

南京国民政府时期铁路劳工 社会保障制度述论（1927-1937）

刘秀红

（扬州大学 社会发展学院，江苏 扬州 225002）

【摘要】1927-1937 年间，南京国民政府出台了一系列铁路劳工立法，建立了包括工伤、疾病、养老等项目的铁路劳工社会保障制度。与当时的国际劳工立法相比，工伤和疾病医疗费、伤病津贴和疾病津贴等当期支付的项目保障水平基本符合国际标准；残废抚恤、工伤遗族抚恤和退休养老金等需要长期支付的项目水平则较低。它在性质上属于现代的社会保障制度，是我国劳工社会保障与国际接轨的一个例证。它是一个真正得到实施的制度，对铁路工人的生活具有重要的意义。

【关键词】南京国民政府；铁路；劳工；社会保障；抚恤

【中图分类号】C913.7

【文献标识码】A

【文章编号】1007-7030(2016)05-0104-06

民国时期，铁路劳工是我国产业工人的重要组成部分，包括各铁路局、铁路站点、铁路工厂里的工人。根据铁道部 1930 年的调查，国有铁路劳工共有 99754 人，“如将民业及租让铁路计入，至少当有十余万人”^[1]。南京国民政府对铁路工人群体的社会保障非常重视，在铁路劳工立法中，许多都含有工伤、疾病、养老等保障内容。对此进行研究，可以拓宽中国近代社会保障史研究范围，对于我们认识近代劳工的生活有一定的意义^①。本文通过对此时期材料的搜集与梳理，考察铁路劳工社会保障制度的立法情况和内容，并结合其所处的国际背景对其进行评析。

一、南京国民政府时期铁路劳工社会保障法规的出台

北京政府时期，铁路劳工社会保障立法已受到重视，相关法规已在制定过程中^[2]。南京国民政府成立后，在推行社会保障措施以改善职工待遇方面，政府与职工形成共识。1928 年，交通部颁布《国民政府交通部交通事业革新方案》，提出实行职工养老储金、规定职工恤金、开办职工补习教育等举措^[3]。同年 8 月，交通部召开全国交通会议，铁路职工的社会保障待遇是许多参会者关注的内容，相关的提案有十多种，如《规定铁路技术员工保障案》《规定铁路员工保障法案》《编订国有铁路职员职工待遇详细章程案》《请规定交通技术职工甄用法管理法保障案》等。会议在对这些提案审查讨论后，提交交通部法规委员会，请求从速制定铁路技术职工任免待遇及保障的各种法规^[4]。

收稿日期：2015 一 12 一 25

基金项目：教育部人文社会科学研究规划基金项目（15YJA770012）；江苏省教育厅 2014 年高校哲学社会科学研究基金项目（2014SJB775）

作者简介：刘秀红（1972 一），女，山东高唐人，历史学博士，扬州大学社会发展学院副教授，主要从事中国近现代社会保障史研究。

①关于南京国民政府时期的铁路劳工社会保障制度，学界没有专题研究。相关研究见于对铁路工人生活的研究，如孙自俭：《民国时期铁路工人生活研究——以国有铁路工人生活为中心（1912—1937）》，华中师范大学博士学位论文，2012 年；对劳工社会保障制度的研究，如刘秀红：《南京国民政府时期劳工社会保障制度研究（1927—1937）》，扬州大学博士论文，2013 年；刘秀红：《民国北京政府时期铁路劳工社会保障立法述论》，《扬州大学学报》（人文社会科学版），2012 年第 6 期。

但此时关于铁路劳工基本保障的法律还没有出台。国民党中央政治会议广州政治分会曾于 1928 年 7 月制定《广东省铁路员工服务条例》，其中“待遇”部分包含铁路工人疾病、工伤、退休保障，但是条例对铁路工人运动限制极严，引起广东省各铁路工会的不满，并于 1929 年 7 月请求国民党中央执行委员会飭令停止执行。中央执行委员会对此进行审查后，决定由新成立的铁道部草拟适用所有铁路员工的服务条例^[5]。铁道部遵照中央决议案，草拟《铁路员工服务条例草案》。1930 年 3 月，经立法院修正通过的《铁路员工服务条例》公布^[6]。该条例适用于所有国营及其他公营、民营铁路员工，其中“待遇”一章规定了铁路劳工所享受的疾病、工伤、养老保障等^[7]。

在各种铁路中，国营铁路为主体，因是“我国的国有产业，大概受政府直接管辖”^[8]，铁道部对其职工社会保障待遇的规定更为详细。在工伤保障方面，1930 年 1 月，铁道部公布《国有铁路员工警夫役抚恤暂行通则》。两个月后，《铁路员工服务条例》公布，《国有铁路员工警夫役抚恤暂行通则》因与其部分内容不相符而被废止，代之为同年 5 月份通过的《国有铁路员工抚恤通则》（后于同年 12 月作出修订）。通则包括职工伤病医疗费、伤病津贴、残废抚恤、丧葬金及遗族抚恤的享受条件及具体待遇标准^[9]。在疾病保障方面，为了方便职工伤病得到及时的医治，1932 年 7 月，铁道部公布《铁路医院及诊疗所组织规程》，规定各铁路局应针对具体情况设置医院或诊疗所^[10]。1933 年 8 月，铁道部公布施行《国有铁路卫生医务组织通则》，规定了国有铁路医务人员职位的设置及人员的配备^{[11] 5180}。为了方便对职工病假进行管理，1936 年 7 月，铁道部公布施行《国营铁道员工请假通则护》^{[11] 764-765}。在养老保障方面，1935 年 4 月 13 日，铁道部公布《国营铁道员工退休养老金规则》，主要内容包括国营员工退休养老金的给予、计算、申请、领发等^[12]。

从以上立法的内容来看，铁路劳工社会保障制度包括工伤、疾病、养老等项目。笔者以当时国际劳工组织所制定的社会保障标准为基础，对制度的内容进行考察分析。

二、铁路劳工社会保障制度的内容及国际比较

1. 工伤保障制度

铁路劳工的工伤保障制度包括伤病医疗费、伤病津贴、残废抚恤、遗族抚恤与丧葬费等项目。

（1）伤病医疗费和伤病津贴

伤病医疗费的给予条件为“因执行职务而致伤病”，即因工作而遭受伤害或疾病，医疗费皆由劳工所在的铁路局或铁路公司承担。1925 年国际劳工组织《工人灾害赔偿公约草案》规定，工人受伤，应由雇主或保险公司负担医疗费^{[13] 732}。这里仅指因工作受伤，我国铁路劳工的待遇与此相同。同年，国际劳工组织《工人职业疾病赔偿公约草案》又规定，职业病应与工伤享有同等待遇，并规定了职业病的种类^{[13] 735-739}。我国铁路工人因工作致病和受伤待遇相同，且没有病种的限制，其待遇较国际水平要高。

伤病津贴即伤病时的薪资，发放期以 1 年为限。头 3 个月为全薪，此后为半薪^[7]。后又根据受伤的原因调整全薪发放的期限：若因蹈险奋进而受伤，全薪期为 1 年；因不可抗力而受伤，全薪期为半年；过失受伤，全薪期为 3 个月^[9]。国际上关于伤病津贴的发放标准，1925 年国际劳工组织《关于工人灾害赔偿之最低限度案》规定，“如系暂时全部丧失工作能力，每日或每周付偿应等于工人基本工资（为赔偿目的而计算者）的 2/3；如系暂时局部丧失工作能力，每日或每周付偿应以暂时全部丧失为比例，参考因伤减少赚钱力计算”^{[14] 108-109}。和国际公约相比，我国铁路劳工的伤病津贴没有参照暂时丧失劳动能力的情况给付，在法定治疗期内所有伤病者都相同，或全薪或半薪，前高后低。

（2）残废抚恤

残废抚恤发放标准以劳动能力丧失的程度为依据。完全丧失劳动能力者，铁路局给予其 3 个月的薪资作为给养费，而后按期发给其原薪资的半数，直至其身故^[7]。丧失部分劳动能力，仍能从事轻便工作者，除发给 3 个月薪资的给养费外，原有薪资不变^[15]。致残的原因也会影响抚恤的数额。对知险奋救而残废者，铁路局会另请铁道部酌给抚恤金。因过失致残者，会根据其过失情况及给铁路局造成的损失而减少给养金数额^[9]。关于残废津贴的待遇水平，国际劳工组织《关于工人灾害赔偿之最低限度案》的规定和上述伤病津贴的标准相同，即永久丧失全部劳动能力者，为工人每年收入的 2/3，丧失部分劳动能力者，参考其赚钱能力的减少情况而计算^[14]¹⁰⁸。相比之下，我国铁路劳工丧失全部劳动能力后抚恤金为原薪资的一半，低于国际标准，而丧失部分劳动能力后仍能工作者发给原有薪资，待遇水平较高。

（3）丧葬费与遗族抚恤

丧葬费为 50 元。遗族抚恤根据劳工服务年限而不同。服务年限在 2 年以下者，遗族抚恤金为 12 个月的平均薪资，服务年限每多 1 年，增加半个月薪资，最高为 24 个月薪资。平均薪资以在职时最后 1 年的薪资水平计算，路局可根据发生工伤事故的原因对抚恤金进行调整^[9]。关于遗族抚恤，国际劳工组织《关于工人灾害赔偿之最低限度案》要求定期支付且赔偿金额“至少不低于死者每年所得 2/3”^[14]¹⁰⁹。相比之下，我国的遗族抚恤皆为一次性支付，其水平低于国际标准。

2. 疾病保障制度

铁路劳工疾病保障待遇包括医疗费、疾病津贴、病假、病故抚恤。

（1）疾病医疗费与疾病津贴

铁路劳工在职期间发生疾病，医药费由铁路局或铁路公司负担^[7]。医疗期为 3 个月^[9]。1927 年国际劳工组织《工商业工人及佣仆之劳动疾病保险公约》规定，“受保险人，由疾病之日起，最少至规定停止发给保险费之日止，享有诊费，医药用品费用之一切权利”^[16]⁴⁵，即个人不用负担疾病相关费用。我国铁路劳工的待遇符合国际标准。

医疗期间的疾病津贴，即医疗期间的薪资，规定第一个月为全薪，第二个月降为半薪，第三个月停发工资^[7]。《工商业工人及佣仆之劳动疾病保险公约》规定疾病津贴的发放期限最长为 26 周，但没有规定具体的标准^[16]⁴⁴。

（2）病假

铁路职工每年的病假累计为 1 个月。超出 1 个月则按日数扣发薪资的一半。如果病假超过两个月，则停发工资，但保留职务。病假期限不能超过 3 个月^[13]⁷⁶⁴。病假期限少于《工商业工人及佣仆之劳动疾病保险公约》规定的 26 周。

（3）病故抚恤

病故抚恤的给付条件之一是在职服务满 3 年，积劳病故者，二是在铁路医院治疗期限届满，6 个月内（服务 10 年以上为 12 个月，服务 20 年以上为 24 个月）治疗未愈而病故者。待遇为“路局按其服务年数分别酌量给恤一次”，数额为：服务年限 4 年以下者为 1 个月平均薪资，而后每多服务 1 年增加半月薪资，最高不超过 1 年薪资（服务 25 年及以上）^[9]。1933 年，国际劳工组织《设立工商等业及佣仆之强制孀孤保险公约草案》对于劳工病故后的遗族抚恤费标准并无具体规定，仅原则上认为“应为一确定数目，或依报酬之百分比，或依已缴捐金之数量多寡而定”^[17]⁹¹。我国铁路劳工的待遇符合国际规定。

（4）医疗机构的设置

铁道部规定，铁路管理局应于该路适当地点，呈请铁道部核准设置医院及诊疗所，专司本路员工、警察及其家属暨乘客之治疗救护事项，并督察协助卫生各事宜。铁路医院应分设内科、外科、眼耳鼻喉科、皮肤科、妇孺科；诊疗所应设内科、外科（附皮肤科）、眼耳鼻喉科。铁路医院还应设立化验室^[10]。

3. 养老保障制度

铁路劳工养老保障制度包括退休条件、退休金待遇、遗族抚恤等内容。

(1) 退休条件

铁路劳工满足以下四种条件之一即可退休，一为服务满 25 年，年龄达到 60 周岁；二为服务满 15 年以上，年满 60 周岁；三为服务满 25 年，年龄满 55 周岁；四为服务满 15 年以上，年龄满 55 岁，因身体衰弱，经派医师检验证明，确系不胜职务，经呈铁道部核准^[12]。也就是说，退休最高年龄为 60 岁，最低年龄为 55 岁。服务年限最高为 25 年，最低为 15 年。

关于领取退休金的年龄条件，1933 年国际劳工组织《设立工商等业工人及佣仆之强制老年保险公约草案》规定为不低于 65 岁^{[17] 36}。《关于残废年老孀孤保险通则之建议书》建议为 60 岁，并认为从事特殊劳动或有损健康的受保人有提前领取养老金的权利^{[17] 91}。我国铁路劳工的退休年龄在国际立法规定的范围内。

(2) 退休养老金待遇

根据退休条件不同，退休养老金待遇不同。第一，服务满 25 年，年龄满 60 岁者，养老金照最后之月薪给予 50%，发至身故日止。第二，服务满 15 年，年满 60 周岁者，按其服务年数计算发给养老金。服务满 15 年者，发放最后月薪的 30%。此后每增加 1 年，养老金增加 2%，至 25 年，为 50%。第三，服务年限满 25 年，年满 55 周岁者，按其年龄计算退休金，55 岁退休者发放最后月薪的 40%；退休时每增加 1 岁，加发 2%，至 60 岁时为 50%。第四，服务满 15 年以上，年龄满 55 岁，经呈铁道部核准退休者，其养老金的比例按服务年限计算，为第二种退休条件所计算金额的 2/3。规则所称薪资系正额薪资^[12]。据此可以算出，服务年限满 25 年，年满 60 岁的人，退休金最高，为原薪资的 50%，服务年限 15 年，年满 55 岁的人，退休金最低，为原薪资的 20%。

关于退休金水平，《设立工商等业工人及佣仆之强制老年保险公约草案》规定应为一确定的数目，具体标准或依报酬的百分比，或依已缴纳保险费的多少而定^{[17] 38}。《关于残废年老孀孤保险通则之建议书》建议，退休金应保证年老工人的需求，使之不致于为穷乏所困。对于已缴费满 30 年的受保人，养老金不能少于其工资的半数^{[17] 91-92}。我国铁路劳工仅在服务 25 年、年满 60 岁退休时才能达到国际规定的标准，但他们在职期间并不需要履行缴费义务。

(3) 遗族抚恤

遗族抚恤针对领取退休养老金不满 10 年而死亡者。遗族抚恤一次性发放，具体为：退休 1 年内死亡者，遗族抚恤费为病故抚恤费的 100%，第 2 年内为 90%，此后每多 1 年减少 10%，第 10 年内死亡者为 10%，10 年以上死亡者不给^[12]。据此推算，遗族抚恤最高为 1 年薪资。条件为退休 1 年内死亡，服务年限在 25 年及以上；最低为 1 年薪资的 10%，条件为退休后第 10 年内死亡，

^{[17] 67}。

总体来看，铁路劳工社会保障制度的内容较为齐全，工伤、疾病、养老保障各项的设置符合国际规定。在待遇水平方面，工伤和疾病医疗费、伤病津贴和疾病津贴等当期支付的项目水平基本符合国际标准，只是给付期限较短。残废抚恤、遗族抚恤（工伤）和退休养老金等需要长期支付的项目水平则较低。

三、南京国民政府时期铁路劳工社会保障制度评析

根据以上的内容来看,铁路劳工社会保障制度在性质上属于现代社会保障制度。从保障对象来看,它针对的是铁路劳工群体,是现代劳动者的一部分。从保障项目来看,它针对工业化带来的各种劳动风险而设置,目的是解决工伤、疾病、年老等事件给劳工带来的收入损失。从待遇水平来看,和国际劳工标准相比,各项目水平有高有低,但总体差距不大。从资金来源来看,它属于雇主责任制,资金来源于铁路局或铁路公司。雇主责任制虽在风险承担方面不如社会保险制,但它仍属于现代社会保障制度的模式之一^[18]。

铁路劳工社会保障制度的出台是近代我国社会保障制度与国际接轨的一个例证。从19世纪下半叶开始,现代社会保障制度的建立已经成为一个国际趋势。1919年成立的国际劳工组织对社会保障立法起到推动作用并提供了标准。1919年第1次国际劳工大会通过的《女工生产前后雇用限制公约》规定了女工的生育保障;1925年第7次大会通过的《工业工人灾害赔偿公约》《工业工人因工作致病应得赔偿之公约》规定了工伤保障;1927年第10次大会通过的《工商业工人及佣仆之劳动疾病保险公约》规定了疾病保障^{[16] 27-46};1933年第17次大会上的《设立工商等业工人及佣仆之强制老年保险公约草案》规定了养老保障。《设立工商业及自由职业之工人及佣仆之强制残废保险公约草案》规定了残废保障,《设立工商等业及佣仆之强制孀孤保险公约草案》规定了遗族保障^{[17] 36-72}。南京国民政府正是在此国际环境下进行铁路劳工社会保障制度的建设,它使中国部分劳工群体有了能和国际标准相比较的社会保障制度。

铁路劳工社会保障制度是在我国劳工群体中第一个真正实施的社会保障制度。南京国民政府时期,各种劳工立法纷纷出台,除铁路劳工社会保障立法外,还有关于工厂、矿场、邮电等劳工的社会保障立法。但正如《第二次劳动年鉴序》所言:“劳动法令的完成,诚然可以说是国民政府在劳动方面的最大的成绩,……但它的实施,似乎现已无望。……所谓中国劳动法令,只是一些废字纸罢了。”^[19]而铁路劳工社会保障立法的实施效果却与此不同。从现有的资料来看,制度颁布后得到了较好的实施。在抚恤金的发放方面,1933年,陇海、津浦、南得、平绥、湘鄂、胶济、北宁、奥汉南段、广九、正太、平汉、道清支线、京沪沪杭雨等13条国有铁路抚恤金的发放总额为296075.44元,1934年为341958.67元,1935年为339200.94元。三年间平均每年有325745.02元^[20]。在养老保障方面,一些路局按照《国营铁道员工退休养老金规则》重新修订了养老金相关政策。平绥路局制定《办理退休养老金办法》,规定了养老金的领取手续^[21]。京沪沪杭雨路修改了养老金退职金补助赡养金列账办法^[22],并议定了养老金发款日期^[23]。津浦路制定提存员工退休养老金办法,设立养老金专门账户,作为养老基金^[24]。各路每月将退休人员的名单呈送铁道部备案。1936年6月,铁道部共核定各路工人养老退休25案计502人^[25]。在医疗机构设置方面,各路遵照铁道部关于医疗卫生设施的规定,建立医院和诊疗所,至1936年,13条国有铁路自办医院43所,自办诊所45处,特约医疗诊所20处。每年各路日常费用共计160余万元^[26]。

1937年,吴至信对5条国有铁路的调查显示,在工伤保障方面,工人受伤后,伤病医疗费、伤病津贴、残废抚恤、遗族抚恤与丧葬费皆按铁道部的规定发放。在疾病保障方面,听调查的5条铁路中,各铁路均建有医院,工人患病后的医药、住院全部免费。在病假与疾病津贴方面,3条铁路完全按照制度的规定,其中1条铁路劳工患病后停资留职时间,比铁道部规定长2个月。另1条铁路劳工病假工资没有按铁道部的规定,而是沿袭旧例,每年病假14天全资,14日至25日半资,超过25日后按日扣工资。可见,除此外铁路待遇水平相对较低外,其他4条铁路病假与疾病津贴待遇符合或高于制度的规定水平。5条铁路的病故抚恤皆照规定执行。在养老保障方面,退休条件、退休待遇等内容亦符合制度规定。^①

制度之所以能够顺利实施,和铁路部门的经济实力有关。1930年《铁路员工服务条例》公布当年铁路的利润率为42.46%,此后至1935年,利润率分别为45.73%、30.78%、36.19%、47.52%、51.39%^[27],平均为42.35%。虽然这些利润大部分用于支付外债利息和上交政府(两者分别占利润的56%和30%)^[28],但用于社会保障方面的资金还是有保证的。

①1937年,吴至信受资源委员会的资遣,赴国内各大厂矿视察惠工事业的开展情况,其中涉及5条国有铁路,共有劳工51434人。1935年铁道部统计,国有铁路劳工人数为84923人(不包括北宁北段)(《中华民国廿四年国有铁路统计:第二种》,《国有铁路劳工统计》,1935年第2期,第1页)。吴至信的调查所涉及的铁路劳工占当时国有铁路劳工总数的一半以上。内容参见吴至信:《中国惠工事业》,李文海主编:《民国时期社会调查丛编》(社会保障卷),福建教育出版社,2004年版,第147-167页。

制度的实施对于改善铁路工人的生活有重要的意义。由于近代工人的工资普遍较低，所以社会保障待遇是提高他们生活水平的重要途径之一。“铁路工人之差足自豪的，只有他们的福利设施是其他工人比不上的。……他们伤病时可以得到医药的救济，他们还可以领受种种抚恤金和津贴费。”^[29]“铁路工人的待遇，比较其他工人略胜一筹，这是谁都承认的。”^[30]这些待遇提高了铁路劳工的社会地位，他们被当时人称为“贵族工人”^[31]。

参考文献：

- [1] 刘心铨. 华北铁路工人工资统计[J]. 社会科学杂志, 1933(1-4):273.
- [2] 刘秀红. 民国北京政府时期铁路劳工社会保障立法述论[J]. 扬州大学学报: 人文社会科学版, 2012(6):53-58.
- [3] 国民政府交通部交通事业革新方案(续)[J]. 津浦铁道公报, 1928(9):140.
- [4] 全国交通会议汇纪[J]. 津浦铁道公报, 1928(9):107.
- [5] 谢振民. 中华民国立法史[M]. 北京: 中国政法大学出版社, 2000:1144.
- [6] 呈国民政府缮具铁路员工服务条例呈请鉴核由[J]. 立法院公报, 1930(15):3.
- [7] 铁路员工服务条例[J]. 立法院公报, 1930(16):3-9.
- [8] 陈达. 中国劳工问题[M]. 上海: 商务印书馆, 1929:492.
- [9] 修正国有铁路员工抚恤通则[J]. 铁道公报. 1931(133):4-11.
- [10] 铁路医院及诊疗所组织规程[J]. 铁道公报, 1932(302):1-3.
- [11] 徐白齐. 中华民国法规大全[M]. 上海: 商务印书馆, 1936.
- [12] 国营铁道员工退休养老金规则[J]. 铁道公报, 1935(1141):1-6.
- [13] 陈振鹭. 劳动问题大纲[M]. 上海: 大学书店, 1934.
- [14] 蒋学楷. 国际劳工立法[M]. 上海: 大东书局, 1931.
- [15] 修正国有铁路员工抚恤通则各条条文[J]. 铁路月刊, 1933(1-2):8.
- [16] 实业部劳动年鉴编辑委员会. 民国二十一年中国劳动年鉴: 第4编[M]. 台北: 文海出版社, 1990.
- [17] 实业部劳动年鉴编辑委员会. 民国二十二年中国劳动年鉴: 第5编[M]. 台北: 文海出版社, 1990.
- [18] 刘秀红. 南京国民政府时期劳工社会保障制度研究(1927-1937)[D]. 扬州大学博士论文, 2013:131.

-
- [19] 邢必信, 吴铎, 林颂河, 等. 第二次中国劳动年鉴[M]. 北京: 北平社会调查所, 1931:4-5.
- [20] 马廷燮. 铁路员工福利事业之研讨[J]. 铁路杂志. 1936(12):7.
- [21] 总务: 订定办理退休养老金办法[J]. 平绥路闻, 1935(37):11-12.
- [22] 养老金退职金补助金列账办法[J]. 铁路杂志, 1936(2):82-83.
- [23] 规定退休金发放日期[J]. 京沪沪杭甬铁路日刊, 1936(1569):174.
- [24] 津浦路提存员工退休养老金办法[J]. 铁道公报, 1936(1443):16.
- [25] 铁道部施政成绩(二十五年六月份):(庚)其他有关路政事项:(一)各路养老退休及伤亡抚恤之核定[J]. 铁路杂志, 1936(2):89.
- [26] 王畏三. 各铁路卫生医务过去及现在之概况与将来之展望[J]. 铁道公报, 1936(1402):10.
- [27] 严中平. 中国近代史统计资料选辑[M]. 北京: 科学出版社, 1957:200.
- [28] 许涤新, 吴承明. 中国资本主义发展史: 第三卷[M]. 北京: 人民出版社, 2003:94.
- [29] 立孚. 中国铁路劳动问题[J]. 劳工月刊, 1933(6):95.
- [30] 采薇. 编前[J]. 铁路职工, 1933(33):1.
- [31] 贾铭. 铁路工人生活调查[J]. 铁路职工, 1933(33).