F 221

154-2468-7207300 F of - 110 1589  
Corbin

6-7-177-2478-12 3<sup>0</sup> p 2<sup>30</sup> p (8)

170-2454 7<sup>20</sup> 3<sup>45</sup> of 4<sup>0</sup> 5<sup>0</sup> 6<sup>0</sup> p  
Lanette 107 mi 16.60  
Corbin





6-13. DHO F 8 35.28 SLO (16)

6-13. SLO 1540 1074. miles

6-14-52 - 8 35.28 (17)

SLO - 4355 x w Shannon Heath

2<sup>30</sup> hr. ar 303 Oct. 20<sup>11</sup>

Jet 7 15 Dept 7 20<sup>7</sup>

18 30 -

152712 164 m 2410 (17)

min dur 100 m 515.09. (18)

6-15 DHO F W Jet 100 (19)

1365 mi

6-15-2-937 4254 (20)

Jet 9 50 to 10 20 air 8<sup>37</sup> Oct 10 45

Wolf Shannon 35

turn of 12 20 a 100, 15 of Eng read 2 1/2

at 35 a to 3 40 ar 3 30 a Oct. 4 20

Colglough 2-937 1565

Jet 6 45 6 35 a 118 - 17.64 - 1483

6-16-3-935 4243 W Jet 1483

5 00 to 5 30 ar 6 07 Jet weiland (21)

Akers 1483

B.S 925 55 - 10 50 111

111 mi 17.64 1594

17 00 19580

6-11  
 24/112 - 7508 sea of  
 3658 - 3-934 - pure Chana  
 1050 tall raw 115a. Sept 12 20  
 Derlan 952656 Ralph Tompkins  
 got 505 4055 - 102-587 - 112 m

6-18-53 - 3-9377. 3703  
 got 1250 to 7 1/2 air 27 Sept 23  
 Watkins 67-1-3643 R. Tompkins  
 Ret 28-29 20 term 15 at 1706

121 mi  
 6-18 85.830 905  
 D.H. 1666 relative 9 mi. 24

6-19-53 Sunday  
 123-4400 of 6250 of 705 3540  
 134 4324 of 3400 of 525 6057 5

Wallis 103 1315 155 mi 2263

6-20-53 Wallis average 56  
 173-2477 - of 625 715 - of 860 910  
 118-2478 of 135 205 - of 3 4 4 4 4  
 103-410 at

111 16.02  
2036 miles

6-22-5 Sunday  
 125-4325-5<sup>15</sup> SF 7<sup>05</sup> 7<sup>30</sup> 110  
 136-4462-0 F 8<sup>18</sup> 4<sup>23</sup> of 5<sup>35</sup> 6<sup>20</sup>  
 Johnston  
 121-2108 4<sup>05</sup> 154 mi

Sunday

6-23-4333

123-45<sup>10</sup> SF 7<sup>05</sup> 7<sup>30</sup> 140  
 134-4862-3<sup>40</sup> 4<sup>20</sup> of 5<sup>35</sup> 6<sup>20</sup> Matheson  
 103-360 - 157 mi - 29

6-24-4305

Hambrough

121-50<sup>3</sup> 5<sup>40</sup> SF 7<sup>05</sup> 7<sup>30</sup> Elliott  
 130-33<sup>4</sup> 4<sup>44</sup> 4360 of 5<sup>18</sup> 5<sup>35</sup> 50 146-

DN 155 - 30 2160 2036  
 360  
 270 mi  
 Wilmarth Maddy 32

6-25-4360-423503 SF 6<sup>25</sup> 6<sup>55</sup>

117-2472 SF 6<sup>50</sup> 7<sup>20</sup> SF 8<sup>00</sup> 9<sup>15</sup>

148-2466-8 of 10<sup>15</sup> 11<sup>02</sup> SF 12<sup>25</sup> 12<sup>40</sup> 110

122-4342 SF 3<sup>40</sup> 3<sup>20</sup> - of 4<sup>00</sup> 5<sup>10</sup> 5<sup>20</sup>

207-35 - 214 mi 5470

6-26-

Bladdell

125-4325-5<sup>15</sup> SF 7<sup>05</sup> 7<sup>30</sup> Matheson

136-4365-343423 of 5<sup>30</sup> 45 6<sup>00</sup> Brown 2390

103-325 146 mi 2470 294

6-27

Bladdell

143-2466 10<sup>26</sup> 11<sup>01</sup> of 12<sup>25</sup> 35 40 2684

122-4325-240420 of 4<sup>50</sup> 5<sup>10</sup> 25 87  
 110 mi 2771

6-29-

Stan. Horne

117-4300-422503 OF 625-45 Milton

112-2479-659 200 of 850 905 200 Math

143-2471-1026 410 of 1225 5545 Michael

122-4360-240-240 320 of 450 515 20-

206 mi 910 turn - 270 miles

6-30-

Horne

125-4325-545 OF 7720-45-53 Math

136-4325-343 423 of 520 506 00

103- 350-147 2160 P

Total mi 3180 F

July - 1st

Prunk

123-4324-0150 OF 705 30 Strauss

1344333 OF 340 420 of 525 40 55 Elling

7-2-

121-4496-500 43 - 55 700 20-35 Evers

131-4476-306 415-81 520 545 600

103- 350 of 147 mi 2176

Rudell

7-3-111-4360-4323 OF 625-3540

112-2462-650 720 of 850 905 20-

1431026 1101 2476-6F 1220 45- Kern

1224360-240 320 of 450 540 55 P

206-105 215 mi - 3204

Rudell

7-6-

121-4476-50<sup>3</sup> 5<sup>13</sup> SF 7<sup>0</sup>/<sub>15</sub> 30 Mc Rae

180-4342-3244 <sup>2</sup>/<sub>2</sub> of 5<sup>15</sup> 5<sup>15</sup> 6<sup>00</sup>

103-35<sup>7</sup> 149 mi. 21.80 U.W.

7-7-5<sup>2</sup> Hoover Rudell

111-4833 of 4280 SF 6<sup>35</sup> 50<sup>70</sup>

112-60<sup>7</sup> 7<sup>20</sup> of 2468 of. - 8<sup>50</sup> 9<sup>05</sup> 9<sup>20</sup>

143-2480-10<sup>26</sup> 110<sup>1</sup> of 12<sup>20</sup> 12<sup>40</sup>

122-2360-24<sup>0</sup> 32<sup>0</sup> - of 4<sup>50</sup> 5<sup>5</sup> 30 P

206-1<sup>0</sup> 220 meter 1570 Rate

7-8-5<sup>0</sup> Rudell

125-4342-5<sup>15</sup> - of 7<sup>09</sup> 8<sup>0</sup> - <sup>math</sup>

136-2487-3<sup>43</sup> 4<sup>23</sup> of 5<sup>30</sup> 4<sup>56</sup> <sup>even</sup>

103-450<sup>1</sup> 46 - 2160 <sup>mist</sup>

7-9 Rudell 148-430 4486 5<sup>00</sup> of 6<sup>25</sup> 35 45 <sup>even</sup>

109-405<sup>a</sup> 4448-4<sup>10</sup> of 6<sup>15</sup> 30 45

103-5<sup>15</sup> 0<sup>1</sup> 168 mi 2498 { mile 180  
175.67

7-11-5<sup>0</sup> Margaret Rudell

169-2479-12<sup>15</sup> 15<sup>0</sup> of 14<sup>55</sup> 5<sup>05</sup> <sup>even</sup>

181-2462-25<sup>5</sup> 3<sup>25</sup> SF 4<sup>50</sup> 5<sup>05</sup> 20 <sup>Rudell</sup>

107 15.92 106m

175.67  
15.92  
191.59

650  
784



7-17-0  
 198 70 825  
 958 1050 1700  
 1100p (345) 48.00 1120

**W. J. Carrier** 7377 McMullen  
 SLO. 318-35-35-  
**W. J. Carrier** 7377

① 713-2499-1153 AF 500 769  
 7-14-146 4477-405 - 0f 6086 1290  
 155-2471-640715 OF 900 15 30 1396  
 Sullivan - Sullivan

② 715 DX 154 Mullins Sheldon  
 76-74415-10 25 320 Jet 11 35 1509  
 11-45p 152-1350 152 17 2667

③ 7-16th 99-1103 500p 35.25 2667  
 1919

④ 7-23 116 1200 0f 220 Basile  
 149-220-420 510  
 103-50 term 113m 1631 1919

⑤ 7-24 94-4456 AF 605 645p 2032  
 Sullivan - Sullivan Soren 5ms Lt  
 SLO. 1235 5-0a 2032  
 248 m 103 OT 260  
 250 2292

99-7-25-4457 11<sup>39</sup>

560) 5<sup>16</sup> Margaret-Carroll

OT 5<sup>16</sup> 5<sup>16</sup> 5<sup>16</sup>

(18) 248-100 260 miles

229  
260  
255<sup>2</sup>

7-26

19-DH 985F 72540 12<sup>20</sup>

R. O'Connell

(20) 7-26 - Special 560 725 8<sup>4</sup>

4408-1-923- Foyt

152-45" OT 161 mi

1.06

(21) 7-27-4408 xnd jet 11<sup>23</sup>

N. J. 2<sup>15</sup> 3<sup>00</sup> Min Day

H 105 of 3<sup>50</sup> SF 5<sup>15</sup>

(22) 116<sup>2</sup> m 1530 3478 - of 2<sup>00</sup> 22<sup>27</sup>

of 149 2466 - 2<sup>05</sup> 2<sup>35</sup> of 2<sup>25</sup> 50 55<sup>0</sup>

Dist 15. Whaley Shooker

103-40" 111 9M

2,106  
101  
2217

(23) 7-28-148.4480-4305<sup>00</sup> - 618<sup>00</sup> 7<sup>00</sup> pm

Special signon -  
109 4449 405 405 OF 6.30-45

5<sup>15</sup> OT 103 115 mi

8217  
165  
8382

27-29-53  
158-2477-950 16<sup>20</sup> of 11. <sup>25</sup>10<sup>15</sup> Na  
107-2480 A. J. 5<sup>00</sup> - 407 OF 5<sup>45</sup> - 6<sup>15</sup>

(50) 7-31  
108-2478-4<sup>15</sup> - 9<sup>35</sup> - of 6<sup>25</sup> 10 - 338.2  
139-2453-7<sup>40</sup> 7<sup>40</sup> - 8<sup>55</sup> 9<sup>25</sup> - 2.85  
36.0

103-30-609 Sante J M Henderson

Aug 1st light

B. P. 3663-11<sup>41</sup> 12<sup>13</sup> p - Light  
X W. of 2-934-20<sup>10</sup> of 2<sup>10</sup> 3<sup>05</sup> 3<sup>25</sup>  
101-45-110-17.58 2880 25 p

8-1-2-98 7<sup>10</sup> 12<sup>02</sup> of 10<sup>15</sup> 11<sup>14</sup>  
to 1023 pain 10<sup>44</sup> of 10<sup>50</sup> 1887  
of 12<sup>20</sup> 150 110 709

OH 163-4<sup>00</sup> OF 5<sup>30</sup>  
3997.708  
③ 8-2 DH 160-11<sup>30</sup> 10<sup>2</sup> about Sheldon  
113-4479-4<sup>22</sup> - 5<sup>58</sup> OF 6<sup>25</sup> 7<sup>12</sup>

8-9-DA 114 9<sup>20</sup> 11<sup>00</sup> Sheldon  
of 428 11<sup>20</sup> 5<sup>15</sup> 15<sup>00</sup> par 1<sup>20</sup> 3097  
Sept-14<sup>00</sup> 5<sup>10</sup> of 3<sup>40</sup> 11<sup>13</sup>  
Phillips Sheldon 113

103-507 W3 19.93

1764  
113  
5292  
1764  
5993

3210 miles

Aug 5 - 1953

1-931-3663 jet. 12<sup>00</sup>a

at 2<sup>00</sup>a on 2<sup>12</sup>a Opt. 2<sup>20</sup>a

Same 40 Sheldon

3 40 4 15  
2 30  
DH 107 - 105.15 in - 108 min 17.26

8-5-B. D. Widener 30 42 36

to 10<sup>55</sup>p on 11<sup>03</sup>p Opt 11<sup>15</sup>p

Christensen Murphy

Opt 5<sup>00</sup>a - 15<sup>20</sup>a on Opt 4<sup>35</sup>a

1-732 jet 6<sup>55</sup>a 7<sup>20</sup>35 10<sup>05</sup>a 12<sup>00</sup>mi

\$21.16

8-6-J. J. 20 42 36 - 1-931

to 8<sup>57</sup>p on 9<sup>07</sup>p Opt

Christensen Murphy

Opt. 11<sup>50</sup> 12<sup>45</sup> 1<sup>00</sup>

36640 2 1<sup>00</sup> x 2 2<sup>00</sup> 7<sup>20</sup>

jet. 3<sup>55</sup> 4<sup>10</sup> 4<sup>30</sup> 42014

108 mi 25 10' at 1/6 mi

8-7-1-935-258 jet 1<sup>00</sup>a on 1<sup>00</sup>a

Opt 1<sup>00</sup> 18 25 - 28 25 - 15 25  
Foster Murphy  
37 0 4 15  
DH 153 30 107

15 99  
194  
15 99  
12.52  
17.119

8-8-53 - DN 176.60p 7.25  
 of 3658 7.30 7.40 to 8.05  
 air 8.40  
 7 M. Johnson depot 9.00 p - 9.22  
 W. Johnson  
 DN. 11.45 12.30a 223  
 112

8-9-53 - 45' 112m 1790 330 mi  
 8-9-53 - 44a to 5.22 a 5.52a  
 9.55 2.931 mi 68 17 107 mi  
 152 mi  
 7.20 8.05  
 20  
 DN. 77-82 9.35 17.37

8-10-53 - DN 154 DF 730.55  
 of 3688 9.35p 1-9.38  
 to 10.00 Blue light  
 air 10.30 p 10.47 11.00 p  
 Foster  
 Wpt. 12.55a 1.45 p 10.00 Johansen  
 103-1.05 116-18.54 152  
 116  
 5.88 mi  
 Calculate 184.26

8-11-53 - Wpt 4278-1.20 -  
 to 1.55 air 2.20 p 2.25 p 5.68  
 Brooks Waterfalls. Johansen 118  
 6.76  
 W. Johnson 22 perry 30 p S. 5.25 p  
 105. Aug 83 7.50 7.55 9.00 9.15 p  
 102-1.25 118-2081



8-12-53 - DN 112 - 7<sup>20</sup> 8<sup>50</sup> a 10<sup>22</sup>  
 D 9<sup>35</sup> a to 10<sup>00</sup> a or 10<sup>22</sup> p 10<sup>22</sup>  
 Berlin 2-934 Larsen 686  
 Jet. 2<sup>40</sup> p 3<sup>00</sup> 3<sup>55</sup> p  
 103.40 T. 05 OT. 112 mi 18.90.

686  
 112  
798

8-12-53  
 3-937-4254 Jet 9<sup>50</sup>

to 10<sup>30</sup> p air 10<sup>37</sup> p 10<sup>50</sup> p  
 Berlin Larsen 778  
 101

778  
 101  
905

D 15<sup>10</sup> a 10<sup>5</sup> 1<sup>10</sup> a  
 DH 105 35 5 10 a

8-13 - - DH 154 OF 739

D 8<sup>55</sup> p - 9<sup>10</sup> p to 9<sup>35</sup>  
 air 10<sup>00</sup> p 10<sup>10</sup> p  
 Jet 11<sup>45</sup> p

F Smith 1-934 De Salas  
 Jet. 11<sup>45</sup> p 10<sup>00</sup> 1<sup>10</sup> a

101 - 130 T. 120 mi. 21.46

8-14-53 Jet. 3658 - 1-935  
 2<sup>10</sup> p - to 3<sup>40</sup> p air 3<sup>52</sup> p 10<sup>25</sup> p

Smith De Salas  
 D 5<sup>40</sup> p 6<sup>20</sup> 30 DH 155 1145  
 35' m 105-110 1599 110  
 1255

15990  
 1599  
17589

8-17-53  
 394-4369 - OF 6:55p - tal 26  
 air 6:30 - Opt 6:30p 6:38p  
 White Halliday  
 D 7:40 3:35  
 J 9:42 4:51 0:00p

12:55  
 1:02  
 1:59  
 1:35  
 1:10  
 1:46 49mi

8-18-373 - pt 2:21a  
 ar 3:10 - dep 3:10a  
 OF 6:15 3:55 - 5:00a 107mi  
 8-18 - D.N. 94, 6:45 pt 8:55  
 Halliday

8-19. 373 - 4443 - pt 3:25  
 Opt 4:45 a 5:25 5:45a

Christensen Halliday  
 D. 7. 1:15 40 1:55p 2:30pt  
 49 mi 146 miles  
 \$ 23.50

5. 20-53 - 1061 - 1:56  
 B.S. 5:30 6:15 - ar Melbourne 16:11  
 20 6:35 a - Opt 6:55 2:50  
 ar B.S. 8:15 9:00 9:29p 18:60  
 Holding  
 310 198 39.22.  
 250 mi.



8-24-53 Jet 24<sup>00</sup> a. 43'60 light  
Dept 1103<sup>00</sup> Larsen

8-24-53 42<sup>00</sup> a - 35 - 50  
2247 miles 104 mi. 1599.

8-24-53 DN 154 7<sup>30</sup> p 8550  
of 9<sup>10</sup> p 1950 au 10<sup>00</sup> p Dpt 10<sup>15</sup> 30

Matchless 3663-1-938 Rmedley

Jet 12<sup>05</sup> a 12<sup>50</sup> 12<sup>55</sup>  
103.50T 110 mi 17<sup>58</sup> 2587 mi

8-25-53 Jet 4238-1-935.

22<sup>10</sup> p to 3<sup>38</sup> p air 403p Dpt 42<sup>00</sup> p

Connell. 116 mi Rmedley

of 6<sup>25</sup> p 7106 DN 155-7<sup>15</sup> p

8-26-53 DN 78 SF 30<sup>00</sup> p 35<sup>00</sup> p

2-936 mi. 4238 - 3<sup>50</sup> to 4<sup>15</sup> p

au 5<sup>15</sup> p B.O. Dpt 6<sup>15</sup> p

Phillips Larsen

Jet 8<sup>10</sup> p 8<sup>35</sup> 50 p 2587

0340- 116  
109

1764  
109  
17476  
9471  
17646  
19086

2587  
116  
109  
2812

angle ...  
8-27- (59)

933-3658-635  
w 735 air 753 2  
Phillips Larsen  
1055 1155 1310 2812  
20' in 109 mi -17425

8-28-50 DN 112 720 855

(3) 3663-1-934 20  
to 953 air 1010  
Jameson 1906 Opt 1103 42  
1705 1250 1105 1132

(3) 8-29-D.H. 77 Pet SE 2925  
723 1932 3005  
2 hrs 78 HANT.

(32) 8-30-4486-550 11 B  
to 6-15 dept 633 1140 1509  
Brow V Garage

Pet 835-914 2702 17.32  
V Garage

33 Air 18 800 released 11 40 3006  
4 45 p 20 20 640 655 262  
Ac 445 525 1140 640 655 267  
4-3-71-4486 Pet 655 AF 93550 10' 1591  
107 mi 327



$\text{DH78 } 3\frac{0}{10} \cdot 5\frac{10}{10}$  $\text{34}$

Romano

19016-53

Date ..... Job No. ....

Eng. No. 6 ..... Train No. 2931

On Duty 300 a ..... On Train 500

Air Test 58 ..... Left at 5:50

Initial Delay 1 hr - 105 Hrs. 117 Min.

From Foch ..... Connor

To 7 1/2 ..... 139.8

Arrived at 10-16 (4) 158 Tied up 2480

Final Delay 10 1/2 Hrs. 20.20 Min.

Engineer 12 50 1 2/3 00

Fireman 12 50 1 2/3 00

Conductor 16 15 6 30 1536 16.30

Miles to Date 1077-4401 1/2

Miles this Trip (5)

Total Miles 1077-4401 1/2

Earnings to Date \$ 250 5 00 250

Earned this Trip \$ 620 6 45 700

Total Earnings \$ 870 11 45

Remarks 1511

1092

13599

15110

1646

10-18-53 (6) D 1164 11 22 P  
 8727 - Foster - 957 Nelson  
 Q 130 to 150 air 05 Oct 20 22 P

3-9347. 15-84 - 3144 Tons  
 Jet. 3<sup>45</sup> 4<sup>50</sup> 4<sup>35</sup>  
 101-50" T - \$18.01

10-99-DH 77-823<sup>a</sup> 10<sup>35</sup>  
 (7) 14.24 Nelson

(8) 10-20-932-4187  
 BS 2<sup>30</sup> to 3<sup>55</sup> air 3<sup>55</sup> Oct 4<sup>40</sup>  
 4<sup>10</sup>

Jameson mit Smith  
 Q. 5<sup>05</sup> - to 10<sup>20</sup> air 11<sup>00</sup> Oct 11<sup>15</sup>

Jet 1<sup>40</sup> 1<sup>35</sup> 1<sup>50</sup> 3<sup>20</sup> 6 T  
 3<sup>15</sup> 62 mi

1788  
 762  
 ---  
 3576  
 10728  
 1788  
 ---  
 28965

1788  
 120  
 ---  
 35760  
 1788  
 ---  
 2145

Date 11-4-53 Job No. 171520

Eng. No. 3715 Train No. 22 light

On Duty 2:20 left On Train 2:55

Air Test left at Allison

Initial Delay 1-5 Hrs. Min.

From 4281 209 1-931

To 300 air 310 Opt 310a

Arrived at Wolf Tied up Allison

Final Delay 92-12:5485 Hrs. 6:00 Min.

Engineer 0142a 315 3664-200615

Fireman 07 4511 1167 2074 2768mi

Conductor 071 239 530 Allison

Miles to Date 6.03 Opt 112 8:20 9:20

Miles this Trip 2.2-704 9.4281 209

Total Miles 18 200 air 12:20 9:12 06

Earnings to Date \$ 240-35 3:30

Earned this Trip \$ 101-50 4 111 mi

Total Earnings \$ 101-50 4 111 mi

Remarks au from Book Check

9.19.84

2009 2009





(10)

Date 11-9-53 Job No. 207  
 Eng. No. 4431 Train No. 314  
 On Duty 6:55 On Train 7:10  
 Air Test 7:25 p Wolf Left at 7:35 p 40  
 Initial Delay 0.840950 Hrs. 0.1665 Min. Garage  
 From St. 10:50 p 11:15 102 mi 547 mi  
 To 11-10-53 - 4239  
 Arrived at St 7:50 p 8:30 a Tied up 8:45 a  
 Final Delay 0.85 a 433 Hrs. 0.785 Min. Garage  
 Engineer Wolf  
 Fireman 3669 2 20 3570 547  
 Conductor 107-35-114 mi

---

Miles to Date 04112  
 Miles this Trip 1030  
 Total Miles 1030  
 Earnings to Date \$ 1225  
 Earned this Trip \$ 1255  
 Total Earnings \$ 2480

Remarks 31966  
(13) Tap back 1989  
125810  
2964

(14) Nov 11-53 -  
2-937 4289

7.71  
1.09  
8.80

Brooks  
got 10:50 to 11:25 p.m. 11:30 p.m. 12:20 a.m.

of 240 - 330  
OH 100  
stopped mp 58-150  
alt wind down

17.89  
1.07  
18.96  
125.00  
175.00  
4.96

Nov 12-157-2479

(5) 6-57-01 845 900

197-129-2476-01 505 45

OF 820 45 900

108 mi - 5100 T. 174 mi  
\$25.54

880  
140  
1020

(16) Nov 13-53 OH 114-1100 a 1250 p

of 335 p 3661 h 330 p - a 340 p 330

of 550 p 635  
30

101-1 but

page 11

1623  
1123  
1866  
1623  
1839

(17)

Date 11-14 Job No. 209

Eng. No. 4281 Train No. 2-9318

On Duty 1:35 a On Train 2:45 a

Air Test 2:55 a (40 min) Bell Left at 3:10 a

Initial Delay On 167-810 Hrs. 9:00 Min. a

From Thomas Regatt.

To 6:45 7:00 a

Arrived at 1:05 - 20" in delay Tied up

Final Delay 1:16 (15) Hrs. 2:1 Min. 7:54

Engineer 3:30 16.92 11:00

Fireman Olson Richardson

Conductor 11-17- (19) 3:30 11:27 48

Miles to Date 754 Olson Richardson

Miles this Trip Day back

Total Miles 11-18: 20 7:54

Earnings to Date \$ 11-19- 2:48 7:54

Earned this Trip \$ Olson - Rich.

Total Earnings \$ 11-20- 2:55

Remarks 754 Olson Richardson

2542709-33211290 16.92

21

Richardson

11-23-53 - 754 - 330 1130  
Olson - (23) 17.09  
Richardson  
1485

11-24-53 754 330 1130  
Olson (24) Rich 1485

11-25-53 754 330 1130 1485

(25) Peasey John Picone Jr

26-26-54 - 754 1485 330 1130  
Wates Martney, John B Picone

11-27-53 - 754 - 330 1130

27 Martney 1485 Sekang

11-28-53 - 754 - 1485 - 330 1130

Martney Sekang

Belroy - Rucker 83 8  
by 6

Rucker & Warten 8  
Domenick Hill 8  
Mt Perry 9  
Coyote 6-7  
Luch 10  
D J clear 10

110  
107  
214  
151  
6582  
80  
465.60  
221  
78660  
1487

3 unit Diesel 17.37  
Hallett 17.64  
3700 15.99  
4400 fit 16.41  
4800 fit 15.99 -  
2400 pass ~~14.53~~ -  
2491 -

pass 14.70  
pass 14.44  
14.61



$$\begin{array}{r} 1470 \\ 147 \\ \hline 10270 \\ 5880 \\ 1470 \\ \hline 2160 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1453 \\ 220 \\ \hline 29060 \\ 2906 \\ \hline 3196 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1470 \\ 155 \\ \hline 7350 \\ 7350 \\ 1470 \\ \hline 2278 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1470 \\ 145 \\ \hline 7350 \\ 5880 \\ 1470 \\ \hline 2131 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1470 \\ 146 \\ \hline 8820 \\ 5880 \\ 1470 \\ \hline 2746 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1453 \\ 109 \\ \hline 13077 \\ 14530 \\ \hline 1583 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1764 \\ 112 \\ \hline 10584 \\ 1764 \\ 1764 \\ \hline 20462 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1599 \\ 114 \\ \hline 6396 \\ 1599 \\ 1599 \\ \hline 18228 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1764 \\ 112 \\ \hline 3528 \\ 1764 \\ 1764 \\ \hline 19756 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1734 \\ 114 \\ \hline 6936 \\ 1734 \\ 1734 \\ \hline 19767 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1470 \\ 110 \\ \hline 14700 \\ 1470 \\ 1470 \\ \hline 1617 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1470 \\ 214 \\ \hline 5880 \\ 1470 \\ 2940 \\ \hline 3145 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1764 \\ 107 \\ \hline 12348 \\ 17640 \\ 18874 \\ 14700 \\ 1550 \\ 73500 \\ 1470 \\ \hline 2205 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1470 \\ 107 \\ \hline 10290 \\ 14700 \\ \hline 1072 \end{array}$$