

which connect with other lines, and they furnish important information to shippers, who naturally desire to know what the charges are for through freight as well as for those over a single line. It would be unfortunate if this information could not be given by a public notice in the station of a company without subjecting that company, if freight is taken by it, to responsibility for the manner in which it is carried on intermediate and connecting lines to the end of the route.

Nor was the liability of the company affected by the fact that the notice on the margin of the receipt stated that the ticket given might be "exchanged for a through bill of lading." It would seem to indicate that the receipt was not deemed of itself to constitute a through contract. The through bill of lading may also have contained a limitation as to the extent of the route over which the company would undertake to carry the cattle. Besides, if weight is to be given to this notice as characterizing the contract made, it must be taken with the rule to which it also calls attention, that the company assumed responsibility only for transportation over its own line.

It follows from the views expressed that the court below erred in its charge that the ticket or bill of lading was a through contract, whereby the defendant company agreed to transfer the cattle to Philadelphia, and safely deliver them there to the order of Myrick.

Our attention has been called to some decisions of the Supreme Court of Illinois, which would seem to hold that a railroad company which receives goods to carry, marked for a particular destination, though beyond its own line is *prima facie* bound to carry them to that place and deliver them there; and that an agreement to that effect is implied by the reception of goods thus marked. *Illinois Central Railroad Co. v. Frankenberg*, 54 Ill., 88; *Illinois Central Railroad Co. v. Johnson*, 34 id., 389.)

Assuming that such is the purport of the decisions, they are not binding upon us. What constitutes a contract of carriage is not a question of local law, upon which the decision of a State court must control. It is a matter of general law, upon which this court will exercise its own judgment. *Chicago City v. Robbins*, 2 Black. 429; *Railroad Co. v. National Bank*, 102 U. S. 14, and *Hough v. Railway Co.*, 100 id. 213.

If the doctrine of the Supreme Court of Illinois, as to what constitutes a contract of carriage over connecting lines of roads, is sound, it ought to govern, not only in Illinois, but in other States; and yet the tribunals of other States, and a majority of them, hold the reverse of the Illinois court, and coincide with the views of this court. Such is the case in Massachusetts.

*Nutting v. Railroad Co.*, 1 Gray, 502; *Burroughs v. Railroad Co.*, 100 Mass. 26. If we are to follow on this subject the ruling of the State courts, we should be obliged to give a different interpretation to the same act—the reception of

goods marked for a place beyond the road of the company—in different States, holding it to imply one thing in Illinois and another in Massachusetts.

The judgment must be reversed, and the case remanded for a new trial; and it is so ordered.

### L'ABUS DES TITRES.

Il nous est venu souvent à l'idée d'exprimer notre opinion sur l'abus que l'on fait, dans notre pays, des titres de Chevalier et de Commandeur, appliqués à ceux qui ont été décorés d'un ordre quelconque.

La chose est opposée à tous les usages. Sur le continent européen, où tout le monde a plus ou moins l'ambition de porter une décoration quelconque, et même dans les pays où ceux qui ne sont pas décorés forment la minorité, on n'insiste pas à jeter à chaque instant les titres à la tête des gens.

Ici on a pris cette habitude à une époque où les décorations étaient très rares; il y avait au moins une excuse ou un prétexte. Maintenant que le nombre des personnages décorés atteint le chiffre de cinquante ou soixante, l'emploi de ces dénominations devient monotone d'abord, pour ceux qui sont ainsi bombardés à chaque instant de leur titre et de leur grade; et très difficile, parcequ'il serait important de ne pas se tromper.

Voit-on d'ici les électeurs allant voter pour monsieur le chevalier Beaudry; ou demandant des renseignements commerciaux à monsieur le Chevalier Cramp; ou exigeant de monsieur le Chevalier Keefer qu'il refasse son travail sur l'aqueduc de Toronto; ou que monsieur le Commandeur Coursol insiste pour une nouvelle nomination à la douane, et sur l'existence à perpétuité de la Commission Royale sur les Ecoles de Montréal?

Notre bon ami M. Drolet nous a épargné une bonne part de travail en nous adressant une note à ce sujet; il n'avait pas l'intention, probablement, de la rendre publique, mais nous profitons de son absence de la ville pour commettre cette indiscretion:

*Mon cher Rédacteur,*

Dis donc, une fois pour toutes, à tes lecteurs et à tes confrères, avec prière de reproduire, qu'il est de très mauvais goût, (pour ne pas dire flageorné) d'appeler les décorés, comme on le fait tous les jours, "Monsieur le chevalier N..."

Demande leur donc comment on appellerait alors les grands officiers et les grand'croix?

On dit "Monsieur N..." chevalier de la Légion d'honneur," si on tient à lui rappeler à tout propos, qu'il "porte sa croix" dans ce monde, mais jamais "Monsieur le chevalier."

Autrefois, on aimait chevalier celui que le souverain anoblissait, et les cadets de famille prenaient le titre de "chevalier N..." mais il y a une nuance entre ce titre de noblesse et les différents grades des ordres de chevalerie modernes.

On m'a tellement donné du "Chevalier," que j'en suis placé dans une impasse très difficile; ou croire que c'est vrai, ce qui blesserait ma modestie; ou dire que les autres commettent une bêtise, ce qui est toujours désagréable.

A toi,

*La Minerve, Fev. 24.*

G. A. DROLET.