Journal of Liberal Arts, Thammasat University
วารสารศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
Journal homepage: https://so03.tci-thaijo.org/index.php/liberalarts/index

การนัดหยุดงานของกรรมกรในกรุงเทพฯ สมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว

ธำรงศักดิ์ เพชรเลิศอนันต์[1] และ อนุสรณ์ ธรรมใจ[2]*

[1] คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต ประเทศไทย

[2] วิทยาลัยนานาชาติปรีดี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ประเทศไทย

Workers' Strikes in Bangkok During the Reign of King Rama VII

Thamrongsak Petchlertanan[1]* and Anusorn Tamajai[2]

[1] Faculty of Political Science, Rangsit University, Thailand

[2] Pridi Banomyong International College, Thammasat University, Thailand

Article Info

Research Article

Article History:
Received 30 September 2022
Revised 15 December 2022
Accepted 12 January 2023

คำสำคัญ
กรรมกร
การนัดหยุดงาน
พระบาทสมเด็จ
พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว
กรุงเทพฯ
คณะราษฎร

Keywords:
Workers,
Strike,
King Prajadhipok,
Bangkok,
the People's Party

* Corresponding author
E-mail address:
thamrongsak.p@rsu.ac.th

บทคัดย่อ

งานศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ 2 ประการ 1) เพื่อศึกษาบริบทด้านแรงงานของกรรมกรรถราง กรรมกรรถลาก และกรรมกรขนข้าว ในสมัยพระปกเกล้าฯ 2) เพื่อศึกษาปัจจัยการนัดหยุดงานของกรรมกรรถราง กรรมกรรถลาก และกรรมกรขนข้าว ในสมัยพระปกเกล้าฯ งานวิจัยนี้ใช้วิธีการศึกษาทางประวัติศาสตร์ ผลการศึกษาพบว่า ทั้งสามกลุ่มกรรมกรต่อสู้เพื่อรักษาผลประโยชน์ด้านค่าแรงเป็นสำคัญ โดยมีปัจจัย 4 ประการ ที่ทำให้การนัดหยุดงานเกิดขึ้นได้ ประการแรกเป็นปัจจัยเศรษฐกิจตกต่ำ ประการที่สองเป็นปัจจัยค่าแรงและสวัสดิการของกรรมกร ประการที่สามเป็นปัจจัยผู้นำกรรมกร ประการที่สี่เป็นปัจจัยนโยบายรัฐบาล

Abstract

This study has two objectives. Firstly, it aims to study the historical context of the tram workers, rickshaw workers and rice carrying workers during the reign of King Prajadhipok. The second objective is to study factors relevant to the strikes of the three groups of workers. The historical orientated methodology is used in this research. As a result, its finding states that the three groups of workers were primarily fighting for their wages. There are four factors regarding the workers' strikes. They are economic downturn, wages and welfare, labour leadership, and government policy.

1. บทนำ

ในช่วงหนึ่งทศวรรษแห่งรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 (พ.ศ. 2468-2477) เป็นยุคสมัยที่สังคมไทยเปลี่ยนแปลงไปหลายด้านหลังจากมีสนธิสัญญาเบาว์ริงเมื่อ 7 ทศวรรษก่อน ซึ่งไทยได้เข้าเป็นส่วนหนึ่งของการผลิตและการค้าในตลาดโลก โดยเฉพาะสินค้าด้านเกษตรและทรัพยากรธรรมชาติ ขณะเดียวกันการเป็นส่วนหนึ่งของตลาดโลกนั้นก็เป็นปัจจัยให้ไทยเกิดวิกฤติทางเศรษฐกิจเป็นระยะ ๆ รวมทั้งเกิดจากปัจจัยภัยธรรมชาติด้วย รัฐบาลไทยในสมัยสมบูรณาญาสิทธิราชย์ต้องปรับตัวทั้งด้านนโยบายเศรษฐกิจการเงินการคลังของประเทศ และการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ของภาครัฐ อันเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนระบอบทางการเมืองในคราวปฏิวัติ 2475 ซึ่งทำให้มีการปรับเปลี่ยนนโยบายด้านเศรษฐกิจและนโยบายด้านแรงงานภายในประเทศอย่างสำคัญ

ด้านเศรษฐกิจในสมัยรัชกาลที่ 7 ภาคการเกษตรเป็นเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศและสัมพันธ์กับประชากรส่วนใหญ่ของไทย ขณะที่ภาคเศรษฐกิจการค้า อุตสาหกรรมและการบริการ ได้แสดงให้เห็นถึงการเข้ามาลงทุนอย่างต่อเนื่องของทุน 3 กลุ่มใหญ่ด้วยกัน ได้แก่ กลุ่มทุนศักดินา ซึ่งเป็นทุนของชนชั้นผู้ปกครองในระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ ทั้งกรมพระคลังข้างที่และเจ้านายจำนวนมาก ในธุรกิจด้านที่ดิน ธุรกิจตึกแถวให้เช่าในเมือง ธุรกิจเงินทุนกู้ยืมให้กับทุนจีน ธุรกิจการลงทุนในการปลูกข้าวและกิจการโรงสี ตลอดถึงในอุตสาหกรรมที่ใช้เครื่องจักรเทคโนโลยีใหม่ ๆ เช่น ปูนซีเมนต์ กลุ่มทุนกลุ่มที่สองเป็นกลุ่มทุนเชื้อสายจีน หรือคนจีนอพยพ ซึ่งอาจมีไม่มากตระกูลที่สามารถเข้ามาเป็นชนชั้นนำภาคเศรษฐกิจและการลงทุนในไทย โดยเฉพาะที่เกี่ยวพันกับสินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว กิจการโรงสีข้าว การค้าข้าวทั้งภายในและระหว่างประเทศ ไม้ กิจการโรงเลื่อย การค้าไม้ทั้งภายในและระหว่างประเทศ ดีบุก กิจการเหมืองแร่ และการค้าดีบุกระหว่างประเทศ ตลอดทั้งการเข้าร่วมในภาคเศรษฐกิจการค้าต่าง ๆ อีกมากมายภายในเมืองใหญ่เช่นกรุงเทพฯ กลุ่มทุนเชื้อสายจีนที่สัมพันธ์กับธุรกิจการค้าข้าวมีหลายครอบครัวที่เข้าไปสัมพันธ์เชิงอุปถัมภ์และสร้างระบบเครือญาติกับผู้ปกครองราชสำนัก ตลอดทั้งการกู้ยืมเงินจากทุนศักดินา มีนายทุนจีนหลายคนที่เคยเป็นผู้นำของทุนจีนที่ในท้ายสุดก็ล้มละลายถูกยึดทรัพย์สินขายทอดตลาด แต่ก็มีอีกหลายคนที่สามารถสร้างเป็นตระกูลทุนจีนขนาดใหญ่ได้สืบมา ทุนกลุ่มที่สามเป็นกลุ่มทุนตะวันตก ทุนกลุ่มนี้เข้าสู่ธุรกิจการลงทุนด้านที่เกี่ยวกับการผลิตการค้าข้าว แต่โรงสีข้าวสมัยใหม่ที่ทุนตะวันตกเริ่มบุกเบิกในเขตกรุงเทพฯ ต่อมาก็ต้องขายกิจการให้กับกลุ่มทุนเชื้อสายจีนจนหมด ทั้งนี้ ทุนกลุ่มนี้ลงทุนอย่างโดดเด่นในกิจการเหมืองแร่ดีบุกในภาคใต้ และกิจการป่าไม้ในภาคเหนือ นอกจากนั้น ยังมีกิจการเดินเรือขนาดใหญ่ระหว่างประเทศ และการลงทุนดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่งในกรุงเทพฯ คือ กิจการรถรางไฟฟ้า ที่ต่อมาก็กลายเป็นกิจการสัญชาติไทยโดยการร่วมลงทุนของกรมพระคลัง

ข้างที่ในสมัยรัชกาลที่ 7 ทั้งสามกลุ่มทุนนี้ต่างมีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมากหลายด้าน เป็นกลุ่มทุนหลักของการพัฒนาเศรษฐกิจในสมัยรัชกาลที่ 7

ด้านกรรมกรหรือแรงงานหรือกุลีในสมัยรัชกาลที่ 7 นั้น ขยายตัวด้านปริมาณที่สอดรับไปกับทิศทางเศรษฐกิจและการลงทุนในไทยในหลายทศวรรษที่ผ่านมา รวมทั้งการเติบโตของเมืองหลวงกรุงเทพฯ ด้วยปัจจัยดังกล่าว กรรมกรที่ได้รับการว่าจ้างทั้งในแบบรายวันและรายเดือนจึงมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นในหลายธุรกิจ กรรมกรจำนวนมากในภาคธุรกิจต่าง ๆ เช่น กิจการโรงสีเหมืองแร่ และกรรมกรในเมือง เป็นคนจีนอพยพที่เพิ่งเดินทางเข้าสู่ประเทศไทยใหม่ ๆ ก่อนที่จะแสวงหาช่องทางไปประกอบอาชีพในด้านอื่น ๆ ทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด กรรมกรระดับล่างนี้ยังมีคนไทย คนอินเดีย และชาติอื่น ๆ ร่วมอีกด้วย อย่างเช่นในกิจการรถรางไฟฟ้าในกรุงเทพฯ เพราะเป็นกิจการที่ต้องใช้กรรมกรคนสัญชาติไทย จึงเป็นกิจการที่ไม่สามารถจ้างคนจีนอพยพได้ อย่างไรก็ตาม ในสมัยรัชกาลที่ 7 มีปรากฏการณ์ของการต่อสู้ของเหล่ากรรมกรที่สำคัญในกิจการที่เกี่ยวกับการคมนาคมในกรุงเทพฯ ได้แก่ กรรมกรในบริษัทรถรางไฟฟ้าของกลุ่มทุนตะวันตกและทุนพระคลังข้างที่ กรรมกรในกิจการรถลากของกลุ่มทุนเชื้อสายจีน และกรรมกรรับจ้างขนข้าวในกิจการโรงสีในย่านกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นกิจการของกลุ่มทุนเชื้อสายจีน ในขณะที่ในธุรกิจอื่นๆ ทั้งเหมืองแร่ดีบุกในภาคใต้ ป่าไม้ในภาคเหนือ การขนส่งทางเรือที่ขยายตัวอย่างมาก เหล่านี้ ไม่ปรากฏข่าวการเคลื่อนไหวของกรรมกรในสมัยรัชกาลที่ 7 ดังนั้นจึงกล่าวเบื้องต้นได้ว่า ภายใต้โครงสร้างเศรษฐกิจการเมืองในสมัยรัชกาลที่ 7 นี้ มีเพียงกรรมกรบางประเภทเท่านั้นที่สามารถรวมกลุ่มกรรมกรทำการนัดหยุดงาน เพื่อสร้างพลังและต่อรองผลประโยชน์ให้กับฝ่ายกรรมกรเอง โดยเฉพาะประเด็นค่าแรงและสวัสดิการ ทั้งนี้ บางกลุ่มกรรมกรได้รับการหนุนช่วยจากผู้สนับสนุนภายนอก และจากแนวทางของรัฐบาลทั้งก่อนและหลังการปฏิวัติ 2475 ในสมัยรัชกาลที่ 7 ด้วย

งานศึกษาที่ผ่านมาเกี่ยวกับเรื่องนี้ สามารถจัดแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม กลุ่มแรกเป็นงานศึกษาเกี่ยวกับภาพรวมของกรรมกรและกรรมกรในแต่ละประเภท โดยเน้นศึกษากำเนิด พัฒนาการ สภาพวิถีชีวิต รวมทั้งศึกษาการต่อสู้เพื่อพิทักษ์สิทธิและผลประโยชน์ของกรรมกร เช่น สังศิต พิริยะรังสรรค์ (2526) เรื่อง *พัฒนาการขององค์การจัดตั้งกรรมกรในประเทศไทย พ.ศ. 2401-2475* พรรณี บัวเล็ก (2542) เรื่อง *กุลีลากรถกับประวัติศาสตร์แรงงานไทย* ศิโรตม์ คล้ามไพบูลย์ (2542) เรื่อง *ชีวิต ความคิด และการต่อสู้ของถวัติ ฤทธิเดช เมื่อแรงงานคิดหาญเปลี่ยนแปลงโลก* สำหรับหนังสือที่เกิดจากการสัมมนาวิชาการเกี่ยวกับประวัติศาสตร์กรรมกรไทยที่สำคัญของฉลอง สุนทราวาณิชย์ และคณะ (บรรณาธิการ) (2541) เรื่อง *ประวัติศาสตร์แรงงานไทย (ฉบับกู้ศักดิ์ศรีกรรมกร)* ในเล่มนี้มีบทความสำคัญเกี่ยวกับยุคสมัยที่กำลังศึกษาวิจัยนี้ เช่น งานของพอพันธ์ อุยยานนท์ เรื่อง *ค่าจ้างแรงงานในประวัติศาสตร์ไทย* กรรณชฎา พูนพนิช เรื่อง *ประวัติศาสตร์*

ขบวนการสหภาพแรงงานไทยยุคเริ่มต้นถึง พ.ศ. 2500 และบทความของจงใจรัก ปกพัฒนกุล เรื่อง *นโยบายของรัฐบาลไทยเกี่ยวกับกรรมกรระหว่าง พ.ศ. 2457-2499*

กลุ่มที่สอง เป็นงานศึกษาเกี่ยวกับคนจีนหรือการผลิตสินค้าเกษตรในสังคมไทยที่สัมพันธ์กับเรื่องของกรรมกรจีนในงานวิจัยนี้ เช่น ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ (2521) เรื่อง *การผลิตและการค้าข้าวในภาคกลางตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 จนถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 (พ.ศ. 2411-2475)* ปรารถนา โกเมน (2533) เรื่อง *สมาคมชาวจีนในกรุงเทพฯ พ.ศ. 2440-2488* เปรมา สัตยาวุฒิพงศ์ (2546) เรื่อง *แรงงานรับจ้างชาวจีนในกรุงเทพฯ ตั้งแต่ พ.ศ. 2425-2492* Ingram (1955) เรื่อง *Economic Change in Thailand since 1850* และพรรณี บัวเล็ก (2545) เรื่อง *ลักษณะของนายทุนไทยในช่วงระหว่าง พ.ศ. 2457-2482 : บทเรียนจากความรุ่งโรจน์สู่โศกนาฏกรรม*

กลุ่มที่สาม ศึกษาเกี่ยวกับนโยบายและบทบาทรัฐบาลพระปกเกล้าที่มีต่อคนจีนและเศรษฐกิจ เช่น มยุรี นกยูงทอง (2520) เรื่อง *ปัญหาเศรษฐกิจของไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2468-2477)* ชูศรี มณีพฤกษ์ (2550) *นโยบายเศรษฐกิจของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว* พอพันธ์ อุยยานนท์ (2558) เรื่อง *เศรษฐกิจไทยในสมัยรัชกาลที่ 7: รักษาเสถียรภาพ ปูพื้นฐานการพัฒนา* สุวดี เจริญพงศ์ (2519) เรื่อง *ปฏิกริยาของรัฐบาลพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ต่อการเคลื่อนไหวตามแนวความคิดประชาธิปไตย* และสังคมก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475

จากงานศึกษาทั้งสามกลุ่มนี้ เราเห็นแต่เพียงว่ากรรมกรในแต่ละอาชีพต่างรวมตัวต่อสู้เพื่อพิทักษ์ผลประโยชน์ของตนเอง โดยที่ยังไม่สามารถหาความเชื่อมโยงภาพรวมของการต่อสู้ของกรรมกรทั้งสามกลุ่มในยุคสมัยดังกล่าวได้ ขณะที่ฝ่ายรัฐบาลสมัยพระปกเกล้าฯ ก็มีนโยบายการควบคุมปราบปรามคนจีนในทางการเมืองเป็นสำคัญ ตลอดทั้งพยายามแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจด้านการเงินการคลังของประเทศ ดังนั้น งานวิจัยนี้จึงมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาสองประการ ประการแรกเพื่อศึกษาบริบทด้านแรงงานของกรรมกรรถราง กรรมกรรถลาก และกรรมกรแบกข้าว ในสมัยรัชกาลที่ 7 ประการที่สองเพื่อศึกษาปัจจัยการนัดหยุดงานของกรรมกรรถราง กรรมกรรถลาก และกรรมกรแบกข้าว ในสมัยรัชกาลที่ 7 โดยการวิจัยนี้ใช้วิธีการศึกษาทางประวัติศาสตร์ (historical method) ใช้เอกสารหลักฐานชั้นต้นและหลักฐานชั้นรอง ได้แก่ เอกสารจากหอจดหมายเหตุแห่งชาติ วิทยานิพนธ์ หนังสือ บทความ หนังสือพิมพ์ เป็นต้น

2. ประชากรและอาชีพของไทย

การสำรวจสำมะโนประชากรของไทย พ.ศ. 2472 ระบุว่ามี 14 มณฑล 79 จังหวัด 407 อำเภอ 57 กิ่งอำเภอ 5,086 ตำบล 49,459 หมู่บ้าน 2,013,661 บ้าน ประชากร 11,506,207 คน เพิ่มขึ้นจากสำรวจเมื่อสิบปีก่อน พ.ศ. 2462 ที่มีประชากร 9,207,355 คน หรือเพิ่มขึ้นถึง

2.3 ล้านคน โดยเป็นประชากรเพิ่มขึ้นจากการเกิดในประเทศ 1,910,415 คน และมีผู้เดินทางเข้าออกไทยสัญชาติต่างๆ ที่ยังคงอยู่ในประเทศระหว่างสิบปีรวม 371,163 คน (หจช. ร.7 ม.4.4/3, 2472) ประชากรอาศัยอยู่ในภาคกลางรวมกรุงเทพฯ มีจำนวน 4.58 ล้านคน อาศัยอยู่ในภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ รวม 6.92 ล้านคน (เจมส์ ซี อินแกรม, 2552, น. 68) สำมะโนประชากรไทย พ.ศ. 2480 ประชากรเพิ่มเป็น 14.46 ล้านคน ปีนี้ได้มีการจัดทำข้อมูลสถิติประชากรที่มีอายุตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป โดยจำแนกตามเพศและสัญชาติ แบ่งเป็น 9 อาชีพ เป็นคนไทย 6.45 ล้านคน คนจีน 3.21 แสนคน เป็นผู้ชายจีนราวสี่ในห้า หรือ 2.59 แสนคน คนชาติอื่นๆ 5.06 หมื่นคน คนจีนอยู่ในอาชีพการค้าและพาณิชย์มากเป็นอันดับที่หนึ่ง คือ 1.12 แสนคน อาชีพนี้มีคนไทยทำ 1.83 แสนคน คนชาติอื่นๆ 7.55 พันคน อาชีพเกษตรกรรม ป่าไม้ และการประมง คนจีน 8.18 หมื่นคน คนไทย 5.93 ล้านคน ชาติอื่นๆ 3.14 หมื่นคน อาชีพ การอุตสาหกรรม หัตถกรรม คนจีน 4.67 หมื่นคน คนไทย 6.12 หมื่นคน คนชาติอื่นๆ 2 พันคน อาชีพการขนส่ง และการคมนาคม คนจีน 1.25 หมื่นคน คนไทย 4.41 หมื่นคน คนชาติอื่นๆ 1.2 พันคน ซึ่งคนในอาชีพนี้บางส่วนก็คือกรรมกรรถราง กรรมกรรถลาก และกรรมกรขนข้าว (ผาณิต ทรงประเสริฐ, 2521, น. 40-41)

3. การนัดหยุดงานของกรรมกรรถราง

เมื่อกรุงเทพฯ มีคนชาติตะวันตกเข้ามาทำการค้าและอยู่อาศัยมากขึ้นหลังสนธิสัญญาเบาว์ริง อีกหนึ่งทศวรรษต่อมาก็มีการสร้างถนนเจริญกรุงเพื่อเชื่อมเขตกลางพระนคร ผ่านย่านชุมชนและย่านการค้าของคนจีนขนานลงไปตามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นเขตที่อยู่อาศัยและสถานทูตของชาติตะวันตก รวมทั้งท่าเรือและคลังสินค้าโรงสีข้าว ปลายทางที่ถนนตก อีกสองทศวรรษต่อมา กิจการรถรางลากด้วยม้าได้เริ่มบนถนนเจริญกรุงใน พ.ศ. 2431 อีกหกปีต่อมาใน พ.ศ. 2437 รถรางสายนี้ก็เป็นรถรางที่ใช้ไฟฟ้าของบริษัทสัญชาติเดนมาร์ก ใน พ.ศ. 2448 ปลายสมัยรัชกาลที่ 5 กิจการรถรางไฟฟ้าก็ขยายตัวมีอีกหนึ่งสายเป็นรถรางสายรอบเมือง อีกสองปีต่อมาก็มีรถรางสายหัวลำโพงไปยังท่าเรือคลองเตย ซึ่งการเกิดขึ้นของสายรถรางในช่วงสองทศวรรษนี้ ได้สะท้อนให้เห็นถึงการเติบโตด้านการค้าและการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศและการขยายตัวของเมืองกรุงเทพฯ ลงมาด้านใต้ตามแม่น้ำเจ้าพระยา

ช่วงปีแรกของรัชสมัยพระปกเกล้าฯ กิจการรถรางซึ่งได้ขยายออกไปอีกหลายสายในสองทศวรรษที่ผ่านมานั้น บริษัทรถรางสัญชาติเดนมาร์กในนาม “บริษัทไฟฟ้าสยาม” ต้องการที่จะเลี่ยงการ “เสียภาษีเดนมาร์คอย่างแรง” หรือ “หลบหนีภาษีอันแรง” เนื่องจากมีการปรับปรุงภาษีใหม่ของประเทศเดนมาร์ก บริษัทนี้จึงเสนอต่อฝ่ายพระคลังข้างที่ของพระมหากษัตริย์ไทยว่า “จำเปนที่บริษัทนี้จะเข้าเปนบริษัทไทยก่อนวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2470” เมื่อพระปกเกล้าฯ ทรงปรึกษาเรื่องนี้กับเสนาบดีในการประชุมเสนาบดีสภาเมื่อ 5 มกราคม พ.ศ. 2469 ไม่มีเสนาบดีใด

คัดค้านเรื่องการแปลงสัญชาติบริษัทจากเดนมาร์กมาเป็นบริษัทสัญชาติไทย (หจช. ร.7 พ.12.1. 2469)

โดยสรุป เพื่อให้การแปลงสัญชาติเป็นบริษัทไทยให้ได้อย่างรวดเร็วก่อนที่จะถึงปีภาษีใหม่ของประเทศเดนมาร์ก ฝ่ายไทยต้องใช้พระราชอำนาจพิเศษของพระมหากษัตริย์เพื่อแก้ข้อกำกับในกฎหมายมาตรา 1014 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ระบุว่า “ห้ามมิให้ตั้งห้างหุ้นส่วน ฤาบริษัทขึ้น เพื่อทำการค้าในการรถไฟ ประกันภัย ธนาคาร ฤาการที่ดินและจำนอง เว้นไว้แต่จะตั้งขึ้นโดยประกาศพระราชทานพระบรมราชานุญาตพิเศษ” ในการแปลงสัญชาติบริษัทครั้งนี้ได้มีการรวมอีกหนึ่งบริษัทรถรางเข้ามาด้วย แล้วจัดตั้งเป็นบริษัทใหม่ชื่อว่า *“บริษัทไฟฟ้าสยามคอปอเรชั่นจำกัด”* มีวัตถุประสงค์ “เพื่อประกอบกิจการในแผนกไฟฟ้า การเดินรถด้วยใช้กำลังกระแสร์ไฟ จำหน่ายกระแสร์ไฟฟ้า และเครื่องอุปกรณ์ต่าง ๆ กับเครื่องยันตกรรมทุกชนิด และประกอบกิจการอื่น ๆ อีกด้วย” (หจช. ร.7 พ.12.1, 2469) โดยบริษัทสัญชาติไทยในนามพระคลังข้างที่นี้มีเงินลงทุนทั้งสิ้น 22,523,200 บาท แบ่งเป็น 225,232 หุ้น ๆ ละ 100 บาท ทั้งสืบเนื่องบริษัทนี้ได้ทำสัญญากับรัฐบาลไทยดังระบุไว้ว่ามีฉบับ ค.ศ. 1901 (พ.ศ. 2444) และฉบับ ค.ศ. 1924 (พ.ศ. 2467) นั้น บริษัทนี้จะยังได้รับสัมปทานผลิตและขายไฟฟ้า และกิจการรถรางในกรุงเทพฯ จนถึง ค.ศ. 1950 (พ.ศ. 2493) หรืออีก 24 ปีในอนาคต (เมื่อถึง พ.ศ. 2493 กิจการรถรางหมดสัมปทานก็โอนมาเป็นของรัฐในนาม บริษัท การไฟฟ้ากรุงเทพฯ จำกัด ในสังกัดกรมโยธาเทศบาล กระทรวงมหาดไทย ต่อมา พ.ศ. 2503 รัฐบาลมีนโยบายยกเลิกการเดินรถรางในกรุงเทพฯ และรถรางสายสุดท้ายยุติการเดินรถเมื่อวันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ. 2511)

เส้นทางรถรางในกรุงเทพฯ พ.ศ. 2470 ในสมัยรัชกาลที่ 7 มีจำนวนรวม 11 สายนั้น สะท้อนอย่างสอดรับกับลักษณะการขยายตัวของกรุงเทพฯ ในฐานะศูนย์การบริหารและศูนย์กลางเศรษฐกิจสำคัญของกรุงเทพฯ ในแบบเมืองโตเดี่ยว กิจการรถรางไฟฟ้ากรุงเทพฯ ทุก 1 ระยะ 3,000 เมตร ราคา 6 สตางค์ ส่วนค่าไฟฟ้าของบริษัทไฟฟ้าสยามนั้น ไฟฟ้าที่ใช้ในหน่วยราชการยูนิตละ 23 สตางค์ ส่วนค่าไฟฟ้าของประชาชนยูนิตละ 33 สตางค์ กลาง พ.ศ. 2474 ค่าไฟฟ้าและค่ารถรางได้ลดราคาลง เพราะบริษัทไฟฟ้าสยามยื่นข้อเสนอต่อรัฐบาลพระปกเกล้า ว่าถ้ารัฐบาลไทยห้ามไม่ให้รถยนต์โดยสารซึ่งเป็นพาหนะขนส่งแบบใหม่เข้ามาวิ่งรับผู้โดยสารแข่งกับรถราง บริษัทก็เสนอให้ผลประโยชน์กลับคืน ได้แก่ จะเพิ่มค่าเช่าทางเดินรถราง จะลดค่าโดยสารรถรางทุก ๆ 1 ระยะลง 1 สตางค์ และลดค่าไฟฟ้าหน่วยราชการลงเหลือยูนิตละ 20 สตางค์ และของประชาชนลงเหลือยูนิตละ 30 สตางค์ ทางรัฐบาลพระปกเกล้าฯ ตกลงตามข้อเสนอของบริษัท ดังนั้น นโยบายสาธารณะด้านขนส่งมวลชน กรุงเทพฯ จึงยังไม่มีระบบรถยนต์ขนส่งมวลชนในสมัยพระปกเกล้าฯ รถรางไฟฟ้ายังเป็นพาหนะขนส่งมวลชนหลักแบบผูกขาดของกรุงเทพฯ (หจช. ร.7 พ.12.1, 2474)

จำนวนกรรมกรรถราง งานศึกษาของสังศิต พิริยะรังสรรค์ (2526, น. 8-12) กล่าวว่า พ.ศ. 2440 มีกรรมกรราว 300 คน แต่จำนวนกรรมกรฝ่ายวางรางซ่อมรางมีจำนวนลดลง พ.ศ. 2470 เหลือ 40 คน ต่อมาได้มีการขยายเส้นเดินรถมากขึ้นทำให้ พ.ศ. 2471 บริษัทขยายจำนวนกรรมกรฝ่ายวางรางซ่อมรางขึ้นมาเป็น 200 คน ดังนั้นตั้งแต่ปีนี้ไป กรรมกรรถรางรายวันน่าจะมีราว 300 คน เมื่อพิจารณาว่ายังมีกรรมกรรายวันแผนกอื่นๆ ด้วย เช่น แผนกเบ็ดเตล็ด แผนกซ่อมรถราง นอกจากนี้ยังมีพนักงานรายเดือน เช่น พนักงานขับรถราง พนักงานตรวจเก็บตั๋ว กรรมกรรถรางไฟฟ้าเป็นกรรมกรไทยที่มีบ้านพักอาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพฯ และธนบุรี

ค่าแรงของกรรมกรรถรางรายวัน ก่อน พ.ศ. 2471 ได้ค่าแรงวันละ 1 บาท แต่เมื่อมีการรับกรรมกรฝ่ายวางรางซ่อมรางเพิ่มขึ้น ค่าแรงกรรมกรแผนกนี้ที่มีจำนวนกรรมกรมากที่สุดตั้งแต่ พ.ศ. 2471 ได้ถูกปรับลดเหลือวันละ 75 สตางค์ ส่วนกรรมกรแผนกเบ็ดเตล็ดได้วันละ 85 สตางค์ กรรมกรแผนกอื่นๆ ได้ค่าแรงสูงกว่า เช่นนายตรวจตั๋วบางคนได้เงินเดือน 80 บาท หรืออัตรา 2.66 บาทต่อวัน (หจช. ร.7 ม.26.5, 2471; หจช. (2) สร.0201.75, (1) 2475) การปรับลดค่าแรงกรรมกรลงมาต่ำกว่า 1 บาทต่อวัน นอกจากจะสัมพันธ์กับข้ออ้างว่าด้วยการจ้างกรรมกรที่เพิ่มมากขึ้น แต่น่าจะสัมพันธ์กับสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลกทำให้เกิดแนวปฏิบัติการลดทอนค่าใช้จ่าย เช่นเดียวกับรัฐบาลพระปกเกล้าฯ ที่ต้องทรงหาทางลดทอนค่าใช้จ่ายของรัฐบาล โดยวิธีที่สำคัญนั้นคือลดหน่วยงาน ตัดลดกำลังคน และด้านเงินเดือน

ค่าแรงกรรมกร 75 สตางค์ต่อวัน เป็นค่าแรงในระดับน้อยสุดที่กรรมกรคนหนึ่งจะเลี้ยงตนเองและครอบครัวได้ (หจช. (2) สร.0201.75, (1) 2475) นายถวัติ ฤทธิเดช ในฐานะนายกสมาคมกรรมกรรถรางแห่งสยาม ได้บันทึกสรุปเมื่อปลายปีนี้ไว้ว่า “สภาพของกรรมกรสยามเป็นสภาพที่น่าสังเวช งานก็ต้องทำหนัก เงินได้น้อย เวลาเจ็บป่วยหรือต้องออก ตัวและครอบครัวก็ไม่มีจะกินทีเดียว” (หจช. (2) สร.0201.75, (2) 2475) ทั้งนี้ รถรางไฟฟ้ากรุงเทพฯ วิ่งระหว่างเวลา 05.00-22.00 น. กรรมกรรายวันต้องทำงานทุกวัน แต่น่าจะเกินกว่าวันละ 8 ชั่วโมง เพราะในปีนั้นมีข้อเรียกร้องของฝ่ายกรรมกรขอให้กำหนดเวลาทำงานเพียงวันละ 8 ชั่วโมง และให้มีวันหยุด 1 วันในแต่ละสัปดาห์

การหยุดงานของกรรมกรรถรางมีรวม 3 ครั้ง โดยสองครั้งแรกอยู่ในสมัยรัชกาลที่ 6 ซึ่งเป็นการต่อสู้เพื่อความเป็นธรรม คัดค้านระเบียบข้อบังคับและบทลงโทษต่างๆ ที่รุนแรงและต่อต้านการลงโทษโดยการตัดเงินค่าแรงของกรรมกรรถราง แตกต่างจากการนัดหยุดงานประท้วงครั้งที่สามในสมัยพระปกเกล้าฯ พ.ศ. 2471 ซึ่งเป็นปัญหาค่าแรงรายวันกรรมกรที่ลดลงและในบริบทวิกฤติเศรษฐกิจตกต่ำ

การหยุดงานครั้งที่ 1 พ.ศ. 2454 ไม่ทราบวันและเดือนของเหตุการณ์ งานศึกษาของสังศิต พิริยะรังสรรค์ (2526) สรุปได้ว่าเป็นการต่อสู้เพื่อปรับปรุงชีวิตความเป็นอยู่ของเหล่ากรรมกรเป็นครั้งแรก ประเด็นเริ่มจากการไล่กรรมกรคนหนึ่งออกจากงานที่ “ไม่เป็นธรรม” ซึ่งอาจสมมติฐาน

ได้ว่าเป็นเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นหลายครั้งมาแล้ว ส่งผลกดดันความมั่นคงในการทำงานของฝ่ายกรรมกร ทำให้กรรมกรร่วม “ลงชื่อประท้วง” และยังมีการ “หยุดงานเป็นเวลาหลายวัน” การนัดหยุดงานของบริษัทเอกชนอาจเป็นเรื่องใหญ่ที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในสังคมไทย จึงกลายเป็นประเด็นสำคัญที่รัฐบาลพระมหากษัตริย์ต้องเข้ามาร่วมแก้ไขปัญหาในครั้งนี้ กรรมกรหยุดงานในครั้งนี้ได้เป็นภาพประทับทางความคิดที่สำคัญในการต่อสู้เพื่อพิทักษ์ผลประโยชน์และความเป็นธรรมของฝ่ายกรรมกร

การหยุดงานครั้งที่ 2 พ.ศ. 2465 ระหว่างวันที่ 31 ธันวาคม ถึง 1 มกราคม และหยุดงานซ้ำวันที่ 31 มกราคม งานศึกษาของศิโรตม์ คล้ามไพบูลย์ (2542) สรุปได้ว่า กรรมกรรถรางราว 300 คนเศษ หยุดงานเพื่อประท้วงเรื่องระเบียบข้อบังคับและบทลงโทษต่างๆ ที่รุนแรง และต่อต้านการตัดเงินเดือนแก่กรรมกรรถราง ทั้งนี้ได้มีการกลับเข้าทำงานในวันที่ 2 มกราคม แต่บริษัทไม่สามารถแก้ไขระเบียบข้อบังคับตามที่ได้ตกลงกันไว้ จึงมีการนัดหยุดงานอีกเป็นรอบที่ 2 และยังคงมีประเด็นยืดเยื้อมาถึงเดือนมีนาคมปีเดียวกัน ดังนั้น การนัดหยุดงานในครั้งนี้ จึงเป็นการนัดหยุดงานทั้งของฝ่ายกรรมกรวางรางและกรรมกรขับรถราง

การหยุดงานครั้งที่ 3 พ.ศ. 2471 ระหว่างวันที่ 12-18 ตุลาคม การหยุดงานครั้งนี้เกิดขึ้นหลังจากบริษัทรถรางได้แปลงสัญชาติเป็นบริษัทไทย โดยการมีหุ้นของพระคลังข้างที่แล้ว นับเป็นการหยุดงานของกรรมกรรถรางครั้งแรกในสมัยพระปกเกล้าฯ ปัจจัยการหยุดงานของกรรมกรวางรางซ่อมราง 200 คน ประเด็นแรกเรื่องค่าแรงงานรายวันที่ต่ำลง จากเดิมค่าแรงวันละ 1 บาท บริษัทได้ลดค่าแรงลงมาเป็นวันละ 75 สตางค์ ประเด็นที่สอง การตัดสวัสดิการโดยสารรถรางไฟฟ้าของบริษัทฟรีเพื่อมาทำงานและกลับบ้าน โดยทางบริษัทกล่าวว่ากรรมกรที่ได้รับตั๋วพิเศษขึ้นรถรางฟรีบางคนได้นำตั๋วนี้ไปขายให้กับคนอื่นเพื่อโดยสารรถไฟในราคาถูกลง ซึ่งทำให้บริษัทเสียหาย ฝ่ายกรรมกรเห็นว่าเป็นการกระทำของคนไม่กี่คน ไม่พึงที่จะตัดสวัสดิการการเดินทางของกรรมกรทั้งหมด ฝ่ายกรรมกรจึงมองว่าทางบริษัทเอาเปรียบ กดค่าแรง และไม่มีสวัสดิการ อย่างไรก็ตาม ปัญหาการหยุดงานครั้งนี้ที่เริ่มต้นในวันที่ 12 ตุลาคม ก็คลี่คลายและกลับคืนภาวะปกติในวันที่ 18 ตุลาคม รวมเหตุการณ์และการแก้ไขปัญหา 6 วัน ทั้งนี้ ไม่มีข่าวหรือข้อมูลว่ามีการแก้ไขปัญหาอย่างไร มีข่าวเพียงว่ากรรมกรเดิมกลับเข้าทำงานราว 180 คน จาก 200 คน และมีกรรมกรใหม่สมัครเข้าทำงาน แต่รับไว้ทำงานทั้งกรรมกรเก่าและกรรมกรชุดใหม่ได้เพียง 220 คน จากที่สมัครมา 250 คน ส่วนเรื่องค่าแรงและสวัสดิการเดินทางรถรายวันฟรีนั้น ไม่มีข่าวระบุถึงการแก้ไขปัญหานี้ว่าดำเนินการอย่างไร (หจช. ร.7 ม.26.5, 2471; หจช. (2) สร.0201.75, (1) 2475; ศิโรตม์ คล้ามไพบูลย์, 2542, น. 165)

หลังการหยุดงานของกรรมกรรถรางเมื่อตุลาคม พ.ศ. 2471 จนสิ้นรัชสมัยรัชกาลที่ 7 ไม่มีการหยุดงานของกรรมกรรถรางอีกเลย แต่มีการเคลื่อนไหวของฝ่ายกรรมกรรถรางอย่างต่อเนื่องเพื่อต่อสู้ด้านค่าแรง ความเป็นธรรมในการปฏิบัติงาน และด้านสวัสดิการ การต่อสู้

เกือบนำไปสู่การหยุดงานกรรมกรรถรางเกิดขึ้นในปลายเดือนกันยายน พ.ศ. 2475 โดยฝ่ายกรรมกรรถรางได้ทำคำร้องถึงพระยามโนปกรณ์นิติธาดา ประธานคณะกรรมการราษฎร พร้อมลงชื่อกรรมกร 90 คน ว่า “ถูกบริษัทรถรางกดขี่ไม่ได้รับความยุติธรรมและไม่ได้รับความสะดวกสบายหลายประการ” ด้านฝ่ายบริษัทไฟฟ้าสยาม ผู้จัดการบริษัทได้ติดต่อ “ขอให้ตำรวจให้ความอารักขา” เนื่องจากบริษัทได้ไล่กรรมกรรถราง 4 คนออกจากบริษัท เพราะทั้งสี่คนไม่ยอมลงชื่อในสัญญาใหม่ของบริษัท ซึ่งทั้งสี่ว่าเป็นสัญญาที่ไม่เป็นธรรม ทางอธิบดีกรมตำรวจสั่งให้มีตำรวจเฝ้ารักษาการณ์จุดยุทธศาสตร์สำคัญของการเดินรถรางในสมัยดังกล่าว ในการต่อสู้เพื่อความเป็นธรรมในครั้งนี้ ฝ่ายกรรมกรรถรางได้ผลักดันจัดตั้ง “สมาคมกรรมกรรถรางแห่งสยาม” สำเร็จเมื่อกลางเดือนตุลาคม พ.ศ. 2475 โดยมีนายถวัติ ฤทธิเดช อายุ 40 ปี ผู้เป็นปัญญาชนและนักหนังสือพิมพ์ “กรรมกร” ที่ช่วยสนับสนุนให้กรรมกรรถรางชุมนุมหยุดงานสำเร็จเมื่อสิบปีก่อนนั้น ได้เป็นนายกสมาคมคนแรก ฝ่ายสมาคมกรรมกรรถรางได้ติดต่อประสานงานกับรัฐบาลคณะราษฎร นำไปสู่การแก้ไขปัญหาโดยฝ่ายกรรมกรไม่ต้องชุมนุมนัดหยุดงานซึ่งจะกระทบต่อการคมนาคมของประชาชนในกรุงเทพฯ โดยหาทางให้บรรจุกรรมกรที่ถูกบริษัทไล่ออกทั้ง 4 คน ไปทำงานที่โรงไฟฟ้าหลวงหรือที่กรมรถไฟหลวงเงินเดือน 30 บาท แม้ว่าบางคนจะได้เงินเดือนน้อยกว่าเดิมถึง 50 บาทต่อก็ตาม (เงินเดือนเดิมในตำแหน่งนายตรวจ 80 บาท) เมื่อแก้ปัญหาสาเหตุความไม่พอใจของกรรมกรนี้ได้ ก็ทำให้เหตุการณ์ในบริษัทสงบลง (หจช. (2) สร.0201.75, (1) 2475; หจช. (2) สร.0201.75, (2) 2475; ศิโรตม์ คล้ามไพบูลย์, 2542, น.184-186)

กล่าวโดยสรุป การนัดหยุดงานของกรรมกรรถรางสมัยพระปกเกล้าฯ เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2471 เป็นการต่อสู้เพื่อค่าจ้างและสวัสดิการในการทำงานของกรรมกรแผนกวางรางซ่อมราง ซึ่งแตกต่างไปจากสองครั้งแรกใน พ.ศ. 2454 และ พ.ศ. 2465 สมัยรัชกาลที่ 6 ที่เน้นต่อสู้เรื่องการไม่ได้รับความเป็นธรรมในการปฏิบัติจากบริษัทและการให้ออกจากงาน แม้การหยุดงานสมัยพระปกเกล้าฯ กรรมกรจะยอมกลับเข้าทำงาน และมีราว 20 คน ที่ไม่ได้กลับเข้าทำงาน แต่ก็น่าจะเป็นไปได้ว่าจากการนัดหยุดงานครั้งนี้ก็ทำให้มีการปรับปรุงด้านค่าจ้างและสวัสดิการกรรมกรรถรางดีขึ้น นอกจากนี้บริษัทรถรางก็เพิ่งเปลี่ยนเป็นบริษัทสัญชาติไทยโดยการร่วมทุนของกรมพระคลังข้างที่ของพระมหากษัตริย์ ประเด็นสำคัญคือกรรมกรรถรางไม่สามารถที่จะรวมตัวจัดตั้งสมาคมกรรมกร เพื่อเป็นสมาคมต่อสู้เพื่อเหล่ากรรมกรรถรางได้ในช่วงต้นสมัยรัชกาลที่ 7 ทั้งนี้เพราะรัฐบาลสมัยสมบูรณาญาสิทธิราชย์ไม่สนับสนุนการจัดตั้งสมาคมกรรมกร เพราะสมาคมกรรมกรจะนำมาซึ่งพลังต่อรองเรียกร้องด้านต่าง ๆ และการนัดหยุดงาน ซึ่งรัฐบาลยุคดังกล่าวเห็นว่าการนัดหยุดงานเป็นความไม่สงบของสังคม แต่หลังการปฏิวัติ 2475 ที่คณะราษฎรนำนโยบายสิทธิเสรีภาพมาเป็นหลักนำในการสร้างชาติและประชาธิปไตย แม้ว่ากรรมกรรถรางจะปะทุความไม่พอใจในบริษัทรถราง รัฐบาลคณะราษฎรก็ได้ช่วยหาทางประนีประนอมเพื่อไม่ให้มีการนัดหยุดงานที่จะส่งผลกระทบทางเศรษฐกิจและชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน

ในกรุงเทพฯ แต่ก็เปิดทางให้กรรมกรรถรางจัดตั้งสมาคมกรรมกรรถราง แห่งสยาม นับเป็นสมาคมกรรมกรแรกของยุคการเมืองไทยสมัยใหม่ เพราะการมีสมาคมกรรมกรเป็นทั้งสิทธิเสรีภาพและเป็นเครื่องมือที่จะพิทักษ์ผลประโยชน์ของฝ่ายกรรมกรเองด้วย

3. การนัดหยุดงานของกรรมกรรถลาก

รถลาก คือ รถสองล้อซึ่งลากด้วยคน มีที่นั่งของผู้โดยสาร ซึ่งถูกนำมาใช้ในกิจการขนส่งสาธารณะรับจ้าง มีกำเนิดในญี่ปุ่น พ.ศ. 2412 ในชื่อ *"ริกชอ"* (rickshaw) แล้วแพร่กระจายไปยังเมืองใหญ่ ๆ ในเอเชีย โดยคนจีนอพยพ รถลากเข้ามาไทยในต้นทศวรรษ 2430 และเป็นกิจการลงทุนของชาวจีนที่ทำธุรกิจโรงรถลากให้เช่า กระทั่งรถลากมีปริมาณมากขึ้นในถนนของกรุงเทพฯ รัฐบาลจึงออก*พระราชบัญญัติรถลาก ร.ศ. 120* (พ.ศ. 2444) ปลายสมัยรัชกาลที่ 5 เพื่อจัดระเบียบเกี่ยวกับรถลาก ซึ่งในกฎหมายฉบับนี้ยังคงระบุว่า "คำสามัญเรียกว่า รถเจ๊ก หรือ รถญี่ปุ่น หรือ รถยินริกชอ" ชื่อที่ติดปากกันในกรุงเทพฯ คือ *รถเจ๊ก* ซึ่งหมายถึง รถลากที่ลากโดยเจ๊กหรือคนจีนที่อพยพมาหารายได้โดยเป็นกุลีใช้แรงงานในเมืองไทย

การที่รถลากได้แรงงานคนจีนอพยพเข้ามาเป็นกรรมกร นอกจากจะมาจากปัจจัยธุรกิจโรงเช่ารถเป็นของทุนจีนที่สร้างเครือข่ายระบบแรงงานอุปถัมภ์ในการเช่ารถลาก และการลากรถยังต้องใช้แรงกายของคนอย่างมากแล้ว ยังมีปัจจัยสำคัญของระบบไพร่ศักดินาในสังคมไทย ซึ่งขณะนั้นชายไทยยังต้องเป็นไพร่เข้าเดือนออกเดือนให้กับขุนนางและเจ้านาย หรือไม่ก็ต้องหาเงินที่มากพอที่จะจ่ายค่าส่วยแทนแรงงานรายปี ทั้งแรงงานไทยยังอยู่ในชุมชนหมู่บ้านภาคเกษตร ด้วยเหตุนี้ แรงงานไทยจึงยังไม่ได้เข้าสู่การเป็นแรงงานเสรีในภาคการคมนาคมขนส่ง รถลากจึงสอดรับกับการเข้ามาของ "หนุ่มซินตึ้ง" หรือคนจีนอพยพรุ่นใหม่ ๆ จำนวนมากที่เดินทางมาแสวงหางานทำ หรือปักหลักในไทยเพื่อหาเงินส่งกลับไปยังครอบครัวในเมืองจีน การเช่ารถลากในกรุงเทพฯ จึงเป็นงานทางผ่านของคนจีนอพยพเหล่านี้ก่อนที่จะแสวงหางานอย่างอื่น ๆ ทำต่อไป ที่จะมีรายได้ดีกว่าและชีวิตดีกว่าการเป็นกรรมกรลากรถ

จำนวนรถลากให้เช่าในกรุงเทพฯ ในต้นทศวรรษ 2440 นั้นมี 1,575 คัน เมื่อถึงกลางทศวรรษ 2450 มีรถลากเพิ่มขึ้นเป็น 2,698 คัน พอถึง พ.ศ. 2460 รัฐบาลจำกัดให้มีรถลากในกรุงเทพฯ ไว้เพียง 3,000 คัน และยังคงจำนวนนี้ในทางกฎหมายเรื่อยมาจนกระทั่งยกเลิกรถลากในกรุงเทพฯ เมื่อ พ.ศ. 2496 ทั้งนี้มีกิจการโรงเช่ารถลากในต้นทศวรรษ 2440 จำนวน 48 โรง ซึ่งทั้งหมดเป็นธุรกิจของคนจีนอพยพ โดยมี 40 โรงเป็นกิจการของคนจีนผูกปี้สัญชาติจีน อีก 8 โรงเป็นของคนจีนในบังคับชาติตะวันตก พอมาถึงกลางทศวรรษ 2470 โรงจีนให้เช่ารถลากได้รวมตัวจัดตั้ง "สมาคมรถลากมุ้ยหนำ" โดยมีโรงเช่ารถลาก 42 โรง มีเจ้าของกิจการ 31-32 คน เข้าร่วมเป็นสมาชิกสมาคมนี้ นอกจากนี้ในช่วงต้นทศวรรษ 2470 มีรถลากอีก 575 คันที่ดำเนินกิจการในมณฑลนครศรีธรรมราช ปัตตานี และเมืองภูเก็ต (หจช. ร.7 ม.4.4/3, 2472)

ต้นทุนรถลาก 1 คัน ประมาณว่าต้องใช้เงินทุนสร้างราว 100 บาท และทุกๆ ครึ่งปี เจ้าของรถลากต้องเสียค่าธรรมเนียมใบอนุญาตรถลากฉบับละ 6 บาทต่อคัน รวมเป็นปีละ 12 บาท แต่หลังปฏิวัติ 2475 รัฐบาลใหม่ได้เพิ่มค่าธรรมเนียมใบอนุญาตรถลากรวมปีละ 24 บาท เพิ่มขึ้น 100 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งเป็นนโยบายที่สะท้อนถึงการควบคุมจำกัดปริมาณรถลากในกรุงเทพฯ มากยิ่งขึ้น นี้คือต้นทุนเบื้องต้นของเจ้าของรถลาก หากคิดรายได้จากค่าเช่ารถลากต่อคันทั้งกลางวันกลางคืน วันละ 60 สตางค์ (กำหนดค่าเช่าของทางราชการใน พ.ศ. 2459) โดยสมมติว่ามีกรรมกรเช่ารถลากทุกวันใน 1 ปี 365 วัน จะได้ค่าเช่าเป็นเงิน 21,900 สตางค์ต่อปี หรือเท่ากับ 219 บาทต่อปี เมื่อหักค่าใช้จ่ายต่างๆ แล้ว ก็จะเหลือเป็นกำไรเจ้าของรถลากถึงปีละ 53.50 บาทต่อคันเป็นอย่างน้อย

ช่วงก่อนปฏิวัติ 2475 โรงเช่ารถลากได้ขึ้นค่าเช่าเป็น 75 สตางค์ต่อวัน ซึ่งทำให้เจ้าของรถลากเช่าได้เงินเพิ่มอีกถึงปีละ 5,475 สตางค์ หรือ 54.75 บาทต่อคันต่อปี ใน พ.ศ. 2475 สมาคมรถลากมุ้ยหนำได้กำหนดให้มีจำนวนรถลากออกวิ่งบนถนนกรุงเทพฯ เพียงวันละ 2,600 คัน จากรถลากที่จดทะเบียนไว้ 3,000 คัน เพื่อควบคุมปริมาณรถลากไม่ให้มีจำนวนล้นเกิน ที่อาจนำไปสู่การแข่งขันและตัดราคาค่าบริการของโรงเช่ารถลากและกรรมกร ทั้งนี้ สมาคมเก็บเงินจากรถลากที่วิ่งบริการจากเจ้าของรถวันละ 1 สตางค์เพื่อนำมาบริหารสมาคม

กรรมกรรถลากตั้งแต่เริ่มกิจการนี้ในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่คือ “จีนใหม่” อย่างไรก็ตาม จากกฎหมายรถลากที่ออกมาเมื่อกลางทศวรรษ 2440 ก็สะท้อนให้เห็นว่ากรรมกรรถลากบางคนมีภาพลักษณ์ “เป็นผู้มีอาการปรากฏว่าไม่มีกำลัง หรือโสโครกก็ดี” นอกจากนี้ยังมีภาพว่าเป็นปัจจัยแห่งปัญหาในท้องถนนกรุงเทพฯ เช่น เดินเกะกะลากรถตามถนน กีดขวางสร้างความลำบากให้ผู้อื่นในท้องถนน ทิ้งผู้โดยสาร เรียกราคาแพงกว่าที่ตกลงกันไว้ ใช้คำหยาบคายต่อผู้โดยสาร รับคนป่วยเป็นโรคติดต่อร้ายแรงหรือรับศพ รับคนเกินจำนวน ยามค่ำมืดไม่มีโคมแสงไฟที่กำหนดไว้ บางคันยังรับบรรทุกของโสโครกต่างๆ ที่ไม่มีฝาปิดป้องกันกลิ่นและมีน้ำไหลออกมา บรรทุกของที่ล้นหรือยื่นออกนอกตัวรถอย่างมากเกินไป บรรทุกสัตว์ที่มีชีวิต เช่น สุกร แพะ แกะ เป็นต้น ดังนั้น กฎหมายรถลากจึงกำหนดอายุผู้ลากรถให้มีอายุระหว่าง 18-50 ปี มีข้อกำหนดเครื่องแบบกรรมกรและให้สะอาดเรียบร้อย แต่ข้อเท็จจริง สภาพปัญหาสำคัญ คือ กรรมกรรถลาก “ไม่มีแรง” เพราะอาจเป็นคนสูงอายุเกินไป หรือเด็กเกินไป และเนื้อตัว “โสโครก” ทั้งนี้ กรรมกรบางคนอาจไม่มีที่พักเป็นหลักแหล่ง แต่เช่ารถลากทั้งวันทั้งคืน และใช้รถลากเป็นที่หลับนอนอาศัยตามย่านโรงน้ำชาย่านโรงสูบฝิ่นหรือศาลเจ้า จนกระทั่งเนื้อตัวหมักหมม รวมทั้งเสื้อผ้าที่ใส่ก็อาจไม่ได้ซักล้างและไม่มีผลัดเปลี่ยน ภาพที่เห็นได้บ่อยๆ ของกรรมกรรถลากในกรุงเทพฯ คือ กรรมกรรถลากหลายคนถอดเสื้อลากรถในย่านกรุงเทพฯ เพราะอากาศร้อนและการต้องใช้แรงงานอย่างหนัก เป็นภาพลักษณ์ที่ถูกดูถูกด้วยคำว่า “เจ๊กลากรถ”

ชนชั้นนำและผู้ปกครองไทยมีทัศนคติเชิงลบต่อกรรมกรรถลากอย่างยิ่ง เช่น พ.ศ. 2449 กองตระเวนได้มีการสั่งห้ามและระวังอย่าให้รถลากเดินบนถนนสราญรมย์ ซึ่งเป็นถนน “ไปรเวท” เพราะ “รถลากเดินพลุกพล่านมาก ซึ่งเป็นสิ่งน่ากลัวต่ออันตรายกับรถมอเตอร์นัก” แต่ไม่ห้ามรถม้าและคนเดินทาง “เพราะไม่เซอะซะเซ่อซ่าเช่นรถลาก รู้หลบหลีกเป็น” และ “เกรงว่า... จะเป็นอันตรายต่อพระองค์ท่านซึ่งจะเสียราชการมาก” ซึ่งหมายถึง เจ้าฟ้ามหาวชิราวุธ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราช (พรรณี บัวเล็ก, 2542, น. 101-103) ต่อมารัชกาลที่ 6 ทรงวิจารณ์ภาพลักษณ์รถเจ๊กลากในหนังสือพิมพ์ไทย เมื่อ พ.ศ. 2458 ในนาม “อัศวพาหุ” ว่า รถลากเป็นยานของหญิงโสเภณี รถลากเป็นยานของชายหญิงเที่ยวเตร่ รถลากเป็นยานที่รกรุงรังถนน กีดขวางรถยนต์และรถม้า รถลากเป็นสาเหตุนำมาซึ่งความอุกฉกรรจ์ นี้คือตัวอย่างที่เด่นชัดของทัศนะชนชั้นนำไทยต่อกรรมกรจีนลากรถและรถลากในยุคนั้น อย่างไรก็ตามข้อเขียนนี้ก็ถูกตอบโต้โดยสื่อหนังสือพิมพ์จีนโนสยามวารศัพท์อย่างรุนแรงเช่นกัน

ค่านั่งรถลากได้กำหนดไว้ในกฎหมายรถลาก พ.ศ. 2444 ไว้อย่างละเอียด สรุปได้ว่า ในระยะ 1 กิโลเมตรแรก ผู้โดยสารนั่งคนเดียว ราคาเริ่มต้นที่ 4 อัฐ และเพิ่มราคาอีก 2 อัฐ ทุก 1 กิโลเมตร ถ้านั่งสองคนให้คนที่สองมีราคาเพิ่มขึ้น 2 อัฐทุก 1 กิโลเมตร ต่อมากลางทศวรรษ 2460 ได้เปลี่ยนหน่วยเงินมาเป็นสตางค์ โดยราคาเริ่มกิโลเมตรแรกที่ 6 สตางค์ ราคาเพิ่ม 3 สตางค์ทุก 1 กิโลเมตร ส่วนผู้โดยสารคนที่สองราคา 3 สตางค์ทุก 1 กิโลเมตร

ในช่วงครึ่งแรกของทศวรรษ 2470 กรรมกรรถลากในกรุงเทพฯ น่าจะมีจำนวนระหว่าง 2,600 คน ถึง 5,200 คน ค่าเช่ารถลากกลางวันราคา 40 สตางค์ต่อคัน ค่าเช่ากลางคืนราคา 35 สตางค์ต่อคัน กรรมกรรถลากต้องลากรถที่มีผู้โดยสารนั่งคนเดียวให้ได้ราว 12-13 กิโลเมตรจึงจะได้ค่าเช่ารถกลางวัน และ 11 กิโลเมตรจึงจะได้ค่าเช่ารถกลางคืน ส่วนกิโลเมตรที่รับผู้โดยสารได้มากกว่านี้จึงเป็นรายได้ของกรรมกรรถลาก ซึ่งนอกจากค่าใช้จ่ายอยู่กินรายวันแล้ว จีนกรรมกรรถลากต้องเก็บเงินให้ได้อีกปีละ 6 บาทเพื่อเป็นเงินค่าผูกปี้ กรรมกรจีนรถลากน่าจะเป็นกรรมกรที่ได้ค่าแรงจากการทำงานของตนเองน้อยที่สุด น่าจะน้อยกว่า 40 สตางค์ต่อวัน ขณะที่กรรมกรรถรางคนไทยได้ค่าแรงวันละ 75 สตางค์ยังเรียกได้ว่าพออยู่พอกินเท่านั้น ดังนั้น กรรมกรจีนรถลากน่าจะมีวิถีชีวิตที่ “โสโครก” และถูกทำร้ายทุบตีจากเจ้าของโรงเช่ารถลาก รวมทั้งจากผู้โดยสารบางคนด้วย กรรมกรจีนรถลากไม่มีตัวอย่างหลักฐานที่บอกเล่าได้ว่ามีใครสามารถสะสมเงินทองและประสบความสำเร็จได้จากอาชีพนี้

การนัดหยุดงานของกรรมกรรถลาก*ก่อน*สมัยรัชกาลที่ 7 มี 2 ครั้ง ครั้งแรกเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 1-3 มิถุนายน พ.ศ. 2453 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของรัชกาลที่ 5 เป็นผลจากการนัดหยุดงานของชาวจีนทั้งกรุงเทพฯ เพื่อต่อต้านการบังคับใช้นโยบายผูกปี้คนจีนอพยพที่เปลี่ยนจากทุก 3 ปี เสียค่าผูกปี้เป็นเงิน 4 บาท 24 อัฐ มาเป็นเสียภาษีทุกปี ๆ ละ 6 บาท เท่ากับการเสียเงินค่าราชการหรือรัชชูปการต่อปีของชายไทย สำหรับชาวจีนอพยพเห็นว่าการนัดหยุดงานและ

หยุดการค้าขายนั้นเพราะ “พวกจีนก็ไม่มีกำลังที่จะเสียเงินให้” แต่ฝ่ายรัฐบาลไทยมองว่าเพราะคนจีนต้องการจดทะเบียนตั้ง “สยามพานิชจีนสโมสร” ขึ้นที่กรุงเทพฯ ซึ่งรวมจีนทั้งหมดเข้ามาเป็นสมาชิก ทั้งจีนแต้จิ๋ว แคะ ฮกเกี้ยน กวางตุ้ง ไหหลำ ทำให้เป็นสมาคมจีนที่สำคัญและใหญ่ที่สุด และต่อไปจะมีบทบาทอำนาจทางการเมืองและเศรษฐกิจการค้าในไทย (ปรารถนา โกเมน, 2533, น. 171-186) การนัดหยุดงานและหยุดการค้าครั้งนี้มีคนจีนถูกจับราวสี่ร้อยคน ส่วนกรรมกรจีนรถลากที่ไม่ยอมหยุดงานถูกทำร้ายด้วยการเอาก้อนหินขว้างปาและทำลายรถลาก 34 คัน การนัดหยุดงานของกรรมกรจีนรถลากครั้งที่ 2 เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 3-4 เมษายน พ.ศ. 2459 เกิดจากเจ้าของโรงเช่ารถลาก 4 ยี่ห้อใหญ่ (บางยี่ห้อมีหลายโรงเช่า) ขึ้นค่าเช่ารถลากช่วงกลางวันจาก 31 สตางค์ เป็น 40 สตางค์ และขึ้นค่าเช่ารถลากกลางคืนจาก 31 สตางค์ เป็น 35 สตางค์ รวมขึ้นค่าเช่าต่อวันจาก 62 สตางค์ เป็น 75 สตางค์ ฝ่ายกรรมกรจีนแกนนำได้เขียนประกาศภาษาจีนติดในที่สาธารณะเพื่อไม่ให้ไปเช่ารถลากจากยี่ห้อดังกล่าว เหตุการณ์สงบลงโดยเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบทราบข่าว จึงได้เจรจาให้ฝ่ายเจ้าของโรงเช่ารถลากงดการขึ้นค่าเช่า และขอให้ฝ่ายกรรมกรจีนรถลากยุติการนัดหยุดงานและยุติการทำร้ายกรรมกรที่จะไปเช่ารถลากจากโรงเช่ารถลากยี่ห้อดังกล่าว ฝ่ายตำรวจได้จับจีนผู้ที่ทำการประท้วงและทำการขู่เข็ญทำร้ายจีนลากรถ 32 คน การนัดหยุดงานครั้งนี้กล่าวได้ว่าเป็นชัยชนะของฝ่ายกรรมกรรถลากในการยุติการขึ้นค่าเช่ารถลากไว้ได้อีกระยะหนึ่ง (พรรณี บัวเล็ก, 2542, น. 134-144)

กล่าวสรุปได้ว่าการนัดหยุดงานทั้งสองครั้งในทศวรรษ 2450 ซึ่งมีระยะเวลาห่างกัน 6 ปี ครั้งแรกเป็นการนัดหยุดงานด้วยการใช้การข่มขู่และกำลังบังคับจากพลังของชุมชนจีนในกรุงเทพฯ เพื่อคัดค้านนโยบายเพิ่มภาษีคนจีนต่อปีของรัฐบาลไทย มีกลุ่มแกนนำเป็นคนจีนจากองค์กรต่าง ๆ การนัดหยุดงานนี้ยุติลงด้วยการปราบปรามด้วยกำลังของฝ่ายรัฐบาลไทย ส่วนการนัดหยุดงานครั้งต่อมา เป็นการต่อสู้เพื่อคัดค้านการขึ้นค่าเช่ารถลากของโรงเช่าขนาดใหญ่ 4 ยี่ห้อที่หากสามารถขึ้นค่าเช่าได้แล้ว โรงเช่าอื่น ๆ ก็น่าจะขึ้นค่าเช่ารถลากตามไปด้วย อันจะส่งผลต่อรายได้ของกรรมกรรถลากทุกคนให้มีน้อยลงมากยิ่งขึ้น โดยมีกลุ่มกรรมกรจีนรถลากเป็นแกนหลัก 5 คน ร่วมลงชื่อในแผ่นปลิวประกาศหยุดงานและข่มขู่ผู้ฝ่าฝืนไว้ และดูจะผนวกอุดมการณ์ชาตินิยมจีน เพราะการนัดหยุดงานถือว่าเป็นการกระทำเพื่อ “เพื่อนร่วมชาติทั้งหลาย” การนัดหยุดงานของกรรมกรรถลากซึ่งเป็นเสมือนรากฝอยของการเดินทางในย่านใจกลางของกรุงเทพฯ ย่อมส่งผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนคนชั้นกลาง ทางฝ่ายเจ้าหน้าที่รัฐจึงรีบเร่งหาทางแก้ไขปัญหาเพื่อยุติการหยุดงาน โดยทำหน้าที่เจรจากับเจ้าของโรงเช่ารถลากให้ปรับลดราคาค่าเช่าลงมาเท่าเดิม

การนัดหยุดงานของกรรมกรจีนรถลากในสมัยรัชกาลที่ 7 มี 2 ครั้ง ทั้งสองครั้งเกิดขึ้นหลังการปฏิวัติ 2475 โดยการนัดหยุดงานครั้งแรกนับเป็นครั้งใหญ่มากเพื่อเรียกร้องลดค่าเช่ารถลาก เหตุเกิดเมื่อวันที่ 4-5 สิงหาคม พ.ศ. 2475 หรือหลังปฏิวัติเปลี่ยนเป็นระบอบประชาธิปไตย

เพียงหนึ่งเดือนกว่า โดยในเหตุการณ์วันแรก ฝ่ายกรรมกรรถลากเริ่มดำเนินการหยุดงานบางส่วน วันที่สอง รถลากก็หยุดวิ่งบริการทั้งกรุงเทพฯ รถลากจำนวนมากไปจอดเรียงแถวเป็นระเบียบที่ถนนหน้าวังปารุสกวัน ซึ่งเป็นทำเนียบรัฐบาลสมัยพระยามโนปกรณ์ฯ และเป็นที่ทำการคณะราษฎร ในขณะนั้น โดยฝ่ายรถลากขอให้ทางรัฐบาลหาทางให้เจ้าของโรงเช่ารถลากลดราคาค่าเช่าที่ได้ขึ้นราคาไปแล้วเมื่อ 3-4 ปีก่อน โดยฝ่ายกรรมกรรถลากขอให้ลดราคาจากค่าเช่ากลางวัน 40 สตางค์ ลงมาเป็น 30 สตางค์ และค่าเช่ากลางคืนจาก 35 สตางค์ ลงมาเป็น 25 สตางค์ ผลของการประท้วงใหญ่ครั้งนี้ที่กรรมกรรถลากหยุดการเดินรถทั้งกรุงเทพฯ เพื่อต่อสู้กับผลประโยชน์ของตนเอง โดยที่ไม่ปรากฏว่ามีแกนนำการจัดตั้งอย่างชัดเจนแต่อย่างใด ส่งผลต่อเศรษฐกิจการค้าและการคมนาคมของประชาชนในกรุงเทพฯ อย่างยิ่ง ทั้งยังเป็นการชุมนุมของกรรมกรจีนครั้งใหญ่กลางกรุงเทพฯ ทว่าด้วยการประสานงานจากฝ่ายคณะราษฎร มี พ.อ.พระยาทรงสุรเดช เป็นผู้แทนรัฐบาลรับฟังข้อร้องเรียนของตัวแทนฝ่ายกรรมกรรถลากและขอให้ชุมนุมกันอย่างสงบ (หลักเมือง, 2476) ทางฝ่ายโรงเช่ารถลากจึงยอมตกลงลดราคาค่าเช่ารถลากให้เป็นไปตามที่ฝ่ายกรรมกรรถลากเรียกร้อง ทั้งโรงเช่ารถลากจะไม่คิดค่าเช่า 3 วันของการชุมนุมประท้วงในครั้งนี้ ทั้งยังให้โปรโมชั่นแก่กรรมกรรถลากด้วยว่า หากกรรมกรรถลากเช่ารถลากในภาคกลางวันครบ 15 วัน จะลดราคาค่าเช่าให้เป็นพิเศษ 1 วัน ส่วนกลางคืน ถ้าเช่าครบ 30 คืนจะลดค่าเช่าให้ 3 คืน

อีก 4 วันต่อมา เมื่อ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2475 รถลากกว่า 2,000 คัน ได้มาชุมนุมกันอีกครั้งที่ถนนด้านหน้าทำเนียบรัฐบาล เรียกร้องให้การเจรจาตกลงเรื่องค่าเช่าจากโรงเช่ารถลากที่เพิ่งได้ตกลงกันไปแล้วนั้นได้มีการทำสัญญาอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร ไม่ใช่เพียงการตกลงด้วยคำพูด ซึ่งฝ่ายกรรมกรรถลากกังวลว่าจะมีการบิดพลิ้วได้ในอนาคต ฝ่ายกรรมกรรถลากชุมนุมยืดเยื้อได้หลับนอนบริเวณนั้นหนึ่งคืน ในเช้าวันต่อมา เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยพร้อมด้วยตัวแทนของสองฝ่าย ได้เจรจาและตกลงกันเป็นลายลักษณ์อักษรเกี่ยวกับค่าเช่ารถลากให้เป็นไปตามที่ได้เจรจากันมาก่อน

การนัดหยุดงานของกรรมกรรถลากครั้งที่สองเกิดขึ้นปลาย พ.ศ. 2476 สมัยรัฐบาลนายพันเอก พระยาพหลพลพยุหเสนา และสถานการณ์ของประเทศเพิ่งจบจากเหตุการณ์รุนแรงทางการเมืองและการทหารคราวกบฏบวรเดชเมื่อเดือนตุลาคม การนัดหยุดงานของกรรมกรถลากครั้งนี้ เกิดขึ้นเพราะตำรวจจราจรเข้มงวดกวดขันพิเศษต่อการวิ่งรถและจอดรถลากบนถนน เหตุเกิดตั้งแต่เที่ยงของวันที่ 20 ธันวาคม รถลากหยุดลากรถทั้งกรุงเทพฯ เนื่องจากจอดรับผู้โดยสารตามถนนหลวงไม่ได้ และถ้าไม่มีผู้โดยสารนั่ง คนลากรถจะต้องลากรถไปเรื่อย ๆ ห้ามจอดตามข้อบังคับของกฎหมายรถลาก การเข้มงวดครั้งนี้ส่งผลกระทบต่อคนลากรถเพราะต้องเหนื่อยเพิ่มขึ้น และไม่ได้ผู้โดยสาร รวมทั้งการตรวจเข้มเกี่ยวกับสุขภาพของคนลากรถ การประท้วงหยุดลากรถครั้งนี้ได้รับการสนับสนุนจากโรงเช่ารถลากเพราะได้เสียประโยชน์จากการที่กรรมกร

รถลากหาเงินได้น้อยลงด้วย ในท้ายสุด ได้มีการเจรจากัน ทางฝ่ายตำรวจตกลงผ่อนปรนความเข้มงวด จึงทำให้การประท้วงหยุดลากรถยุติลงอย่างรวดเร็ว

ประเด็นที่เห็นได้ชัดเกี่ยวกับการนัดหยุดงานของกรรมกรรถลาก กล่าวคือ สมัยสมบูรณาญาสิทธิราชย์ซึ่งสืบเนื่องมาตั้งแต่ทศวรรษ 2460 สมัยรัชกาลที่ 6 จนมาถึงสมัยรัชกาลที่ 7 ได้มีกระบวนการควบคุมการเคลื่อนไหวของกรรมกรรถลากอย่างใกล้ชิด แม้ว่าปัญหาการขึ้นค่าเช่ารถลากจะได้เกิดขึ้นจริงในท่ามกลางวิกฤติเศรษฐกิจตกต่ำของไทยในต้นสมัยรัชกาลที่ 7 แล้วก็ตาม แต่กรรมกรรถลากก็ไม่อาจเคลื่อนไหวนัดหยุดงานกันได้ เพราะไม่เพียงการนัดหยุดงานของกรรมกรรถลากจะส่งผลกระทบต่อการคมนาคมของคนชั้นกลางในกรุงเทพฯ อย่างสำคัญดังที่ได้เห็นจากการนัดหยุดงานของกรรมกรรถลากเมื่อทศวรรษก่อน ทั้งในห้วงขณะนั้น เศรษฐกิจการค้าและการเดินทางของคนในกรุงเทพฯ ยังขยายตัวเพิ่มขึ้นกว่าก่อน นอกจากนั้นยังเกี่ยวพันกับทัศนคติเชิงลบของชนชั้นปกครองไทยที่มีต่อกรรมกรชาวจีนรถลาก และความกังวลใจต่อการเคลื่อนไหวของกรรมกรชาวจีนในทางการเมือง ที่สัมพันธ์กับการต่อสู้ในประเทศจีน ที่ใช้อุดมการณ์ชาตินิยมจีน ประชาธิปไตย หรือเรียกว่าฝ่ายปฏิวัติล้มล้างการปกครองราชวงศ์ชิง รวมทั้งการเคลื่อนไหวขยายสมาชิกของพรรคคอมมิวนิสต์จีน เหล่านี้เป็นอุดมการณ์ที่ผู้ปกครองไทยหวาดหวั่นต่อการแพร่กระจายไปยังคนจีนคนไทยในสังคมไทย โดยเฉพาะคนระดับล่างของสังคม และอาจกลายเป็นเครื่องมือที่ส่งผลต่อความมั่นคงของระบอบการเมืองการปกครองของเจ้านายไทย อันนำไปสู่นโยบายและการดำเนินงานปราบปรามอย่างจริงจัง (ปรารถนา โกเมน, 2533, น. 311-312; สุวดี เจริญพงศ์, 2519, น. 269; เออิจิ มูราชิมา, 2562, น. 71; Wongsurawat, 2020, p. 29) ทว่าสถานการณ์กลับเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วเมื่อเกิดการปฏิวัติ 2475 และเพียงหนึ่งเดือนต่อมาเท่านั้น กรรมกรรถลากก็สามารถนัดหยุดงานครั้งใหญ่ทั้งกรุงเทพฯ โดยใช้ทำเนียบรัฐบาลวังปารุสกวันเป็นที่รวมพล การหยุดงานของกรรมกรรถลาก ซึ่งต้องการต่อสู้เพื่อพิทักษ์ผลประโยชน์ของตนเองมาหลายปีแล้วแต่ไม่อาจทำได้ หากในครั้งนี้ ผู้นำกลุ่มคณะราษฎรได้ออกมาช่วยเหลือฝ่ายกรรมกรอย่างกระตือรือร้น และถือว่าการนัดหยุดงานเป็นสิทธิเสรีภาพของพลเมืองตามระบอบประชาธิปไตย ทั้งยังได้ทำหน้าที่ช่วยเหลือเจรจาและกดดันให้เจ้าของโรงเช่ารถลากยอมลดราคาตามข้อเรียกร้องของฝ่ายกรรมกร ทั้งยังสามารถรวมตัวนัดหยุดงานอีกครั้ง เพื่อทำให้ข้อตกลงได้เป็นสัญญาลายลักษณ์อักษร โดยมีเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยเป็นประธานการเจรจาของสองฝ่ายระหว่างเจ้าของโรงเช่ารถลากกับกรรมกร ทั้งการนัดหยุดงานครั้งที่สองในปลาย พ.ศ. 2476 แม้ฝ่ายกรรมกรรถลากจะร่วมมือกับฝ่ายเจ้าของโรงเช่ารถลาก เพื่อคัดค้านการปฏิบัติหน้าที่อย่างเข้มงวดของฝ่ายเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่เราก็เห็นได้ว่า ฝ่ายตำรวจต้องยอมถอยและผ่อนปรนต่อฝ่ายกรรมกรรถลาก แม้ว่าฝ่ายกรรมกรรถลากจะไม่ปรากฏชื่อแกนนำที่แน่ชัด แต่กรรมกรรถลากซึ่งเป็นชาวจีนทั้งหมดต่างมีวิธีการสื่อสารด้วยภาษาจีนของตน เพื่อการนัดหมายหยุดงานและเป้าหมายที่ชัดเจนต่อประเด็นข้อต่อสู้เรียกร้อง อย่างไรก็ตาม กรรมกรรถลากชาวจีน

แม้มีจำนวนมากหลายพันคนในกรุงเทพฯ แต่ก็เป็นคนจีนอพยพผู้ที่หาเช้ากินค่ำมากเกินกว่าจะสามารถร่วมมือกันจัดตั้งกลุ่มสมาคมกรรมกรเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของตนเองได้ตลอดมา

4. การนัดหยุดงานของกรรมกรขนข้าว

การค้าข้าวของไทยไปต่างประเทศ มีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วหลังสนธิสัญญาเบาว์ริง พ.ศ. 2398 ส่งผลต่อการขยายพื้นที่การเพาะปลูกข้าว จากเดิมเน้นการบริโภคภายในประเทศ เมื่อมาถึงในสมัยรัชกาลที่ 7 พื้นที่ปลูกข้าวทั้งประเทศต้นรัชสมัย พ.ศ. 2468 มี 17.10 ล้านไร่ ปีสุดท้ายของรัชสมัย พ.ศ. 2477 เพิ่มเป็น 20.85 ล้านไร่ (มยุรี นกยูงทอง, 2520, น. 288) โดยราว 12 ล้านไร่อยู่ในภาคกลาง (เจมส์ ซี อินแกรม, 2552, น. 66) ผลผลิตข้าวทั้งประเทศมีสูงสุด พ.ศ. 2469 ปริมาณ 87.10 ล้านหาบ ปีต่อมาค่อยๆ ลดลง พ.ศ. 2472 เหลือเพียง 64.58 ล้านหาบ แล้วมีปริมาณเพิ่มขึ้นในปีต่อ ๆ มา พ.ศ. 2475 มีผลผลิต 85.27 ล้านหาบ พ.ศ. 2476 มี 83.46 ล้านหาบ และปีสุดท้ายแห่งรัชสมัย พ.ศ. 2477 มีผลผลิตข้าวทั้งประเทศ 76.63 ล้านหาบ (มยุรี นกยูงทอง, 2520, น. 289)

ข้อมูล พ.ศ. 2472 มีโรงสีอยู่ 593 โรง โดยจำนวน 528 โรงอยู่ในภาคกลาง หรือร้อยละ 89 มี 27 โรงอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มี 28 โรงในภาคใต้ และ 10 โรงในภาคเหนือ โรงสีในกรุงเทพฯ ธนบุรี จะเป็นโรงสีขนาดใหญ่ที่มีกำลังการสีข้าวได้วันละ 100-200 ตัน ส่วนโรงสีต่างจังหวัดจะมีขนาดเล็กที่สีข้าวได้วันละ 8-12 ตัน และขนาดกลางสีข้าวได้วันละ 30-40 ตัน (ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ, 2521, น. 206-211)

ปริมาณการค้าส่งออกข้าวของไทยและมูลค่าข้าวส่งออกได้ขึ้นมาสูงสุดในปี พ.ศ. 2470 ที่ส่งออกข้าวถึง 28.67 ล้านหาบ ราคาหาบละ 7.02 บาท มูลค่ารวม 201.15 ล้านบาท พ.ศ. 2471 ส่งออกข้าว 24.66 ล้านหาบ หาบละ 7.10 บาท รวม 175.12 ล้านบาท พ.ศ. 2472 ส่งออก 18.86 ล้านหาบ หาบละ 7.37 บาท รวม 139.08 ล้านบาท พ.ศ. 2473 ส่งออก 17.11 ล้านหาบ หาบละ 6.02 บาท รวม 103.06 ล้านบาท พ.ศ. 2474 ส่งออก 22.20 ล้านหาบ หาบละ 3.49 บาท รวม 77.50 ล้านบาท พ.ศ. 2475 ส่งออก 27.86 ล้านหาบ หาบละ 3.38 บาท รวม 94.20 ล้านบาท พ.ศ. 2476 ส่งออก 27.72 ล้านหาบ หาบละ 2.99 บาท รวม 82.92 ล้านบาท พ.ศ. 2477 ส่งออก 33.70 ล้านหาบ หาบละ 2.92 บาท รวม 98.43 ล้านบาท พ.ศ. 2478 ส่งออก 25.02 ล้านหาบ หาบละ 3.36 บาท รวม 90.83 ล้านบาท (มยุรี นกยูงทอง, 2520, น. 275) จากข้อมูลการค้าส่งออกข้าวในสมัยรัชกาลที่ 7 ได้แสดงให้เห็นถึงปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณและราคาข้าวไทยอย่างสูงมาก วิกฤติด้านราคาข้าวส่งออกนี้ได้ส่งผลให้โรงสีหาทางสร้างรายได้โดยการไปแบ่งรายได้ของกรรมกรขนข้าว ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของการนัดหยุดงานของกรรมกรขนข้าวในปี พ.ศ. 2476

ปริมาณข้าวเปลือกที่หลั่งไหลมายังโรงสีในกรุงเทพฯ และธนบุรี ข้อมูลปี พ.ศ. 2472 มีทั้งสิ้น 914,758.10 เกวียน โดยมาทางรถไฟ 127,856.48 เกวียน คิดเป็น 14% ส่วนใหญ่มาทางเรือ 786,901.62 เกวียน คิดเป็น 86% ดังนั้น ปริมาณเรือทุกประเภทของไทยจึงเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงสิบปีที่ผ่านมา โดยรัฐบาลได้เก็บข้อมูลเรือเปรียบเทียบระหว่าง พ.ศ. 2462 และ 2472 ไว้ว่า เรือกลไฟ 240 ลำ เพิ่มเป็น 337 ลำ เรือยนต์ 331 ลำ เพิ่มเป็น 1,538 ลำ เรือบรรทุกสินค้า 22,359 ลำ เพิ่มเป็น 47,214 ลำ เรือใช้สอย 256,115 ลำ เพิ่มเป็น 564,315 ลำ รวมเรือทุกประเภทจาก 278,474 ลำ เพิ่มเป็น 611,525 ลำ (หจช. ร.7 ม.4.4/3, 2472) ข้อมูลนี้ชี้ว่าการค้าข้าวที่คึกคักหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ทำให้คนไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในที่ราบลุ่มภาคกลางเข้าร่วมการผลิตและการค้าข้าวนี้มาก กระทั่งสามารถจินตนาการเห็นภาพเรือประเภทต่าง ๆ ผ่านไปมาเต็มลำน้ำเจ้าพระยาที่บางกอก

สำหรับการขนส่งข้าวเปลือกทางเรือ มาไกลที่สุดจากเมืองนครปฐม สุพรรณบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี นครสวรรค์ พิษณุโลก โดยมีค่าขนส่งสูงถึงเกวียนละ 10 บาท (ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ, 2521, น. 250-251)

โรงสีสมัยใหม่มีแรงงานในโรงสีแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ประเภทแรกเป็นพวกที่ไม่ต้องใช้งานหนัก เป็นเจ้าหน้าที่โรงสีและพวกดูแลด้านช่างเครื่องยนต์ โรงสีทั่วไปในกรุงเทพฯ ธนบุรี จะมีแรงงานกลุ่มนี้ราว 25 คน แต่ถ้าดำเนินการในช่วงกลางคืนด้วยก็ต้องเพิ่มคนไปอีกหนึ่งเท่าตัว จ่ายค่าแรงให้ราว 25-30 บาทต่อเดือน (ประมาณ 80 สตางค์ - 1 บาทต่อวัน) ประเภทที่ 2 เป็น *กุลี* หรือกรรมกรขนข้าว กรรมกรส่วนใหญ่เป็นคนจีนแต้จิ๋ว แต่ก็มีกรรมกรคนไทยด้วย ซึ่งมีข่าวการทะเลาะกันของสองกลุ่มกรรมกรนี้ในโรงสีที่ได้สร้างปัญหาให้กับฝ่ายโรงสีอยู่บ้าง และบางโรงสียังมีกรรมกรหรือกุลีแขกอินเดียมาจากกลิงคะและมัทราส แต่ที่กล่าวกันว่าเป็นกรรมกรที่แข็งแรงกว่าใครคือกรรมกรจีน

กรรมกรขนข้าวในโรงสีมี 4 แบบ (ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ, 2521, น. 231-234) ได้แก่ 1) กรรมกรใช้สอยในโรงสี 2) กรรมกรแบกกระสอบข้าวหน้าโรงสี 3) กรรมกรหาบข้าว และ 4) กรรมกรตวงข้าวและหาบข้าวจากเรือข้าว โรงสีขนาดใหญ่มีกรรมกรต่าง ๆ ราว 100-200 คน ค่าใช้จ่ายของกรรมกรจีนขนข้าวนั้นแต่ละคนต้องจ่ายค่าเช่าบ้าน ค่าอาหารของตน ค่าใช้จ่ายประจำวัน และเก็บเงินส่งกลับบ้านที่เมืองจีน

หลังสงครามกลางเมืองที่เรียกว่ากบฏบวรเดชในช่วงตุลาคม พ.ศ. 2476 สงบลง กรรมกรขนข้าวในโรงสีก็มีการเคลื่อนไหวเพื่อต่อสู้เรียกร้องค่าแรงการขนข้าวต่อเกวียนที่สูงขึ้น (ศิโรตม์ คล้ามไพบูลย์, 2542, น. 197-240) โดยมีผู้แทนกรรมกรจีนโรงสี 32 โรงสีในกรุงเทพฯ ธนบุรี เดินทางไปพบกับนายถวัติ ฤทธิเดช ผู้ซึ่งได้ภาพลักษณ์ว่าเป็นผู้นำกรรมกรที่ช่วยต่อสู้เพื่อค่าแรงและสวัสดิการที่เป็นธรรม ตัวแทนกรรมกรจีน 8 คน ได้แก่ นายผ่อง สุวรรณเวช, นายนิ้มเต็กเจี่ย, นายเอี้ยเอี้ยมเฟียว, นายนิ่มซุ่นเซียง, นายซิมเซี้ยงโม่, นายโง่วก๊กเพ้ง, นายเอี้ยงเฮียงหลี

และนายเจ็งโป๊ โดยประมาณว่ามีกรรมกรกว่า 3,000 คนได้รับความเดือดร้อน จากการเคลื่อนไหวของฝ่ายกรรมกรขนข้าว นายถวัติได้ทำหนังสือในนามผู้แทนกรรมกรจีนขนข้าวไปยังพระยาพหลฯ นายกรัฐมนตรี เมื่อกลางมกราคมว่า โรงสีได้ลดค่าแรงกรรมกรจีนขนข้าวในโรงสีกรุงเทพฯ และธนบุรี จากเดิมเคยได้ 1.50 บาทต่อเกวียน กลับลดมาเหลือ 60 สตางค์ต่อเกวียน ขณะที่เจ้าของโรงสียังคงหักเงินค่าข้าวเกวียนละ 3 บาทจากผู้ที่เอาข้าวมาขายเท่าเดิม โดยฝ่ายโรงสีเก็บเงินไว้เป็นของตนเองถึง 2.40 บาท ดังนั้น ฝ่ายกรรมกรจึงขอให้นายกรัฐมนตรี “หาทางปรองดองระหว่างพวกเจ้าของโรงสีและกรรมกร” โดยขอให้ทางฝ่ายเจ้าของโรงสีต่าง ๆ จ่ายค่าแรงขนข้าวให้แก่กรรมกรในราคาเดิม ขณะที่ทางโรงสีก็ได้ให้ตัวแทนของตนคือนายมังกร สามเสน ทำหนังสือชี้แจ้งไปยังนายกรัฐมนตรีถึงสภาพการณ์ปัญหาของโรงสีที่กำลังอยู่ในภาวะคับขันและหลายโรงสีอาจต้องหยุดการสีข้าว ทั้งนี้เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของฝ่ายเจ้าของโรงสี (ปรารถนา โกเมน, 2533, น. 341)

หากเราพิจารณาถึงบริบททางเศรษฐกิจโลกที่ตกต่ำมาหลายปีในสมัยรัชกาลที่ 7 และการขายข้าวมีปัญหาด้านราคาในตลาดโลก เป็นไปได้ว่าในหลายปีที่ผ่านมา ฝ่ายโรงสีได้ลดค่าแรงของกรรมกรขนข้าวลง เพื่อให้เป็นรายได้ของฝ่ายโรงสีที่เพิ่มขึ้น ดังจะเห็นได้ว่าราคาข้าวต่อหาบที่ขายส่งออกได้ลดลงอย่างมากถึงต่ำกว่าหาบละ 4 บาท มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2474 และราคาตกลงไปอีกโดยต่ำกว่าหาบละ 3 บาท ในปี พ.ศ. 2476 แต่ภายใต้บริบทการเมืองสมัยสมบูรณาญาสิทธิราชย์ กรรมกรก็อาจไม่มีช่องทางที่จะแสดงพลังเพื่อต่อรองด้านค่าแรงมากนัก ทว่าเมื่อเปลี่ยนระบอบการปกครองใหม่ บวกกับมีการชุมนุมนัดหยุดงานกรรมกรรถลาก และการจัดตั้งสมาคมกรรมกรของรถราง ก็เป็นตัวอย่างของการต่อสู้ที่บรรลุความสำเร็จในการเรียกร้องผลประโยชน์ค่าแรงและสวัสดิการของกรรมกร รวมทั้งมีผู้นำที่ช่วยเหลือกรรมกรเช่นนายถวัติ ฤทธิเดชและเพื่อน จึงทำให้กรรมกรจีนขนข้าวรวมกำลังเพื่อเรียกร้องผลประโยชน์ที่พึงได้รับของตนเอง การที่กรรมกรขนข้าวสามารถรวมพลังกันได้จาก 32 โรงสีขนาดใหญ่ย่อมไม่ใช่เรื่องง่าย ดังนั้น การเคลื่อนไหวต่อสู้เพื่อรายได้ครั้งนี้จึงเป็นเรื่องใหญ่สำคัญยิ่งในสังคมไทยอย่างที่ไม่เคยปรากฏพลังกรรมกรเช่นนี้มาก่อน

กรรมกรขนข้าวได้นัดหยุดงานกันตั้งแต่วันที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2476 (เปลี่ยนปีศักราชวันที่ 1 เมษายน) หลังจากไม่มีท่าทีว่าข้อเรียกร้องเรื่องราคาค่าขนข้าวจะได้รับการตอบสนองจากฝ่ายโรงสี ฝ่ายรัฐบาลพระยาพหลฯ ได้ขอร้องให้นายตันซิวเม้ง หวั่งหลี พ่อค้านักธุรกิจค้าข้าวและธนาคาร ซึ่งเป็นนายกสมาคมพาณิชย์จีนแห่งกรุงสยาม ระหว่างปี พ.ศ. 2475-2479 สมาคมนี้เดิมคือ *เซียงหวย* ตั้งมาแล้วกว่าสิบปี เปลี่ยนชื่อเป็นสมาคมนี้เมื่อ พ.ศ. 2471 ในทศวรรษ 2470 สมาคมเซียงหวย “เป็นสมาคมที่มีฐานะสูงส่งและมีบทบาทมากที่สุดในชุมชนชาวจีนของไทย” มีสมาชิกกว่า 2,000 คน มีความสัมพันธ์ที่ดีกับกลุ่มโรงสีไฟของคนจีนในไทย ใน พ.ศ. 2475 นายตันซิวเม้งยังได้รับแต่งตั้งจากรัฐบาลจีนนานกิงให้เป็น “ข้าหลวงพาณิชย์จีน” ทำหน้าที่คล้าย

กงสุลของจีนในไทย ซึ่งแสดงให้เห็นสถานภาพและความสำคัญของนายตันซิวเม้ง (ปรารถนา โกเมน, 2533, น. 313-319, 328) โดยรัฐบาลขอให้นายตันซิวเม้งเจรจากับฝ่ายโรงสีใน 2 ประเด็น คือ ประเด็นแรกให้ยกเลิกการเรียกเก็บเงินจากชาวนาผู้นำข้าวมาขายในอัตราเกวียนละ 3 บาท และประเด็นที่สองให้ตกลงเรื่องค่าจ้างขนข้าวของกรรมกรจีนให้เป็นที่แน่นอน ในช่วงเย็นของวันที่ 3 กุมภาพันธ์ หรือรวม 6 วันของการนัดหยุดงาน ฝ่ายกรรมกรขนข้าวก็ได้กลับเข้าทำงานตามปกติ

ผลการนัดหยุดงานนั้นเป็นผลดีแก่กรรมกรและชาวนา โดยฝ่ายโรงสีเรียกเงินจากเจ้าของเรือข้าวที่นำมาขายลดลงจากเกวียนละ 3 บาท เหลือเกวียนละ 1 บาท 25 สตางค์ ส่วนกรรมกรขนข้าวได้ค่าแรงเพิ่มขึ้นจากเกวียนละ 60 สตางค์ เป็น 80 สตางค์ ทว่าฝ่ายกรรมกรขนข้าวคิดว่าเงินที่เก็บจากเรือขนข้าวมาขายเกวียนละ 1 บาท 25 สตางค์ นั้นพึงเป็นของกรรมกรมากกว่า กรรมกรจึงนัดหยุดงานกันอีกในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2476 โดยครั้งนี้มีสถานการณ์รุนแรง เพราะฝ่ายโรงสีหากรรมกรกลุ่มอื่นมาขนข้าวแทน ทางตำรวจได้จับกรรมกรจีน 30 คนที่ก่อเหตุดังกล่าวไปกักขังไว้ที่สถานีตำรวจปากคลองสาน เพื่อรอการเนรเทศ ฝ่ายรัฐบาลได้ให้กระทรวงเศรษฐการคิดอัตราค่าจ้างกรรมกรขนข้าวที่เหมาะสม แต่ในระหว่างนี้ขอให้ทั้งฝ่ายโรงสีและฝ่ายกรรมกรใช้อัตราค่าจ้างต่อเกวียนที่ปรับใหม่นี้ไปพลางก่อน ฝ่ายเจ้าของโรงสีซึ่งเป็นกลุ่มเจ้าของกิจการคนจีนที่เข้มแข็งก็จะใช้วิธีการปิดโรงสีเพื่อให้กรรมกรขนข้าวขาดรายได้ ขณะที่นายตันซิวเม้งซึ่งเป็นบุคคลที่มีสถานภาพทางสังคมเศรษฐกิจ ได้เสนอให้ทางรัฐบาลพระยาพหลฯ หาทางเอานายถวัติออกจากการเคลื่อนไหวของกรรมกรขนข้าวในครั้งนี้ ก็จะแก้ไขปัญหาได้ (หนังสือลงวันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2476) เพราะ “หากนายถวัติ ฤทธิเดช เลิกทำการส่งเสริมกรรมกรก็จะไม่กำเริบเสิบสาน ความเรียบร้อยก็จะมีได้ดังเดิม เพราะฉะนั้น ข้าพเจ้าจึงอยากขอความกรุณาใต้เท้า ได้โปรดพิจารณาถึงพฤติการณ์ของนายถวัติ และมูลเหตุแห่งความยุ่งยากครั้งนี้ และโปรดแนะนำหรือทัดทานนายถวัติกับพวก อย่าให้มายุ่งกับกรรมกรโรงสีต่อไป” ต่อมาในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ โรงสีเปิดโรงงานและกรรมกรขนข้าวก็กลับทำหน้าที่ตามปกติ รวมระยะโรงสีปิดไปครั้งนี้ 7 วัน แม้ว่าในช่วงกลางเดือนมีนาคมต่อมา ฝ่ายกรรมกรขนข้าวจะพยายามนัดหยุดงานเพื่อให้ประเด็นการเรียกร้องค่าแรงขนข้าวของฝ่ายตนบรรลุผล แต่จากการที่นายถวัติและเพื่อนถูกกันออกจากการเคลื่อนไหวของกรรมกรขนข้าว รวมทั้งทุนเพื่อหยุดงานของฝ่ายกรรมกรมีไม่พอเพียง จึงหยุดงานได้เพียงช่วงสั้นมาก และต้องกลับเข้าสู่การทำงานตามปกติ

5. ปัจจัยการนัดหยุดงาน

เมื่อพิจารณาการนัดหยุดงานของกรรมกรทั้ง 3 กลุ่มในสมัยพระปกเกล้าฯ สามารถพิจารณาปัจจัยการนัดหยุดงานได้ 4 ประการ

ประการแรก ปัจจัยเศรษฐกิจตกต่ำ

ปัญหาทางการเงินการคลังของรัฐบาลที่สืบเนื่องมาจากสมัยพระมงกุฎเกล้าฯ รัชกาลที่ 6 (พ.ศ. 2453-2468) อันเกิดจากการจัดงบประมาณรายจ่ายประจำปีของรัฐบาลแบบขาดดุลตลอดมา สภาพการณ์ดังกล่าวก็มีการแสวงหาทางแก้ไขปัญหาว่าจะหารายได้เพิ่มจากภาษีทางใดได้บ้าง และจะตัดรายจ่ายของรัฐบาลในทางใดได้บ้าง แต่ทว่ารัฐบาลยังไม่สามารถสรุปเป็นนโยบายได้ รัชกาลที่ 6 ก็สวรรคต (พรเพ็ญ ฮั่นตระกูล, 2517, น. 89, 117; มยุรี นกยูงทอง, 2520, น. 45-59) ดังนั้น การแก้ไขปัญหาทางการเงินการคลังจึงเป็นภาระหนักหน่วงของรัชสมัยพระปกเกล้าฯ

ปัญหาทางการเงินการคลังของประเทศ ถูกกระหน่ำด้วยวิกฤติเศรษฐกิจตกต่ำอย่างต่อเนื่องจากหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 และปัญหาการผลิตข้าวของไทยที่ไม่ได้ผลดีในบางปี ทั้งยังเพิ่มระดับด้วยวิกฤติตลาดหุ้นนิวยอร์กที่ปรากฏขึ้นในปีแรกของสมัยรัชกาลที่ 7 และมีความรุนแรงส่งผลมายังเศรษฐกิจโลกและไทยนับจาก พ.ศ. 2472 เป็นต้นมา ผลสำคัญที่กระทบต่อเศรษฐกิจไทยคือมูลค่าสินค้าส่งออกของไทยลดลง และปัญหารายได้ของรัฐบาลลดลง ทว่าใน 4 ปีแรก รัฐบาลยังมีรายจ่ายเกินดุลรายได้ คือ พ.ศ. 2469 - 2472 เกินดุลถึง 6.8, 17.3, 7.0, 0.9 ล้านบาทตามลำดับ ดังนั้น จากงบประมาณรายจ่ายของรัฐบาลเกินดุลรายได้ ทั้งภายใต้วิกฤติเศรษฐกิจตกต่ำจาก พ.ศ. 2472 รัฐบาลจึงต้องยิ่งหาทางบีบรัดรายจ่ายโดยการตัดทอนด้านต่าง ๆ แบบรุนแรง ทำให้สามปีท้ายของสมบูรณาญาสิทธิราชย์ พ.ศ. 2473 - 2475 แม้รัฐบาลจะสามารถทำให้รายจ่ายมีน้อยกว่ารายได้ถึง 10.2, 5.9 และ 4.2 ล้าน (มยุรี นกยูงทอง, 2520, น. 86-87, 134-136) แต่แนวทางหารายได้เพิ่มของรัฐบาล ก็เป็นปัจจัยให้สภาพตกต่ำทางเศรษฐกิจมีสภาพวิกฤติยิ่งขึ้น เพราะการกวดขันหารายได้เพิ่มนำไปสู่การเร่งรัดบังคับชาวนาให้จ่ายภาษีที่นา ภาษีสวน ภาษีสมพัตสร ภาษีต่าง ๆ ที่ประชาชนทำมาหากิน อันนำไปสู่การยึดทรัพย์สินของชาวนาทั้งที่ดินและเครื่องทำนาวัวควายไปขายทอดตลาด โดยเฉพาะในบริเวณจังหวัดในภาคกลาง และการเน้นตรวจตราจับผู้ที่ยังไม่เสียเงินรัชชูปการชายสามัญชนคนละ 6 บาท โดยให้นำตัวมาร้อยโซ่เพื่อนำไปใช้งานโยธาใช้แรงงานเพื่อเป็นค่าเงินทดแทน (คาดว่าจะเก็บภาษี พ.ศ. 2475 ทุกประเภทได้เพียง 68.05 ล้านบาท โดยเป็นภาษีรัชชูปการ 8 ล้านบาท คิดเป็น 11.75% ภาษีค่านา 6.55 ล้านบาท คิดเป็น 9.62% สองรายการนี้ก็รวมเป็นเงินรายได้ถึง 21.37% หรือราว 1 ใน 5 ของรายได้ประเทศ) สภาพการณ์ดังกล่าวจึงได้สร้างความเดือดร้อนต่อประชาชนให้มีระดับเพิ่มขึ้น

สภาพปัจจัยเศรษฐกิจทั้งระดับโลกและระดับประเทศ ตลอดทั้งนโยบายด้านการเงินการคลังของรัฐบาล การแสวงหารายได้จากภาษีที่เข้มข้น การตัดทอนรายจ่ายของราชการ ก็

สะท้อนภาพต่อแนวทางการแก้ไขปัญหาในภาคธุรกิจเอกชนในบริบทดังกล่าว ดังเห็นได้จากรถรางไฟฟ้าซึ่งได้แปลงเป็นบริษัทสัญชาติไทยด้วยการลงทุนของพระคลังข้างที่ของรัชกาลที่ 7 เมื่อ พ.ศ. 2470 โดยกรรมกรบริษัทนี้เป็นคนสัญชาติไทยที่มีราว 200 คน กรรมกรได้รับค่าแรงวันละ 1 บาท แต่พอมา พ.ศ. 2471 บริษัทรถรางไฟฟ้ากลับลดค่าจ้างกรรมกรวางรางรายวันเหลือเพียงวันละ 75 สตางค์ กรรมกรแผนกเบ็ดเตล็ดเหลือเพียง 85 สตางค์ พร้อมตัดสวัสดิการตั๋วรถรางไป-กลับบ้านและที่ทำงานที่ได้ฟรีลงไป ซึ่งเท่ากับเพิ่มค่าใช้จ่ายการเดินทางให้กับกรรมกรบริษัทของตน ทั้งนี้ฝ่ายบริษัทให้เหตุผลว่า เพราะบริษัทมีการขยายงานรถรางไฟฟ้าจึงได้เพิ่มจำนวนกรรมกรจากเดิม 40 คน มาเป็นราว 200 คน ดังนั้น จึงมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจึงต้องลดค่าแรงกรรมกรลง ส่วนที่ตัดค่าตั๋วฟรีรถราง เพราะมีกรรมกรบางคนเอาตั๋วฟรีไปขายให้บุคคลอื่น หาเงินเข้ากระเป๋าตนเองเพิ่มขึ้น ทั้งยังมีลักษณะเดียวกันกับเจ้าของโรงเช่ารถลากที่ภายใต้วิกฤติเศรษฐกิจในช่วง พ.ศ. 2472 - 2473 นี้ ได้รวมตัวกันขึ้นราคาค่าเช่ารถลาก จากเดิมค่าเช่ากลางวันกลางคืนที่ 31 สตางค์ เช่าทั้งวัน 62 สตางค์ โดยขึ้นเป็นกลางวัน 40 สตางค์ กลางคืน 35 สตางค์ รวมเช่ารถลากทั้งวัน 75 สตางค์ เพิ่มราคาไปถึง 13 สตางค์ต่อวัน ส่วนกรรมกรขนข้าว ภายใต้บริบทข้าวสารราคาถูกลงอย่างมากใน พ.ศ. 2474 - 2475 โรงสีขนาดใหญ่ในกรุงเทพฯ ธนบุรี จึงแสวงหารายได้เพิ่มขึ้นด้วยการลดค่าแรงกรรมกรขนข้าวจากที่เคยได้เกวียนละ 1.50 บาท เหลือเพียง 60 สตางค์ ทั้งสามกรณีนี้แสดงให้เห็นว่า วิธีการแก้ไขปัญหาจากวิกฤติเศรษฐกิจของกลุ่มเจ้าของโรงเช่ารถลาก และกลุ่มเจ้าของโรงสี ต่างมีลักษณะที่คล้ายคลึงกัน คือ หันมาขูดรีดค่าแรงของกรรมกร ด้านหนึ่งเพราะเจ้าของกิจการทั้งสองประเภทสามารถรวมตัวกันอย่างเข้มแข็งในนามกลุ่มธุรกิจของคนจีน ทำให้มีพลังอำนาจในการที่จะลดค่าแรงจากกรรมกรชาวจีนด้วยกันเอง ซึ่งเสมือนเป็นคนชายขอบของรัฐไทย ส่วนบริษัทรถรางไฟฟ้าในฐานะเป็นบริษัทสัญชาติไทยของพระคลังข้างที่ อาจมีวิธีคิดเช่นเดียวกับการบริหารงานของรัฐบาลคือตัดทอนรายจ่ายของบริษัทด้วยการลดต้นทุนจากค่าแรงของกรรมกรไทย และตัดสวัสดิการกรรมกรซึ่งเป็นการรักษารายจ่ายบริษัทให้ลดลง

ประการที่สอง ปัจจัยค่าแรงและสวัสดิการของกรรมกร

ในด้านกลับกัน จากการกระทำของฝ่ายนายจ้างที่ต้องการหารายได้ที่เพิ่มมากขึ้นจากค่าแรงของกรรมกร ประเด็นค่าแรงและสวัสดิการของกรรมกรก็เป็นปัจจัยของการร่วมมือกันนัดหยุดงานของกรรมกรทั้ง 3 กลุ่ม กรณีกรรมกรรถรางซึ่งเป็นกรรมกรภายในบริษัทเดียวกัน เคยมีประสบการณ์ของการรวมพลังต่อสู้กับประเด็นความไม่เป็นธรรมในการไล่กรรมกรออกจากงานโดยการนัดหยุดงานครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2454 และการนัดหยุดงานครั้งที่สองเมื่อ พ.ศ. 2465 เพื่อประท้วงเรื่องระเบียบข้อบังคับและบทลงโทษที่รุนแรง และลงโทษด้วยวิธีการตัดเงินรายได้ของฝ่ายกรรมกร ดังนั้น พ.ศ. 2471 เมื่อบริษัทรถรางปรับลดเงินค่าจ้างรายวันและสวัสดิการด้านตั๋วรถรางฟรีลง ก็เป็นปัจจัยการนัดหยุดงานที่สำคัญของฝ่ายกรรมกรรถราง กรณีกรรมกรรถลาก

ที่แม้จะมีลักษณะการทำมาหากินแบบปัจเจกบุคคลและมีความสัมพันธ์แบบอุปถัมภ์กับโรงเช่ารถลากหลายสิบโรง ซึ่งยากต่อการที่จะประสานงานเพื่อรวมพลังเป็นหนึ่งเดียวและทำการนัดหยุดงานเพื่อพิทักษ์ผลประโยชน์ของกรรมกรจีนรถลาก แต่ด้วยความเป็นคนจีนชาติเดียวกันและการสามารถสื่อสารด้วยภาษาเดียวกันบนท้องถนน จึงทำให้ก่อนหน้านั้นกรรมกรรถลากก็เคยหยุดงานจากการบังคับโดยคนจีนกลุ่มอื่นครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2453 เพื่อคัดค้านการปรับวิธีการเสียภาษีรายปีที่เพิ่มขึ้นของคนจีนต่างด้าวทั้งหมด และอีกครั้งใน พ.ศ. 2459 ทว่าครั้งนี้เป็นการนัดหยุดงานเพื่อพิทักษ์ผลประโยชน์โดยตรงของกรรมกรรถลาก ที่ต่อสู้คัดค้านการขึ้นค่าเช่ารถลากรายวันจากโรงเช่ารถลาก 4 ยี่ห้อใหญ่ ดังนั้น การขึ้นค่าเช่ารถลากของทุกโรงเช่ารถลากที่ร่วมมือกันตั้งแต่ช่วง พ.ศ. 2473 - 2474 ก็ย่อมเป็นปัจจัยสำคัญของการนัดหยุดงานอีกครั้งของกรรมกรรถลาก แม้ว่ากว่าที่จะสามารถรวมตัวนัดหยุดงานได้จริงก็เมื่อหลังการปฏิวัติ 2475 ซึ่งก็เป็นลักษณะเดียวกันกับกรรมกรขนข้าวที่ยากจะรวมตัวกันเนื่องจากอยู่ในโรงสีต่าง ๆ แต่การถูกลดค่าแรงขนข้าวต่อเกวียนลงก็เป็นปัจจัยที่ทำให้ต้องต่อสู้เพื่อพิทักษ์ผลประโยชน์ของฝ่ายกรรมกรขนข้าวที่สำคัญ

ประการที่สาม ปัจจัยผู้นำกรรมกร

การนัดหยุดงานของกรรมกรทั้ง 3 กลุ่มในกรุงเทพฯ จะเป็นไปไม่ได้เลยหากไม่มีผู้นำกรรมกร กรณีกรรมกรรถราง การมีผู้นำที่อยู่นอกกลุ่มกรรมกร แต่มีความเห็นอกเห็นใจและต้องการช่วยเหลือเพื่อพิทักษ์ผลประโยชน์ของกรรมกร เช่น นายถวัติ ฤทธิเดช และเพื่อน จึงมีความสำคัญยิ่งที่ช่วยให้เหล่ากรรมกรสามารถรวมตัวต่อสู้กับการกระทำที่ไม่เป็นธรรมของฝ่ายบริษัทได้ นายถวัติได้เปิดกิจการหนังสือพิมพ์กรรมกรในปลายสมัยรัชกาลที่ 6 เมื่อ พ.ศ. 2465 ขณะอายุ 30 ปี เพื่อเป็นกระบอกเสียงและพิทักษ์สิทธิผลประโยชน์ของเหล่ากรรมกรในไทย แต่ฝ่ายรัฐบาลก็หาทางปิดหนังสือพิมพ์นี้ในอีกสองปีต่อมา ทว่านายถวัติก็หาทางเปิดหนังสือพิมพ์ฉบับใหม่ ที่ขยายประเด็นเพิ่มขึ้นไปเป็นการวิพากษ์วิจารณ์และตรวจสอบรัฐบาลสมบูรณาญาสิทธิราชย์กระทั่งปลาย พ.ศ. 2468 นายถวัติถูกจับกุมตัวไปขังในข้อหาหมิ่นประมาทเสนาบดีผู้ใหญ่ นายถวัติได้เคลื่อนไหวเพื่อผลักดันการสร้างองค์กรกลางกรรมกรเพื่อเป็นศูนย์กลางของกรรมกรทุกสาขาอาชีพที่ชื่อ “สถานแทนทวยราษฎร์” แม้จะไม่ประสบความสำเร็จเนื่องจากกรรมกรในไทยเป็นกรรมกรลูกจ้างแบบรายวันที่มีค่าแรงน้อยมาก จึงไม่สามารถแบ่งปันเงินมาเป็นค่าสมาชิก เพื่อให้องค์กรกลางกรรมกรสามารถบริหารงานได้อย่างยืนยาว องค์กรนี้จึงต้องปิดตัวลง แต่นายถวัติก็ยังดำเนินงานช่วยเหลือกรรมกรในด้านต่าง ๆ เป็นการส่วนตัวตลอดมาในฐานะผู้นำปัญญาชนของฝ่ายกรรมกร กรณีกรรมกรรถรางนัดหยุดงานเมื่อ พ.ศ. 2471 ความสำเร็จดังกล่าวก็มาจากการหนุนช่วยของนายถวัติ บทบาทนายถวัติเกี่ยวกับกรรมกรมีอย่างแข็งขันต่อเนื่องมาจนถึงหลังการปฏิวัติ 2475 ที่นายถวัติและเหล่ากรรมกรรถรางสามารถผลักดันให้รัฐบาลคณะราษฎร

ยอมอนุมัติให้กรรมกรสามารถจัดตั้งสมาคมของตนเองได้ โดยนายถวัติได้เป็นนายกสมาคมกรรมกรรถรางแห่งสยามเป็นคนแรก

ทั้งนี้สามารถวิเคราะห์ปัจจัยการลดบทบาทของนายถวัติ ฤทธิเดช ในฐานะผู้นำกรรมกรในบริบททางการเมืองได้สามประการที่เกี่ยวเนื่องกัน ประการแรก นายถวัติเป็นผู้ที่มีบทบาทในการวิพากษ์วิจารณ์เจ้านายและระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์มายาวนาน ตั้งแต่ก่อนปฏิวัติ 2475 และในช่วงหลังการปฏิวัติ นายถวัติได้ฟ้องพระปกเกล้าฯ ต่อสภาผู้แทนราษฎร ว่าพระองค์ทรงหมิ่นประมาทต่อนายถวัติ เรื่องนี้กลายเป็นประเด็นทางการเมืองที่สร้างความตึงเครียดระหว่างระบอบเก่ากับระบอบใหม่ (ศิโรตม์ คล้ามไพบูลย์, 2542, น. 193-197) ประการที่สอง หลังกบฏบวรเดชที่เกิดขึ้นเมื่อตุลาคม พ.ศ. 2476 ที่อ้างประเด็นปัญหานายปรีดีและคอมมิวนิสต์และปัญหาพระเกียรติยศและพระราชอำนาจของพระมหากษัตริย์ ถึงกับต้องใช้กำลังทหารรบกัน กรณีบทบาทนายถวัติก็ยิ่งทำให้รัฐบาลคณะราษฎรสมัยพระยาพหลฯ ต้องระมัดระวังอย่างสูงยิ่งถึงปัญหาการแตกร้าวในความสัมพันธ์ระหว่างพระมหากษัตริย์กับรัฐบาลคณะราษฎรมากยิ่งขึ้น ประการที่สาม ความยืดเยื้อของการนัดหยุดงานของกรรมกรแบกข้าว ย่อมส่งผลกระทบต่อการผลิตและการค้าข้าวส่งออกซึ่งเป็นรายได้สำคัญของเศรษฐกิจไทย

สำหรับกรรมกรรถลากที่นัดหยุดงานหลังปฏิวัติ 2475 ยังไม่ปรากฏหลักฐานว่าผู้นำกรรมกรรถลากเป็นใคร และไม่ปรากฏหลักฐานว่านายถวัติและเพื่อนได้เข้ามาช่วยเหลือหรือเป็นผู้นำกรรมกรกลุ่มนี้แต่อย่างใด อาจเป็นไปได้ว่าผู้นำกรรมกรรถลากคือกรรมกรรถลากคนจีนหลายๆ คน ที่ประสานงานกันเองในหมู่กรรมกรรถลากคนจีนในแบบเดียวกันกับการนัดหยุดงานเมื่อ พ.ศ. 2459

สำหรับเพื่อนๆ ของนายถวัติที่มีบทบาทช่วยเหลือกรรมกรในทศวรรษดังกล่าว ซึ่งเป็นมิตรร่วมกิจกรรม ทั้งในด้านหนังสือพิมพ์และการเคลื่อนไหวของกรรมกรในยุคนั้นด้วย ได้แก่ ขุนสมาหารหิตะคดี (โป๊ โปรคุปต์) เป็นนักกฎหมาย ต่อมาได้เป็น ส.ส. พระนคร ระหว่าง พ.ศ. 2476 - 2488 ได้เป็นรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย นายไต๋ ปาณิกบุตร เนติบัณฑิต อาชีพทนายความ ต่อมาได้เป็น ส.ส. พระนครรุ่นแรก พ.ศ. 2476 นายร้อยโท ณ เณร ตาละลักษณ์ ต่อมาได้เป็น ส.ส. พระนคร พ.ศ. 2481 ร้อยโททองดำ คล้ายโอภาส เป็นอดีตนายทหารคณะ ร.ศ.130 ต่อมาได้เป็น ส.ส. รุ่นแรกของจังหวัดปราจีนบุรี พ.ศ. 2476 ร้อยตำรวจตรีวาส สุนทรจามร เป็นอดีตนายตำรวจ ได้ลาออกจากราชการปี พ.ศ. 2464 แล้วเข้าสู่อาชีพนักหนังสือพิมพ์ พร้อมทั้งศึกษานิติศาสตร์ และเปิดสำนักงานทนายความของตนเอง เป็นผู้มีบทบาทด้านกฎหมายให้กรรมกรที่สำคัญ นายสุน กิจจำนง เคยเป็นทหารอาสาไปยุโรปในสงครามโลกครั้งที่ 1 ได้เห็นและฟังการต่อสู้ของกรรมกรในยุโรป ได้เป็นกำลังสำคัญของคณะกรรมกร นายถวัลย์ ชาติอาษา มีความรู้ด้านภาษาอังกฤษดีมาก นำเรื่องราวของ

พรรคบอลเชวิคและการปฏิวัติรัสเซียมาเผยแพร่ในหนังสือพิมพ์กรรมกร และเป็นกำลังสำคัญของคณะกรรมกร

ประการที่สี่ ปัจจัยนโยบายรัฐบาล

รัฐบาลสมบูรณาญาสิทธิราชย์เป็นรัฐบาลที่ไม่มีนโยบายให้มีการจัดตั้งสมาคมในทางกฎหมาย ทั้งของฝ่ายเจ้าของกิจการธุรกิจเอกชนและของฝ่ายกรรมกร อย่างไรก็ตาม ด้วยความเป็นคนจีนด้วยกัน เจ้าของกิจการรถลากและโรงสีก็รวมกลุ่มกันเป็นสมาคมเพื่อช่วยเหลือและจัดระเบียบการทำธุรกิจในพวกเดียวกัน เช่น สมาคมเจ้าของโรงเช่ารถลากจัดระเบียบจำนวนรถลากให้เช่าวิ่งได้เพียง 2,600 คันต่อวัน จากรถลากที่มี 3,000 คัน หรือการร่วมกันขึ้นค่าเช่ารถลาก ส่วนสมาคมโรงสีก็หาทางช่วยเหลือกันในช่วงราคาผลผลิตตกต่ำโดยการจัดระเบียบราคารับซื้อข้าว การออกระเบียบไม่ให้แย่งซื้อข้าวกัน การหาทางช่วยให้โรงสีต่าง ๆ สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ และการร่วมมือกันในการลดราคาค่าแรงกรรมกรขนข้าว ขณะที่บริษัทรถรางไฟฟ้าในสมัยรัชกาลที่ 7 นั้นอิงแอบกับการเป็นกิจการสัญชาติไทยที่มีการร่วมทุนจากพระคลังข้างที่ของพระมหากษัตริย์ ทำให้ได้รับการดูแลรักษาความสงบจากเจ้าหน้าที่รัฐอย่างเข้มข้น

ในสมัยรัชกาลที่ 7 ไทยได้รับแรงกดดันจากประเทศตะวันตกในเรื่องของการมีกฎหมายเกี่ยวกับแรงงาน ดังนั้น รัฐบาลรัชกาลที่ 7 จึงได้เริ่มให้มีการจัดทำพระราชบัญญัติตรวจตราโรงงาน เมื่อ พ.ศ. 2470 โดยมีวัตถุประสงค์เฉพาะในด้านที่จะควบคุมโรงงานเพื่อป้องกันความปลอดภัยของกรรมกร พระปกเกล้าฯ ทรงมีแนวพระราชดำริว่า กฎหมายฉบับนี้ไม่ได้หมายถึงการกำหนดอัตราค่าแรงขั้นต่ำ หรือการให้สิทธิพิเศษแก่กรรมกรแต่ประการใด อย่างไรก็ตาม กฎหมายฉบับนี้ไม่ได้ประกาศใช้ในสมัยรัฐบาลพระปกเกล้าฯ (สุวดี เจริญพงศ์, 2519, น. 252)

รัฐบาลรัชกาลที่ 7 ยังคงเน้นการไม่ให้มีการนัดหยุดงานของกรรมกร กรณีกรรมกรรถรางนัดหยุดงานเมื่อ พ.ศ. 2471 ได้นั้น แม้จะมีปัจจัยจากปัญหาค่าแรงและสวัสดิการต่อกรรมกรโดยตรง แต่ที่สามารถนัดหยุดงานได้ก็เพราะได้รับการหนุนช่วยจากผู้นำปัญญาชนจากภายนอก โดยนายถวัติและเพื่อน มากกว่าที่จะเกิดจากพลังภายในจากการรวมตัวของกรรมกรรถรางรายวันด้วยตัวของพวกเขาเอง ซึ่งทางบริษัทรถรางน่าจะได้เตรียมรับมือเพื่อแก้ไขปัญหาการนัดหยุดงานนี้ไว้แล้ว ซึ่งเมื่อพิจารณาการนัดหยุดงานของกรรมกรรถลากและกรรมกรขนข้าวที่ได้รับผลกระทบจากการขึ้นค่าเช่ารถลากและการลดค่าแรงขนข้าวมาหลายปีแล้วในสมัยรัชกาลที่ 7 กรรมกรทั้งสองกลุ่มนี้ไม่สามารถนัดหยุดงานเพื่อพิทักษ์ผลประโยชน์ของฝ่ายกรรมกรได้เลย รัฐบาลรัชกาลที่ 7 นั้นดูจะนิ่งเฉยต่อการขึ้นราคาค่าเช่ารถลากและการลดค่าแรงขนข้าวของกรรมกร อันกลายเป็นเสมือนว่าการนิ่งเฉยของรัฐบาลสมัยสมบูรณาญาสิทธิราชย์นั้น ได้เอื้อประโยชน์ให้กับฝ่ายเจ้าของธุรกิจโรงเช่ารถลากและเจ้าของโรงสีมากกว่า

ทว่าเมื่อเปลี่ยนระบอบการเมืองเป็นประชาธิปไตย กรรมกรรถลากก็สามารถนัดหยุดงานครั้งใหญ่ได้ทันที ส่วนกรรมกรขนข้าวยังต้องใช้ระยะเวลาในการประสานงานจากผู้นำปัญญาชน

คือ นายถวัติและเพื่อน จึงสามารถจัดนัดหยุดงานได้ในปลาย พ.ศ. 2476 ทั้งนี้ เพราะรัฐบาลใหม่มีแนวนโยบายว่าการนัดหยุดงานเป็นสิทธิเสรีภาพของฝ่ายกรรมกร ที่จะต่อสู้เพื่อพิทักษ์ผลประโยชน์ของตน ทั้งรัฐบาลคณะราษฎรก็อนุญาตให้มีการจัดตั้งสมาคมกรรมกรและสมาคมเจ้าของธุรกิจการค้าได้ นอกจากนี้ รัฐบาลคณะราษฎรยังมุ่งเน้นให้มีการจ้างงานกรรมกรรายวันเพิ่มขึ้น โดยให้จ้างผ่านหน่วยงานกระทรวงต่าง ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและเสริมสร้างการมีงานทำตามนโยบายด้านหลักเศรษฐกิจ อันเป็นหนึ่งในหลักหกประการของคณะราษฎร รวมทั้งแนวคิดทางเศรษฐกิจของหลวงประดิษฐ์มนูธรรมที่ปรากฏในเค้าโครงการเศรษฐกิจที่มุ่งให้ทุกคนมีงานทำ มีเงินเดือนที่เพียงพอในการเลี้ยงชีพ โดยทุกคนมีฐานะเหมือนข้าราชการ (ปรีดี พนมยงค์, 2526, น. 213, 236) ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2476 คณะรัฐมนตรีให้ทุกกระทรวงรายงานจำนวนการช่วยให้กรรมกรได้มีงานทำ เพื่อจะได้นำไปแจ้งให้ประชาชนทราบต่อไป และ พ.ศ. 2477 ก็มีตัวเลขสรุปว่ากระทรวงมหาดไทยช่วยให้กรรมกรมีงานทำสูงสุดถึง 1,976,578 คน ปีต่อมา พ.ศ. 2478 เพิ่มขึ้นเป็น 2,349,264 คน (หจช. (2) สร.0201.75 ปึก 10) นอกจากนี้รัฐบาลพระยาพหลฯ ยังมีการประชุมหารือเรื่องการช่วยเหลือทางการเงินแก่คนจน (หจช. (2) สร.0201.75 ปึก 13) อย่างไรก็ตาม ประเด็นปัญหาคนจีนที่มีจำนวนมากในไทยและการครอบงำทางธุรกิจการค้าภายใต้บริบทของการต่อสู้ทางการเมืองภายในของจีน ระหว่างจีนก๊กมินตั๋งและจีนคอมมิวนิสต์ และการต่อสู้ระหว่างชาตินิยมจีนกับการรุกรานจีนของญี่ปุ่น ก็ทำให้รัฐบาลคณะราษฎรซึ่งสืบลักษณะชาตินิยมไทยต่อมาจากสมัยสมบูรณาญาสิทธิราชย์ ก็ได้มีนโยบายลดจำนวนจีนอพยพด้วยมาตรการด้านภาษีและการจำกัดจำนวน รวมทั้งการพยายามไม่เอียงข้างกรรมกรในประเทศไทยเหมือนช่วงสองปีแรก ข้อพิพาทระหว่างกรรมกรกับเจ้าของธุรกิจนั้น ให้เป็นเรื่องภายในของแต่ละธุรกิจหรือบริษัทนั้น รัฐบาลทำหน้าที่คอยดูแลกำกับให้เป็นไปตามกฎหมาย

6. บทสรุป

การศึกษาการนัดหยุดงานของกรรมกรในสมัยรัชกาลที่ 7 โดยศึกษาพื้นที่ของกรุงเทพฯ ซึ่งมีปรากฏการณ์นัดหยุดงานของ 3 กลุ่มกรรมกร คือ กรรมกรรถราง กรรมกรรถลาก และกรรมกรขนข้าว ได้ช่วยให้เราเห็นผลกระทบของวิกฤติเศรษฐกิจที่มีต่อชีวิตของประชาชนในระดับรากหญ้ามากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นคนไทยหรือคนจีนหรือคนชาติอื่น ๆ ซึ่งการศึกษาที่ผ่านมาเกี่ยวกับรัชสมัยนี้ ค่อนข้างขาดแคลนความรู้เกี่ยวกับความคิดและชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในสังคมไทย ส่วนใหญ่เป็นการศึกษาเกี่ยวกับรัฐบาลและชนชั้นนำ กรุงเทพฯ ในทศวรรษ 2470 มีประชากรราว 1 ล้านคน กล่าวได้ว่าเป็นเมืองขนาดใหญ่ทีเดียวในยุคสมัยดังกล่าว ประชาชนหนาแน่นในย่านใจกลางพระนคร รวมทั้งเป็นที่ตั้งของธุรกิจการค้าและโรงงานอุตสาหกรรม โดยเฉพาะโรงสีข้าวริมแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนเขตที่เหลือส่วนใหญ่นั้นประชาชนยังมีอาชีพชาวนาชาวสวน ดังนั้น กรรมกรรถรางคนไทยและกรรมรถลากคนจีน จึงเป็นเสมือนเส้นเลือดใหญ่และ

เส้นเลือดฝอยของการคมนาคมของประชาชนกรุงเทพฯ ชั้นใน รวมทั้งกรรมกรขนข้าวคนจีนคนไทย คนแขกในโรงสี แม้กรรมกรทั้งสามกลุ่มนี้มีจำนวนราวหกพันกว่าคนที่ได้ออกมาเคลื่อนไหวนัดหยุดงาน ทว่ากรรมกรเหล่านี้ก็เป็นภาพปรากฏในพื้นที่สาธารณะประจำวันของคนกรุงเทพฯ การนัดหยุดงานจึงเป็นเครื่องมือสำคัญของการพิทักษ์สิทธิผลประโยชน์ของฝ่ายกรรมกร แม้ว่ารัฐบาลสมัยพระปกเกล้าฯ จะมุ่งเน้นไม่ให้เกิดการนัดหยุดงานก็ตาม แต่ปัจจัยว่าด้วยหลักสิทธิเสรีภาพ และหลักเศรษฐกิจที่มุ่งให้ทุกคนมีงานทำมีรายได้เลี้ยงชีพอย่างเพียงพอ ที่มาพร้อมกับคณะราษฎรและระบอบการปกครองประชาธิปไตย รวมทั้งการมีผู้นำปัญญาชนที่สนับสนุนช่วยเหลือฝ่ายกรรมกร ก็ทำให้การต่อสู้เพื่อรักษาผลประโยชน์ของฝ่ายกรรมกรเองนั้นเป็นจริงขึ้นมาได้

เอกสารอ้างอิง/References

เจมส์ ซี อินแกรม. (2552). *การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในประเทศไทย 1850 - 1970* (ชูศรี มณีพฤกษ์ และ เฉลิมพจน์ เอี่ยมกมลา, ผู้แปล). มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.

ฉลอง สุนทราวาณิชย์ และคณะ (บรรณาธิการ). (2541). *ประวัติศาสตร์แรงงานไทย (ฉบับกู้ศักดิ์ศรีกรรมกร).* ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ชูศรี มณีพฤกษ์. (2550). *นโยบายเศรษฐกิจของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว*. สถาบันพระปกเกล้า.

ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ. (2521). *การผลิตและการค้าข้าวในภาคกลางตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 จนถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 (พ.ศ. 2411 - 2475)* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต]. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ปรารถนา โกเมน. (2533). *สมาคมชาวจีนในกรุงเทพฯ พ.ศ. 2440 - 2488* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต]. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ปรีดี พนมยงค์. (2526). เค้าโครงการเศรษฐกิจและบันทึกบางประการที่เกี่ยวข้องกัน. ใน *ปรีดี พนมยงค์กับสังคมไทย* (น. 167-259). สำนักพิมพ์แห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

เปรมา สัตยาวุฒิพงศ์. (2546). *แรงงานรับจ้างชาวจีนในกรุงเทพฯ ตั้งแต่ พ.ศ. 2425 - 2492* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต]. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ผาณิต ทรงประเสริฐ. (2521). *นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจสมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม ตั้งแต่ พ.ศ. 2481-2487* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต]. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

พรเพ็ญ ฮั่นตระกูล. (2517). *การใช้จ่ายเงินแผ่นดินในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2453-68)* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต]. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

พระราชบัญญัติรถลาก รัตนโกสินทร์ศก 120. (2444). *สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา*, 1-10. https://www.krisdika.go.th/librarian/get?sysid=303801&ext=pdf

พรรณี บัวเล็ก. (2542). *กุลีลากรถกับประวัติศาสตร์แรงงานไทย*. เมืองโบราณ.

พรรณี บัวเล็ก. (2545). *ลักษณะของนายทุนไทยในช่วงระหว่าง พ.ศ. 2457 - 2482: บทเรียนจากความรุ่งโรจน์สู่โศกนาฏกรรม*. พันธกิจ.

พอพันธ์ อุยยานนท์. (2558). *เศรษฐกิจไทยในสมัยรัชกาลที่ 7: รักษาเสถียรภาพ ปูพื้นฐานการพัฒนา*. คบไฟ.

มยุรี นกยูงทอง. (2520). *ปัญหาเศรษฐกิจของไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2468 - 2477)* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต]. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุวดี เจริญพงศ์. (2519). *ปฏิกริยาของรัฐบาลพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ต่อการเคลื่อนไหวตามแนวความคิดประชาธิปไตย และสังคมก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต]. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

หจช. ร.7 ม.4.4/3. (2472). บัญชีสำมะโนครัวพลเมืองทั่วพระราชอาณาจักร.

หจช. ร.7 ม.26.5. (2471). หนังสือพิมพ์.

หจช. ร.7 พ.12.1. (2474). เรื่องลดค่าแรงไฟฟ้า ค่าโดยสารรถราง แลเรื่องบริษัทจะเพิ่มเงินค่าเช่าทางเดินรถให้รัฐบาล.

หจช. ร.7 พ.12.1. (2468). บริษัทไฟฟ้าสยามขอเลิกรดน้ำถนนราชวงศ์.

หจช. ร.7 พ.12.1. (2469). บริษัทไฟฟ้าสยามคอปอเรชั่น.

หจช. (2) สร.0201.75 กรรมกรรถราง. (1). (2475). หนังสือผู้รั้งเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ถึงเจ้าพระยาวงษานุประพัทธ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ลงวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2475.

หจช. (2) สร.0201.75 กรรมกรรถราง. (2). (2475). หนังสือนายกสมาคมกรรมกรรถรางแห่งสยามถึงนายกรัฐมนตรี ลงวันที่ 17 มกราคม พ.ศ. 2475.

หจช. (2) สร.0201.75 ปึก 10 กรรมกร.

หจช. (2) สร.0201.75 ปึก 13 ตั้งเงินทุนหรือมูลนิธิทุนช่วยกรรมกร.

หลักเมือง. (2476). ข่าวหน้าแรกหนังสือพิมพ์ฉบับวันที่ 6, 9, 10, 14 สิงหาคม.

สังศิต พิริยะรังสรรค์. (2526). พัฒนาการขององค์การจัดตั้งกรรมกรในประเทศไทย พ.ศ. 2401 - 2475. *วารสารเศรษฐศาสตร์การเมือง*, *3*(2), 1-41.

ศิโรตม์ คล้ามไพบูลย์. (2542). ชีวิต ความคิด และการต่อสู้ของถวัติ ฤทธิเดช เมื่อแรงงานคิดหาญเปลี่ยนแปลงโลก. ใน ฉลอง สุนทราวาณิชย์ และคณะ. *ประวัติศาสตร์แรงงานไทย (ฉบับกู้ศักดิ์ศรีกรรมกร) กุลีจีน-14 ตุลาฯ-วีรบุรุษกรรมกร* (น. 153-242). ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เออิจิ มูราชิมา. (2562). ต้นกำเนิดลัทธิชาตินิยมจีนในสังคมชาวจีนในประเทศไทย. *วารสารประวัติศาสตร์ ธรรมศาสตร์*, *6*(2), 19-79.

Ingram, J. C. (1955). *Economic Change in Thailand since 1850*. Standford University Press.

Wongsurawat, W. (2020). *The Crown and the Capitalists*. Silkworm Books.