



บทความวิจัย

เรื่อง แรงงานจีนในไทยสมัยรัชกาลที่ 3-5

โดย

นางสาวกนกวรรณ ชมคำ

รหัสนักศึกษา 05600599

บทความวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรบัณฑิต

สาขาวิชาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2563

ลิขสิทธิ์ของคณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ชื่อบทความวิจัย	แรงงานจีนในไทยสมัยรัชกาลที่ 3 - 5
ผู้เขียน	นางสาวกนกวรรณ ชมคำ
อาจารย์ที่ปรึกษาบทความวิจัย	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วรพร ภู่งศ์พันธ์
สาขาวิชา	เอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
	วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์
ปีการศึกษา	2563

บทคัดย่อ

บทความวิจัยเรื่อง “แรงงานจีนในไทยสมัยรัชกาลที่ 3 – 5” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเป็นมา และปัจจัยที่ทำให้แรงงานจีนเข้ามาในไทย และเพื่อศึกษาลักษณะการใช้แรงงานจีนในไทยสมัยรัชกาลที่ 3 – 5

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ทำให้แรงงานจีนเข้ามาในไทยมีอยู่ 2 ปัจจัย คือ ปัจจัยภายในเมืองจีน และปัจจัยภายในเมืองไทย โดยปัจจัยภายในเมืองจีน คือ ความอดอยาก ความเดือดร้อนจากภาวะสงคราม และความสะดวกลสบายในการคมนาคม ส่วนปัจจัยภายในเมืองไทย คือ โครงสร้างสังคมศักดินา การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจไทย ระบบเจ้าภาษีนายอากร และระบบเหมามาเมือง ส่วนการศึกษา ลักษณะการใช้แรงงานจีนในไทยนั้น พบว่า ชาวจีนเข้ามาทำงานเสมียน ทำงานโยธา ได้แก่ การขุดคลอง ทำถนน สร้างทางรถไฟ รวมไปถึงการก่อสร้าง นอกจากนี้ยังทำงานกสิกรรม และทำการรับจ้างต่างๆ ได้แก่ การรับจ้างเป็นลูกเรือ กรรมกรเหมืองแร่ กรรมกรโรงสี กรรมกรโรงทึบ กรรมกรโรงเลื่อย และกรรมกรลากรถ

คำสำคัญ : กรรมกรจีน, กาฬโรค, สนธิสัญญาเบาว์ริง

กิตติกรรมประกาศ

บทความวิจัยเรื่องแรงงานจีนในไทยสมัยรัชกาลที่ 3 – 5 เป็นส่วนหนึ่งของรายวิชา 450112 การศึกษาเอกเทศ (Independent Study)

บทความวิจัยชิ้นนี้สามารถสำเร็จได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับการกรุณาอย่างสูงจากผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วรพร ภู่งศ์พันธุ์ อาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัย ที่กรุณาให้คำแนะนำและให้คำปรึกษาตลอดจนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ด้วยความเอาใจใส่อย่างยิ่ง จนทำให้งานวิจัยในครั้งนี้เสร็จสมบูรณ์ ข้าพเจ้าขอขอบพระคุณอาจารย์อย่างสูงไว้ ณ ที่นี้ และขอขอบคุณครอบครัว และเพื่อนๆ ที่คอยให้ความช่วยเหลือ ให้คำแนะนำ ตลอดจนให้กำลังใจ ซึ่งเป็นแรงผลักดันให้การศึกษาวิจัยในครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ผู้วิจัยหวังว่า งานวิจัยฉบับนี้จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจ หากมีข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดประการใด ข้าพเจ้าก็ขออภัยไว้ ณ ที่นี้

กนกวรรณ ชมคำ

สารบัญ

บทคัดย่อ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
สารบัญ	ค
แรงงานเงินในไทยสมัยรัชกาลที่ 3-5	1
ปัจจัยที่ทำให้แรงงานเงินเดินทางเข้ามาในไทย	2
ปัจจัยภายในเมืองจีน	2
1. ความอดอยาก	2
2. ความเดือดร้อนจากภาวะสงคราม	3
3. ความสะดวกสบายในการคมนาคม	4
ปัจจัยภายในเมืองไทย	4
1. โครงสร้างสังคมศักดินา	4
2. การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจไทย	5
3. ระบบเจ้าภาษีนายอากร และระบบเหมาเมือง	6
4. รัฐบาลให้อภิสิทธิ์กับชาวจีนในด้านต่างๆ	6
ลักษณะการอพยพ	7
1. อพยพตามกลุ่มภาษาพูด	7
2. เส้นทางคมนาคมในการอพยพ	8
3. ยานพาหนะในการอพยพ	9
4. สภาพของการเดินทาง	9
ลักษณะการใช้แรงงานของชาวจีนในไทย	11
การประกอบอาชีพด้านการใช้แรงงาน	11
1. ทำงานเสมียน	11
2. ทำงานโยธา	12
การขุดคลอง	12
การทำถนน	13
การสร้างทางรถไฟ	13
การก่อสร้าง	14
ค่าแรงจากการทำงานโยธา	15
3. งานกสิกรรม	16
ค่าแรงทำการกสิกรรม	17
4. ทำการรับจ้างต่างๆ	18
การรับจ้างเป็นลูกเรือ	18
ค่าแรงรับจ้างเป็นลูกเรือ	19
กรรมกรเหมืองแร่	19
ค่าแรงจากการรับจ้างเป็นกรรมกรเหมืองแร่	20
กรรมกรโรงสี	20

กรรมกรโรงหีบ	20
กรรมกรโรงเลื่อย	21
กรรมกรลากรถ	21
ค่าแรงจากการรับจ้างลากรถ	22
บทสรุป	22
บรรณานุกรม	26
ประวัติย่อผู้วิจัย	27

แรงงานจีนในไทยสมัยรัชกาลที่ 3 - 5

ในสมัยต้นรัตนโกสินทร์พบว่าชาวจีนได้หลั่งไหลอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ขึ้นอยู่ปัจจัยแวดล้อมต่างๆ ทั้งปัจจัยภายในเมืองจีนและปัจจัยภายในเมืองไทย ปัจจัยภายในเมืองจีน คือ เกิดสงครามฝิ่น (พ.ศ. 2382- 2385) และกบฏไต้ผิง (พ.ศ. 2393-2407) สงครามฝิ่นเป็นการทำสงครามระหว่างจีนกับอังกฤษ เนื่องมาจากทางการจีนได้สั่งยึดและเผาฝิ่นจำนวนมากที่อังกฤษนำเข้ามาขายในประเทศจีน ส่งผลให้อังกฤษไม่พอใจและได้ส่งกองทัพเรือ และทหาร 4000 คนมาถึงเมืองจีนในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2383 สงครามระหว่างจีนกับอังกฤษจึงเกิดขึ้น โดยอังกฤษเข้ามาโจมตีมณฑลกว่างตง (กวางตุ้ง) เมืองเอ๋อหมิง หนิงโป และเซียงไฮ้ และเข้ายึดนานกิง (นานกิง) ใน พ.ศ. 2385 สงครามฝิ่นยุติลงด้วยการลงนามระหว่างจีนกับอังกฤษในสนธิสัญญานานกิงในวันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2385 ส่วนปัจจัยภายในอีกประการหนึ่ง คือ กบฏไต้ผิง เป็นความวุ่นวายที่เกิดขึ้นภายในประเทศจีนลุกลามขยายไปถึง 16 มณฑลด้วยกัน ราชสำนักจึงต้องใช้เวลาจนถึง 15 ปี จึงทำการปราบกบฏครั้งนี้ลงได้สำเร็จใน พ.ศ. 2407 ผลจากสงครามและความไม่สงบภายในจีน ทำให้บรรดาผู้ที่ก่อการต่างๆ ต้องหนีการปราบปรามของทางการจีนออกนอกประเทศ ส่วนประชาชนทั่วไปก็ได้รับความเดือดร้อนจากภัยสงคราม คือ ต้องถูกเกณฑ์ไปรบ ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้อย่างเต็มที่ บ้านเรือนถูกทำลาย ประกอบกับความอดอยากแค้นจึงต้องละทิ้งถิ่นที่อยู่อาศัยเดิมเพื่อไปแสวงหาโชคและเริ่มต้นชีวิตใหม่ รวมทั้งนโยบายของรัฐบาลจีนในช่วงเวลานั้น คือ ทางการจีนได้ยกเลิกการห้ามออกทะเลและได้อนุญาตให้มีการรับสมัครแรงงานจีนเพื่อไปทำงานยังต่างแดนอย่างถูกต้องตามกฎหมาย จึงมีส่วนผลักดันให้ชาวจีนต้องอพยพออกนอกประเทศ ส่วนปัจจัยภายในเมืองไทย คือ สภาพของเมืองไทยเอื้ออำนวยต่อการเข้ามาตั้งถิ่นฐานของชาวจีนอย่างยิ่ง คือ เมืองไทยมีความอุดมสมบูรณ์ ปราศจากภัยธรรมชาติที่รุนแรง ทำการเพาะปลูกได้ผลดี ที่ทำมาหากินที่รกร้างว่างเปล่ายังมีจำนวนมาก ตั้งแต่พุทธศตวรรษที่ 23 เป็นต้นมา ทางการไทยเริ่มมีนโยบายส่งเสริมการผลิตเพื่อการส่งออกแต่ขาดแรงงานในการผลิตเพื่อการส่งออก จึงจำเป็นต้องอาศัยแรงงานจากภายนอก ซึ่งเห็นได้จากที่ทางการไทยสนับสนุนให้ชาวจีนเดินทางเข้ามาในไทย โดยการบรรทุกชาวจีนโดยสารเข้ามาในไทยผ่านเรือสินค้าหลวงของไทยที่เดินทางไปทำการค้ากับจีนเข้ามาในไทยตอนขากลับ เช่น ในสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย (รัชกาลที่ 2) เรือสินค้าลำหนึ่งๆ จะบรรทุกชาวจีนเข้ามาปีละ 1200 คน และชาวจีนอพยพก็เพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อยๆ การบรรทุกชาวจีนโดยสารเข้ามานี้จึงเป็นการส่งเสริมให้ชาวจีนเดินทางเข้ามาในไทยมากขึ้นแล้ว อีกทั้งทางการไทยยังให้สิทธิพิเศษแก่ชาวจีน โดยไม่ต้องถูกเกณฑ์แรงงานแต่ต้องเสียเงินค่าผูกมัดข้อมือจีนให้แก่ทางการไทยทุกๆ 3 ปี ในอัตรา 1 ตำลึง 2 สลึง ซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำกว่าการเรียกเก็บภาษีจากราษฎรไทย อีกทั้งชาวจีนสามารถเดินทางไปมาได้ทั่วราชอาณาจักรไทยและมีอิสระในการประกอบอาชีพ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวล้วนมีผลต่อการอพยพหลั่งไหลเข้ามาในไทยของชาวจีนทั้งสิ้น ชาวจีนเหล่านี้ได้เข้ามาเกี่ยวพันกับเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของไทยในทุกระดับ ไม่ว่าจะเข้ามาเป็นแรงงานรับจ้างอิสระทำงานโยธาเป็นกรรมกรหรือไม่ก็เข้ามาประกอบการค้าขายเล็กๆ น้อยๆ เป็นพ่อค้า เป็นเจ้าภาษีอากร ตลอดจนการเข้ารับราชการในกรมกองต่างๆ ของไทย (ศุภวรรณ ชวรัตน์วงศ์, 2540: 113)

เนื่องจากในสมัยรัตนโกสินทร์มีชาวจีนอพยพเข้ามาเป็นจำนวนมาก เพราะนโยบายของรัฐบาลไทยที่ไม่กีดกันชาวจีน อีกทั้งชาวจีนมีนิสัยอดทน แข็งแรง ขยัน กล้าความยากจนและไม่ยอมเป็นขอทาน ชาวจีนเหล่านี้จึงไม่รังเกียจอาชีพใช้แรงงาน คือ เป็นกสิหรือกรรมกร ซึ่งราษฎรไทยถือว่าเป็นอาชีพชั้นต่ำ (ศุภวรรณ ขวรัตน์วงศ์, 2540: 194)

ชาวจีนอพยพเข้ามาทำงานกรรมกรหลายประเภท เช่น กรรมกรด้านการเกษตร กรรมกรชุดคลอง กรรมกรทำเหมือง รวมไปถึงกรรมกรในงานก่อสร้างต่างๆ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสามารถของชาวจีนแต่ละกลุ่มด้วย แต่อย่างไรก็ตาม สำหรับชาวจีนที่เพิ่งเข้ามาหากินในเมืองไทย ในระยะแรกๆยังคงเลือกงานไม่ได้ ชาวจีนอพยพในไทยส่วนมากจะมีวัฏจักรการใช้ชีวิตที่เหมือนกัน คือ เริ่มจากการเป็นกรรมกร

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษา “แรงงานจีนในไทยสมัยรัชกาลที่ 3- รัชกาลที่ 5” เพื่อให้เข้าใจถึงภูมิหลังความเป็นมาของกลุ่มคนจีนที่เข้ามาเป็นแรงงานหรือกรรมกรจีนในประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ 2 ประการคือ ประการแรก เพื่อศึกษาความเป็นมาและปัจจัยที่ทำให้แรงงานจีนเข้ามาในไทย ประการที่สอง เพื่อศึกษาลักษณะการใช้แรงงานจีนในไทยสมัยรัชกาลที่ 3 - 5

ปัจจัยที่ทำให้แรงงานจีนเดินทางเข้ามาในไทย

ในช่วงก่อนรัชกาลพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 3) เกิดเหตุการณ์ความไม่สงบขึ้นทางภาคใต้ของประเทศจีนเป็นระยะๆ เช่น สงครามฝิ่น (พ.ศ. 2382-2385) อีกทั้งชาวจีนที่อาศัยอยู่ตามชายฝั่งทะเลมักประสบปัญหาภัยธรรมชาติ รวมทั้งความวุ่นวายทางสังคมและทางการเมือง เกิดความอดอยากแห้งแล้ง ชาวจีนเหล่านี้จึงพากันอพยพหนีภัยสงครามและความอดอยากออกมาแสวงหาโชคในดินแดนต่างๆ เป็นจำนวนมาก และประเทศไทยก็เป็นดินแดนแห่งหนึ่งที่ชาวจีนอพยพเข้ามาตั้งหลักแหล่งกันมาก

สาเหตุในการอพยพของชาวจีนสามารถแบ่งเป็น 2 ปัจจัย คือ ปัจจัยภายในเมืองจีน และปัจจัยภายในเมืองไทย ซึ่งเป็นแรงจูงใจให้ชาวจีนเดินทางอพยพเข้ามาในประเทศไทย

ปัจจัยภายในเมืองจีน

ปัจจัยภายในเมืองจีนที่ทำให้เกิดการอพยพของคนจีนมีดังนี้

1. ความอดอยาก

สาเหตุนี้สืบเนื่องมาจากพื้นดินขาดความอุดมสมบูรณ์ และจำนวนประชากรที่มีจำนวนมากขึ้นอย่างไม่ได้สัดส่วนกับพื้นที่ ทำให้ประชาชนอดอยาก ประกอบกับการประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติ ทำให้เพาะปลูกพืชผลไม่ได้ ประชาชนล้มตายลงเป็นจำนวนมาก ประชาชนจึงทิ้งบ้านเมืองไปหากินยังต่างประเทศเพื่อส่งเงินกลับไปช่วยเหลือครอบครัว นอกจากความอดอยากแล้ว ภัยพิบัติทางธรรมชาติต่างๆยังได้ซ้ำเติมความเป็นอยู่และฐานะทางเศรษฐกิจของชาวจีนให้ทรุดโทรมและตกต่ำลงอีกหลายครั้ง เช่น ฝนแล้ง น้ำน้อย ไม่เพียงพอในการทำนา ในบางท้องที่ เช่น มณฑลฝูเจี้ยนและมณฑลกวางตุ้ง ซึ่งอยู่ในแถบกลุ่มแม่น้ำฉางเจียง (แยงซี) ถ้ามีน้ำมากเกินไปก็เป็นอุทกภัยท่วมไร่นาบ้านเรือนของราษฎร ทำให้พืชผล ทรัพย์สิน บ้านเรือน ตลอดจนชีวิตผู้คนล้มตายลงเป็นจำนวนมาก

นอกจากชาวจีนต้องเผชิญปัญหาภัยธรรมชาติต่างๆแล้ว บางขณะก็เกิดโรคระบาด เช่น กาฬโรค ราว พ.ศ. 1943 ในทางภาคใต้ของประเทศจีนอีกด้วย ทำให้มีล้มคนตายเป็นจำนวนร้อยๆคนต่อวัน ความอดอยากยากแค้น และปัญหาจากภัยธรรมชาติผลักดันให้ชาวจีนต้องละทิ้งถิ่นที่อยู่ อพยพย้ายถิ่นและเดินทางออกนอกประเทศ

2. ความเดือดร้อนจากภาวะสงคราม

นอกจากภัยธรรมชาติและ ความอดอยาก ชาวจีนต้องทุกข์ทนเดือดร้อนกับภาวะสงครามบ่อยครั้ง ทั้งจากการสู้รบกันเอง ด้วยความขัดแย้งภายในประเทศ เช่น เมื่อมีการเปลี่ยนราชวงศ์ใหม่ หรือภาวะสงครามภายนอกกับประเทศตะวันตก ด้วยสาเหตุเหล่านี้ทำให้ชาวจีนต้องอพยพหลบหนีภัยสงคราม ละทิ้งถิ่นฐานบ้านช่องลงมาทางใต้ และอพยพออกนอกประเทศในที่สุด และเป็นที่น่าสังเกตว่า ความยุ่งยากวุ่นวายทางการเมืองของจีนนั้นมักจะเกิดขึ้นทางดินแดนทางภาคใต้ของจีน เหตุการณ์สงครามดังกล่าวเกิดขึ้นหลายครั้ง คือ ครั้งแรกในสมัยสิ้นราชวงศ์ซ่งภาคใต้ พ.ศ. 1822 ชาวจีนจำนวนมากต้องพากันหลบหนีความกดขี่ข่มเหงของพวกมองโกลไปสู่ที่ต่างๆ ครั้งที่สอง คือ เมื่อราชวงศ์หมิงสิ้นสุดลง พ.ศ. 2187 ผู้คนพากันหลบหนีพวกแมนจูอีก ผู้ลี้ภัยชาวจีนส่วนมากหนีลงใต้ตั้งรกรากทางหมู่เกาะทะเลใต้ นอกจากนี้ยังมีกบฏและสงครามเกิดขึ้นอีกหลายครั้ง คือ สงครามฝิ่น และกบฏไต้ผิง

สงครามฝิ่น (พ.ศ. 2383-2385) เป็นการทำสงครามระหว่างจีนกับอังกฤษ เนื่องมาจากทางการจีนได้สั่งยึดและเผาฝิ่นจำนวนมากที่ทางอังกฤษได้นำเข้ามาขายในประเทศจีน ส่งผลให้อังกฤษไม่พอใจและได้ส่งกองทัพเรือซึ่งมีเรือรบ 48 ลำ ปืนใหญ่ 500 กระบอก และทหาร 4000 คน มาถึงเมืองจีนในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2383 สงครามระหว่างจีนกับอังกฤษจึงเกิดขึ้น โดยอังกฤษเข้าโจมตีมณฑลกว่างตง (กวางตุ้ง) เมืองเอ๋อหมิง เมืองหนิงโป เมืองเซียงไฮ้ และเข้ายึดนานกิง (นานกิง) ใน พ.ศ.2385 สงครามฝิ่นจึงยุติลงด้วยการลงนามระหว่างอังกฤษกับจีนในสนธิสัญญานานกิงในวันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2385 และผลของสนธิสัญญานานกิงทำให้จีนต้องเปิดเมืองท่า 5 เมือง คือ เมืองกวางโจว เมืองเอ๋อหมิง เมืองหนิงโป และเมืองเซียงไฮ้ รวมทั้งจีนต้องยกเกาะฮ่องกงให้กับอังกฤษ และยกเลิกการค้าผูกขาดระบบหาง ในมณฑลกว่างตง (กวางตุ้ง) ให้มีสิทธิสภาพนอกอาณาเขต อีกทั้งจีนต้องชดใช้ค่าเสียหายให้อังกฤษเป็นค่าฝิ่นที่ทำลายไป

กบฏไต้ผิง (พ.ศ.2393-2407) เหตุการณ์ครั้งนี้เป็นความวุ่นวายที่เกิดขึ้นภายในประเทศจีน และลุกลามขยายไป 16 มณฑล รัฐบาลในราชวงศ์ชิงต้องใช้เวลาจนถึง 15 ปี จึงทำการปราบกบฏครั้งนี้ได้สำเร็จใน พ.ศ.2407

สงครามที่เกิดขึ้นในประเทศจีนนั้น ไม่ว่าจะเป็สงครามที่เกี่ยวกับกบฏภายในประเทศจีนเอง หรือการสงครามกับต่างประเทศ ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดสิ่งเลวร้ายให้กับประเทศจีนนานัปการ ไม่ว่าจะเป็ผลเสียทั้งในด้านสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง โดยทั้งทางตรงและทางอ้อมที่มีต่อรัฐบาลและประชาชน นับเป็ปฏิกิริยาลูกโซ่ที่เกี่ยวเนื่องกันโดยตลอด เช่น ด้านประชาชน เมื่อเกิดสงครามก็ต้องถูกเกณฑ์แรงงานไปใช้ในการสงคราม บ้างก็ล้มตาย บาดเจ็บ ทูพพลภาพ พลัดพรากจากถิ่นที่อยู่ ทางด้านเศรษฐกิจก็ทรุดโทรม ทั้งนี้เมื่อประชาชนต้องผูกพันกับภาวะสงคราม ทำให้ไม่มีเวลาจะทำการเพาะปลูกพืชผล ทำให้ข้าวปลาอาหารแพง เกิดโจรผู้ร้ายชุกชุม ผู้คนอดอยากไปทั่วทุกแห่ง

ความเลวร้ายโดยตรงจากภาวะสงคราม คือ การบาดเจ็บ ล้มตาย สูญหาย และการพลัดพรากจากถิ่นที่อยู่ บ้านเรือน ทรัพย์สินถูกทำลาย และความเลวร้ายจากภาวะสงครามยังส่งผลต่อเนื่องให้กับประชาชนอีกหลายประการ เช่น เศรษฐกิจตกต่ำ ค่าครองชีพสูงขึ้น ความอดอยาก การถูกขูดรีดภาษีอย่างหนัก เนื่องจากรัฐบาลต้องการเก็บเงินไปใช้หนี้สงคราม สิ่งเลวร้ายต่างๆจากภาวะสงครามทั้งทางตรงและทางอ้อมย่อมเป็นแรงผลักดันที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ชาวจีนอพยพออกนอกประเทศ และประเทศไทยเป็นอีกหนึ่งประเทศที่ชาวจีนอพยพเข้ามา

3. ความสะดวกสบายในการคมนาคม

นอกจากความอดอยากและความเดือดร้อนจากภาวะสงครามบ่อยครั้งที่เป็นสาเหตุทำให้ชาวจีนอพยพออกนอกประเทศแล้ว ความสะดวกในด้านการคมนาคมทั้งในเรื่องยานพาหนะ และเส้นทางคมนาคมก็นับเป็นแรงผลักดันที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้ชาวจีนอพยพออกนอกประเทศได้สะดวก และจากประวัติศาสตร์ของประเทศจีนในอดีต จีนถือว่าตัวเองเป็นชาติที่ยิ่งใหญ่ มีอารยธรรมสูงส่ง และถูกประเทศอื่นว่าด้อยวัฒนธรรมกว่าประเทศจีน ดังนั้นจีนจึงมีนโยบายปิดประเทศ ไม่ชอบคบหาสมาคมกับต่างชาติ โดยเฉพาะชาติตะวันตก นอกจากนี้ รัฐบาลจีนยังไม่ส่งเสริมให้ประชาชนพลเมืองเดินทางออกนอกประเทศ และมีบทลงโทษรุนแรงถึงขนาดประหารชีวิต แต่ถึงแม้ว่าจะมีกฎหมายห้ามอันรุนแรงถึงชีวิตสำหรับผู้ที่อพยพหลบหนีออกนอกประเทศ แต่ก็ปรากฏว่า ยังมีชาวจีนลักลอบอพยพออกนอกประเทศอยู่ตลอดมา จนกษัตริย์จีนราชวงศ์แมนจูต้องออกกฎต่อต้านการอพยพของชาวจีน แต่แนวความคิดดังกล่าวก็ต้องเปลี่ยนไป เมื่อจีนแพ้สงครามกับกับชาวตะวันตก ต้องทำสนธิสัญญากับนานาประเทศ และเปิดเมืองท่าต่างๆขึ้นอีกหลายแห่งตามข้อบังคับในสนธิสัญญาต่างๆ เช่น สนธิสัญญานานกิง เมื่อเปิดเมืองท่ามากขึ้น ชาวจีนได้สัมผัสกับโลกกว้าง และมีโอกาสคบหาสมาคมกับชาวต่างชาติ ทำให้ทัศนคติในการเดินทางออกนอกประเทศของชาวจีนเปลี่ยนไปด้วย

นอกจากทัศนคติในการคบหาสมาคมกับต่างชาติและการเดินทางออกนอกประเทศของชาวจีนจะเปลี่ยนแปลงไปแล้ว ความสะดวกสบาย รวดเร็วของการเดินทางภายในประเทศจีนก็ได้ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจการด้านรถไฟ ปรากฏว่าชาวต่างชาติได้สร้างทางรถไฟเป็นจำนวนมากในเมืองจีน ทำให้ชาวจีนมีความสะดวกในการเดินทางภายในประเทศมายังเมืองท่าต่างๆทางตะวันออกเฉียงใต้ และลงเรืออีกทอดหนึ่งมายังประเทศที่ตนต้องการ

ปัจจัยภายในเมืองไทย

ปัจจัยภายในเมืองไทยที่ทำให้เกิดการอพยพของคนจีนมีดังนี้

1. โครงสร้างสังคมศักดินา

โครงสร้างสังคมไทยเป็นแบบสังคมศักดินา ซึ่งได้กำหนดให้มีการจัดระเบียบสังคมไทยเป็นแบบมูลนาย-ไพร่ การจัดระเบียบชนชั้นในสังคมไทยโดยใช้ระบบมูลนาย-ไพร่ เป็นหลัก ชี้ให้เห็นได้ว่า กลุ่มชนชั้นในสังคมไทยนั้นแบ่งได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ ผู้ปกครอง ประกอบด้วยพระมหากษัตริย์ เจ้านายและขุนนางสำหรับผู้อยู่ใต้ปกครอง ประกอบด้วย ไพร่และทาส และผู้ที่ได้ผลประโยชน์ทั้งในด้านสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง คือ ชนชั้นผู้ปกครอง ในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ ไพร่เป็นฐานอำนาจในทางการเมือง เศรษฐกิจและสังคม เนื่องจากไม่มีความเจริญในด้านเทคโนโลยี ไม่มีเครื่องจักรเครื่องทุ่นแรงต่างๆ จึงต้องใช้แรงงานไพร่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอาชีพหลัก คือ เกษตรกรรม ผลผลิตส่วนใหญ่ของบ้านเมืองที่เป็นสินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็นผลผลิตจากการเกษตร เช่น น้ำตาล หนังสัตว์ ฝ้าย ไม้ฝาง ดีบุก ข้าว ที่ต้องอาศัยแรงงานไพร่ในกระบวนการ

ผลิต นอกจากนี้รัฐบาลยังสามารถเรียกเก็บผลประโยชน์จากไพร่ที่ทำมาหากินในรูปของภาษีอากร ตั้งแต่รัชกาลที่ 3 เป็นต้นมา แรงงานไพร่นอกจากจะใช้กิจการงานโยธาของรัฐ เช่น การขุดคูคลอง สร้าง/ซ่อมแซม ป้อมปราการต่างๆแล้ว ยังเป็นแรงงานประจำการตามกรม กอง หรือหน่วยงานต่างๆ ที่เรียกว่า ไพร่กองจ่าย เดือนประจำการ ดังนั้นจึงเห็นได้ว่ามูลนายเป็นผู้ที่ได้ประโยชน์สูงสุดทางตรงและทางอ้อมจากพวกไพร่ด้วยเหตุนี้มูลนายจึงทำทุกวิถีทางที่จะได้ครอบครองไพร่จำนวนมาก สมัยต้นรัตนโกสินทร์ ขณะที่แรงงานของคนไทยต้องตกอยู่ภายใต้พันธนาการของระบอบศักดินา ไพร่ต้องถูกเกณฑ์แรงงานไปใช้ในราชการและในกิจการส่วนตัวของมูลนาย แต่สังคมไทยก็มีความต้องการที่จะใช้แรงงานไปดำเนินงานในกิจการใหม่ๆ เมื่อสังคมไทยต้องการแรงงานเป็นจำนวนมากมาใช้ในการพัฒนาประเทศ แต่โครงสร้างสังคมศักดินาทำให้แรงงานไทยไม่เป็นแรงงานอิสระ นับได้ว่าโครงสร้างสังคมศักดินาเป็นอุปสรรคที่สำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาประเทศ สังคมไทยจึงต้องแสวงหาแรงงานอิสระอื่นมาใช้ทดแทนแรงงานไทย และกลุ่มแรงงานอิสระที่ไทยนิยมใช้มากคือ แรงงานชาวจีน

2. การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจไทย

โครงสร้างเศรษฐกิจไทยตั้งแต่เดิม จนกระทั่งถึงสมัยรัชกาลที่ 3 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ เป็นระบบเศรษฐกิจแบบยังชีพ ไม่มีการผลิตเพื่อการส่งออก แต่หลังจากในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) ราว พ.ศ. 2398 เมื่อไทยต้องทำสนธิสัญญาเบาว์ริงกับอังกฤษและชาติตะวันตกอื่นๆ ในระยะหลังมีผลทำให้โครงสร้างทางเศรษฐกิจของไทยเปลี่ยนจากเศรษฐกิจแบบยังชีพ เป็นระบบเศรษฐกิจเพื่อการค้าการส่งออก อันเป็นผลมาจากการขยายตัวของทุนจากศูนย์กลางในยุโรปตะวันตกและอเมริกาเหนือไปสู่ดินแดนโพ้นทะเล ซึ่งเกิดจากความต้อการวัตถุดิบจำนวนมาก เพื่อป้อนโรงงานอุตสาหกรรมในยุโรป และขายสินค้าในดินแดนโพ้นทะเล ทั้งยังแสวงหาแหล่งลงทุนใหม่เพื่ออัตรากำไรที่สูงขึ้น เหตุการณ์นี้มีผลถึงโครงสร้างเศรษฐกิจของไทย (สุภาวศ์ จันทวานิช, 2539: 123) ไทยทำการค้าเสรีและผูกพันกับตลาดโลกมากขึ้น ซึ่งใจความสำคัญของสนธิสัญญาเบาว์ริง คือ รัฐบาลไทยต้องเปิดให้มีการค้าอย่างเสรี ยกเลิกการเก็บภาษีปากเรือ และเปลี่ยนมาเก็บภาษีขาเข้าในอัตราร้อยละ 3 แทน ผลกระทบจากสนธิสัญญาเบาว์ริงก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจแก่ประเทศไทยหลายประการ การค้าเสรีทำให้มีการผลิตข้าวเป็นสินค้าส่งออกจำนวนมาก นับเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญยิ่งของคนไทยนับแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ข้าวของไทยเป็นที่ต้องการในตลาดต่างประเทศ เช่น จีน พม่า ทั้งนี้ข้าวของไทยมีรสดีกว่าข้าวประเทศอื่น แม้อาชีพจะแพง แต่ก็เป็นที่ต้องการของตลาดมาก

เมื่อคนไทยทุ่มเทพลังให้กับการผลิตข้าวมากขึ้น การประกอบการด้านอื่นๆ เช่น การค้าขาย การขนส่งสินค้าออกต่างประเทศ กรรมกรในโรงสีข้าว โรงเลื่อย ฯลฯ จึงตกอยู่กับชาวต่างชาติ โดยเฉพาะชาวจีน และเมื่อได้ทำหน้าที่เป็นนายทุน เนื่องจากฝรั่งกดดันแต่ทำการค้าใหญ่ๆ คือ ตั้งโรงสีใหญ่ๆ บริษัทใหญ่ๆ ไม่คุ้นเคยกับพ่อค้าขาย จึงต้องหาคนที่กว้างขวางในทางการค้าขายมาเป็นนายทุนนายหน้าซื้อขาย ซึ่งก็คือคนจีน ส่วนคนไทยมุ่งแต่เป็นผู้ผลิตสินค้า ประกอบการค้าไม่เป็น ชาวจีนจึงใช้ความสามารถเฉพาะตัวทำการค้าขายเป็นพ่อค้าคนกลางได้เป็นอย่างดี และเมื่อนายทุนเป็นคนจีน พวกเขา ก็จ้างแต่คนสัญชาติเดียวกันเป็นพนักงานเสมียนและเป็นกุลี

3. ระบบเจ้าภาษีนายอากร และระบบเหมาเมือง

นอกจากโครงสร้างสังคมศักดินา ซึ่งเปิดโอกาสให้ชาวจีนอพยพเข้ามาทำมาหากินในสังคมไทยได้สะดวกแล้ว ระบบเจ้าภาษีนายอากรและระบบเหมาเมืองยังเป็นระบบที่ส่งเสริมให้ชาวจีนมีโอกาสทางเศรษฐกิจ กล่าวคือ ระบบเจ้าภาษีนายอากรเป็นระบบการประมูลผูกขาดโดยเอกชนเป็นส่วนใหญ่ ถ้าเอกชนคนใดเห็นว่าสามารถเก็บภาษีจากการประกอบอาชีพของราษฎรไม่ว่าจะเป็นลักษณะใดก็ตาม ก็จะถวายฎีกาเสนอภาษีพร้อมทั้งเสนอตนเองทำภาษีด้วย ผู้ที่ได้รับทำภาษีส่วนใหญ่เป็นชาวจีน เพราะชาวจีนมีสิทธิเดินทางไปได้ทั่วราชอาณาจักร และรู้จักแสวงหารายได้เลี้ยงชีพเก่งกว่าคนไทย ด้วยเหตุที่ชาวจีนเป็นกลไกที่สำคัญยิ่งในการจัดเก็บภาษีให้แก่รัฐ ดังนั้น ทั้งรัฐบาล เจ้านาย และขุนนาง จึงเป็นผู้ได้ผลประโยชน์ร่วมกับชาวจีน ประกอบกับชาวจีนเป็นผู้ที่รักพวกพ้อง เมื่อเห็นว่าทำมาหากินในเองไทยสะดวก จึงสนับสนุนและชักจูงให้ชาวจีนอพยพเข้ามาเมืองไทยมากยิ่งขึ้น

นอกจากชาวจีนจะเป็นผู้มีความคล่องแคล่วในการจัดเก็บภาษีอากรแล้ว ปรากฏว่าระบบเศรษฐกิจของไทยในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ทรุดโทรมลงหลายครั้ง เนื่องจากในสมัยนี้มีศึกสงครามกับข้าศึกภายนอกมาก (พัฒนาการด้านเศรษฐกิจสมัยรัตนโกสินทร์, 2554) และต้องมีการแก้ไขสถานการณ์ให้ดีขึ้น ชาวจีนผู้ทำหน้าที่เป็นเจ้าภาษีนายอากรก็เป็นผู้มีส่วนในการฟื้นฟูเศรษฐกิจของไทยด้วย ดังเช่นในสมัยรัชกาลที่ 3 รายได้จากการค้าตกต่ำ รัฐบาลจึงจำเป็นต้องหารายได้อย่างอื่นมาทดแทน โดยการจัดตั้งภาษีอากรชนิดใหม่ๆ เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ภาษีต่างๆ ที่เกิดขึ้นใหม่ในรัชกาลที่ 3 นี้ เป็นภาษีที่ชาวจีนที่เป็นเจ้าภาษีนายอากรคิดทำขึ้น สมัยรัชกาลที่ 4 เมื่อไทยต้องเปิดประเทศคบหาสมาคมกับชาติตะวันตกเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งต้องทำสนธิสัญญาเบาว์ริงใน พ.ศ. 2398 สามารถเก็บภาษีขาเข้าได้เพียงร้อยละ 3 เท่านั้น ทำให้รายได้ของไทยต้องตกต่ำลง รัฐบาลเจ้านายและขุนนาง ต้องหารายได้มาชดเชยส่วนที่ขาดไป และชาวจีนก็เป็นผู้ผูกขาดในการเก็บภาษีอากรใหม่ๆ ขึ้นอีก และจากการที่ไทยต้องทำสัญญากับต่างประเทศ ทำให้สภาพเศรษฐกิจเปลี่ยนไป มีส่วนทำให้ระบบเจ้าภาษีนายอากรเฟื่องฟูมาก และผู้ที่ได้ประโยชน์เป็นอย่างมาก คือ พวกเจ้าภาษีนายอากร

นอกจากระบบเจ้าภาษีนายอากรจะรุ่งเรืองแล้ว ลักษณะการปกครองหัวเมืองต่างๆ แบบระบบเหมาเมือง โดยเฉพาะหัวเมืองทางภาคใต้ได้มีส่วนชักจูงให้ชาวจีนอพยพเข้ามาในไทยมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ระบบนี้เหมาเมืองนี้เจ้าเมืองจะเป็นผู้ได้รับประโยชน์แทบทุกอย่าง และมักทำการค้าสินค้า เข้า-ออก ทั้งทำการผูกขาดภาษีอากรบางประเภทด้วย ถ้ามีผู้คนที่ตนปกครองภายในเมืองมากเท่าใด เจ้าเมืองก็จะได้ประโยชน์จากการขายสินค้าผูกขาดอากรนานาชนิด ระบบเหมาเมืองนี้จะเห็นได้ชัดในหัวเมืองทางภาคใต้ ซึ่งเจ้าเมืองส่วนใหญ่จะมีเชื้อสายจีน จะสนับสนุนให้ชาวจีนเข้ามาอาศัยอยู่ในเมืองมากๆ เพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจของตัวเอง ดังนั้นระบบเจ้าภาษีนายอากรและระบบเหมาเมืองจึงเป็นส่วนหนึ่งที่ชักจูงให้ชาวจีนเดินทางเข้ามาทำมาหากินในเมืองไทย

4. รัฐบาลให้อิทธิพลกับชาวจีนในด้านต่างๆ

ด้วยความต้องการแรงงานชาวจีนในกิจการต่างๆ ทั้งภาคเอกชนและรัฐบาล ดังนั้นรัฐบาลไทยจึงสนับสนุนให้ชาวจีนเดินทางเข้ามาในประเทศไทย รวมทั้งให้อิทธิพล และขจัดข้อขัดข้องต่างๆ ให้กับชาวจีนเป็นอย่างมาก เช่น ไม่ต้องถูกเกณฑ์แรงงาน สามารถเดินทางเข้า-ออกได้ทั่วราชอาณาจักร และที่เห็นได้ชัดคือ การเก็บค่าผูกปิ่นในอัตราต่ำ

การเก็บค่าผูกปี้ชาวจีน หมายถึง การเก็บเงินแทนการเกณฑ์แรงงานจากคนจีน จีนคนใดมีปี้ผูกไว้ที่ข้อมือแสดงว่าได้เสียเงินดังกล่าวแล้ว ในระยะหลังแม้มีการกำหนดอัตราเงินเพิ่มขึ้นอีกอัตราหนึ่ง สำหรับการเสียเงินโดยไม่ต้องผูกปี้ข้อมือ แต่ยังคงเรียกการเสียเงินในอัตราใหม่ว่าเป็นการผูกปี้ด้วยเช่นกัน ดังนั้นการผูกปี้จึงหมายถึง การเรียกเก็บเงินแทนการเกณฑ์แรงงานจากคนจีน โดยไม่ต้องมีการผูกปี้เสมอไป อัตราค่าผูกปี้ปรากฏว่า รัฐบาลไทยเก็บจากคนจีนในราคาสูงมาก กล่าวคือ คนจีนเสียค่าผูกปี้ 5 บาททุกสามปี ซึ่งคนจีนค่าผูกปี้ปีละ 2 บาท ให้เจ้าพนักงานผูกปี้อีกเฟื้องครึ่ง สมัยรัชกาลที่ 4 เพิ่มเป็น 4.25 บาทต่อปี ซึ่งถ้าเปรียบเทียบกับพลเมืองไทยปรากฏว่า ถ้าคนไทยผู้ใดไม่ต้องถูกเกณฑ์แรงงาน ก็ต้องเสียเงินค่าราชการ ดังนี้ คือ ถ้าเป็นไพร่หลวงต้องเสียเงินปีละ 18 บาท และไพร่สมต้องเสียเงินปีละ 6 บาท ซึ่งนับว่าแพงกว่าชาวจีนมาก แสดงให้เห็นว่ารัฐบาลไทยเกื้อหนุนให้ชาวจีนเข้ามาอยู่ในประเทศ และการที่เสียค่าผูกปี้ต่ำ ชาวจีนจึงหลั่งไหลเข้ามาในเมืองไทยมากและสามารถเข้ามาครอบครองตลาดแรงงานไทยไว้ได้

นอกจากนี้ทางราชการไทยยังอำนวยความสะดวกให้แก่จีนใหม่ ซึ่งเป็นชาวจีนที่พึ่งอพยพเข้ามาในประเทศไทย ยังไม่ได้ประกอบอาชีพอะไร เมื่อจีนใหม่มาถึงเมืองไทยเริ่มแรก รัฐบาลไทยก็จะเก็บค่าผูกปี้ชาวจีนในลักษณะที่ลุ่มอล่วย ไม่เข้มงวดจนเกินไป และเมื่อจีนใหม่เข้ามาถึงกรุงเทพฯ ในเวลาผูกปี้รัฐบาลยังผ่อนผันให้อีก 15 วัน และใน พ.ศ. 2453 รัฐบาลไทยได้ผ่อนผันให้แก่จีนใหม่มากยิ่งขึ้น คือ ยืดเวลาการชำระเงินค่าผูกปี้จาก 15 วัน ออกไปอีก 30 วัน รวมทั้งหมดเป็น 45 วัน นับว่าเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่จีนใหม่เพิ่มขึ้น

ลักษณะการอพยพ

เนื่องด้วยประเทศจีนมีพลเมืองมากจำนวนหลายร้อยล้านคน เมื่อชาวจีนอพยพไปหากินนอกประเทศ ก็ได้อพยพไปตั้งถิ่นฐานยังที่ต่างๆ เกือบทุกมุมโลก ถิ่นที่ชาวจีนอพยพเข้ามาตั้งหลักแหล่งเป็นจำนวนมาก คือ เอเชียอาคเนย์ เช่น มลายู สิงคโปร์ และไทย เป็นต้น

1. อพยพตามกลุ่มภาษาพูด

การที่ชาวจีนกระจุกตัวอยู่เฉพาะกลุ่มในแต่ละประเทศนั้น เนื่องมาจากการที่ชาวจีนอพยพในรุ่นแรกๆ ไปตั้งถิ่นฐานอยู่ ณ ที่ใด ก็จะชักชวนญาติพี่น้องเพื่อนฝูงของตนไปช่วยกันทำมาหากิน และสืบตระกูลกันต่อมาในกลุ่มภาษาของตน จึงเกิดเป็นที่อยู่เฉพาะกลุ่มตามภาษาพูด ซึ่งชาวจีนที่อพยพเข้ามาในประเทศไทยมีกลุ่มภาษาพูดที่สำคัญ 5 กลุ่มภาษา คือ กลุ่มชาวจีนแต้จิ๋ว ชาวจีนกวางตุ้ง ชาวจีนฮกเกี้ยน ชาวจีนแคะ และชาวจีนไหหลำ

ชาวจีนแต้จิ๋ว อพยพมาจากตะวันออกเฉียงเหนือของมณฑลกวางตุ้ง อาศัยอยู่ตามเมืองต่างๆ ของชัวเถาและบริเวณแม่น้ำฮั่นเรียกว่า เซาซุ และเนื่องด้วยมณฑลกวางตุ้งเป็นตลาดการค้า กลุ่มชาวจีนแต้จิ๋วจึงมีความชำนาญพิเศษในด้านการค้า ชาวจีนแต้จิ๋วได้เข้ามาตั้งถิ่นฐานในประเทศไทยเป็นจำนวนมากหลัง พ.ศ.2310 เนื่องจากได้รับการสนับสนุนและได้รับสิทธิพิเศษบางประการเพราะสมเด็จพระเจ้าตากสินทรงมีพระบิดาเป็นชาวแต้จิ๋ว พวกแต้จิ๋วส่วนใหญ่อพยพมาทางเรือ ตั้งถิ่นฐานอยู่ในบริเวณทิศตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศไทย คือ เมืองต่างๆ ในอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ได้แก่ ตราด จันทบุรี บางปลาสร้อย (ชลบุรี) แปะริ้ว (ฉะเชิงเทรา) และในกรุงเทพมหานคร

ชาวจีนกวางตุ้ง มาจากตอนกลางของมณฑลกวางตุ้ง เป็นประชากรส่วนใหญ่ของมณฑลกวางตุ้ง ชาวจีนในมณฑลกวางตุ้งเป็นพวกที่มีประวัติศาสตร์อันยาวนานที่สุดในจีนตอนใต้ พวกกวางตุ้งเป็นกลุ่มภาษาพูดที่ใหญ่ที่สุดในจีนตอนใต้ปัจจุบันนี้ และด้วยเหตุที่ว่ามาจากแหล่งอุตสาหกรรมของจีน จีนกลุ่มนี้จึงความชำนาญในด้านช่าง งานเครื่องจักรกล จึงทำงานในแถบที่มีโรงสีข้าว โรงเลื่อย และตามเหมืองแร่

ชาวจีนฮกเกี้ยน มาจากทางตอนใต้ของมณฑลฝูเจี้ยน โดยมีเมืองเอ๋อหมิงเป็นศูนย์กลาง และเนื่องด้วยชาวจีนกลุ่มนี้มาจากดินแดนที่อุดมไปด้วยแร่ธาตุของจีน ชาวจีนกลุ่มนี้จึงทำเหมืองแร่เป็นอาชีพหลัก

ชาวจีนแคะ มาจากทางเหนือของมณฑลกวางตุ้ง จีนแคะเป็นพวกที่อพยพเป็นเวลาหลายศตวรรษแล้ว ชาวจีนกลุ่มนี้อยู่ตามนอกเมือง แลทางตะวันออกและทางตะวันตก จากมณฑลฮกเกี้ยนไปถึงกวางสี และเนื่องด้วยมาจากถิ่นที่แห้งแล้ง ไม่มีทรัพยากรที่สมบูรณ์ ส่วนใหญ่จึงประกอบอาชีพรับจ้าง และเป็นพวกที่มีประสิทธิภาพสูงในการสร้างทางรถไฟ

ชาวจีนไหหลำ มาจากตะวันออกเฉียงเหนือของเกาะไหหลำ ชาวจีนพวกนี้เป็นประชากรส่วนใหญ่ของเกาะไหหลำ ชาวไหหลำอาศัยตามที่ราบและบริเวณชายฝั่งทะเล ชาวจีนกลุ่มนี้มีความละเอียดอ่อนถี่ถ้วน ทำงานประณีต จึงเป็นช่างฝีมือชั้นหนึ่ง และเนื่องจากจีนกลุ่มนี้มาจากแหล่งอุตสาหกรรมต่อเรือของประเทศจีน จึงเป็นแรงผลักดันให้ชาวจีนไหหลำเดินทางขึ้นไปทางเหนือที่อุดมไปด้วยไม้สัก และดำเนินกิจการต่อเรือที่ปากน้ำโพ รวมทั้งมีความชำนาญในการประมงด้วย

จากหลักฐานดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ชาวจีนที่อพยพมาอยู่ในประเทศไทย คือชาวจีนที่อาศัยอยู่ตามมณฑลหรือเมืองต่างๆของจีน ซึ่งเรือสินค้าของไทยได้ไปค้าขายด้วย และจำนวนของกลุ่มชาวจีนที่อพยพเข้ามาในไทยนั้น ประมาณได้ว่าชาวจีนแต่จิวมีจำนวนมากที่สุดถึง 50 เปอร์เซ็น ชาวจีนแคะ 15 เปอร์เซ็น ชาวจีนไหหลำ 12 เปอร์เซ็น ชาวจีนกวางตุ้ง 10 เปอร์เซ็น และชาวจีนฮกเกี้ยน 10 เปอร์เซ็น อาจกล่าวได้ว่า ชาวจีนที่อพยพออกนอกประเทศนั้น ส่วนใหญ่เป็นชาวจีนในมณฑลกวางตุ้งและฝูเจี้ยน ชาวจีนฮกเกี้ยนเป็นชาวจีนที่เก่าแก่ที่สุดในประเทศไทย ส่วนชาวจีนแต่จิวเป็นกลุ่มชาวจีนที่มีขนาดใหญ่มากที่สุดในสังคมไทย

2. เส้นทางการคมนาคมในการอพยพ

อย่างที่ทราบกันว่าไทยกับจีนมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันมาเป็นเวลานาน ทั้งชาวจีนก็มีความเชี่ยวชาญในการเดินเรือเป็นอย่างดี ได้เป็นผู้นำเรือสำเภาจากเมืองจีนมาเมืองไทย และในขณะเดียวกันก็ได้มีชาวจีนเข้ามารับราชการทำหน้าที่เดินเรือของฝ่ายไทยด้วย รวมทั้งเป็นที่ปรากฏว่าในการส่งราชทูต เครื่องราชบรรณาการ และการบรรทุกสินค้าไปมาค้าขาย ก็ได้ใช้การเดินเรือเป็นสำคัญ เมื่อมีเรือสินค้าเดินทางไปมาค้าขาย ระหว่าง 2 ประเทศ ย่อมเป็นที่แน่นอนว่า นอกจากเรือสินค้าเหล่านั้นจะบรรทุกสินค้ามาขายแล้ว ชาวจีนในช่วงสมัยรัชกาลที่ 2 และรัชกาลต่อมา ที่ต้องการเดินทางออกนอกประเทศก็อาศัยเส้นทางการเดินเรือเป็นสำคัญ ดังคำให้การของพวกจีนอั้งยี่ในสมัยรัชกาลที่ 3 ที่กล่าวถึงการเดินทางจากเมืองจีนมายังเมืองไทยโดยอาศัยเรือสำเภาเข้ามา ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ชาวจีนที่อพยพเดินทางออกนอกประเทศ ไปทำมาหากินยังประเทศต่างๆ ซึ่งรวมถึงประเทศไทยด้วยนั้น ใช้เส้นทางการคมนาคมทางน้ำเป็นสำคัญ โดยเดินทางมากับเรือเดินทะเล การอพยพของชาวจีนโดยใช้เส้นทางการคมนาคมทางน้ำยังมีความสำคัญสืบต่อมากระทั่งในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5)

การเดินทางเข้ามายังประเทศไทยของชาวจีนนั้น นอกจากจะเดินทางมาทางทะเลแล้ว ก็ยังปรากฏว่ามีชาวจีนส่วนน้อยที่เดินทางเข้ามาทางบก คือ พวกจีนฮกเกี้ยนในทางตอนใต้ของประเทศไทย และพวกจีนฮ่อในทางภาคเหนือ ซึ่งสาเหตุที่ชาวจีนฮกเกี้ยนเดินทางเข้ามายังประเทศไทยด้วยทางบก เพราะชาวจีนเหล่านี้ได้เดินทางข้ามเขตมาจากทางมลายู สำหรับพวกจีนฮ่อนั้นได้อพยพเข้ามาอยู่ในประเทศไทยในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยเดินทางผ่านเข้ามาตามเส้นทางบกทางภาคเหนือของไทย

3. ยานพาหนะในการอพยพ

เมื่อเส้นทางคมนาคมทางน้ำเป็นสิ่งสำคัญของชาวจีนอพยพ ดังนั้นจะกล่าวถึงยานพาหนะสำคัญที่นำชาวจีนเข้ามายังประเทศไทยก็คือเรือ ยานพาหนะประเภทนี้ได้รับการพัฒนาขึ้นเป็นอย่างมาก ทั้งนี้เพื่อจะได้เพิ่มน้ำหนักบรรทุกสินค้าและคนโดยสารให้มากขึ้น และเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง แรกเริ่มนั้นยานพาหนะที่ใช้เดินทางระหว่างจีนกับไทย คือ เรือสำเภา ต่อมาได้พัฒนาเป็น เรือกำปั่นใบ และเรือกลไฟตามลำดับ สมัยรัชกาลที่ 2 ใช้เรือสำเภาเดินทางไปค้าขายกับนานาประเทศ ตอนปลายสมัยรัชกาลที่ 3 การค้าโดยเรือสำเภาได้ลดน้อยลง และได้เปลี่ยนมาใช้เรือกำปั่นใบแทน พอถึงสมัยรัชกาลที่ 5 ยานพาหนะทางเรือได้รับการพัฒนาขึ้นโดยเปลี่ยนเป็นเรือกลไฟ ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

เรือสำเภาเป็นเรือที่มีระวางบรรทุกมาก และปรากฏว่าเรือสำเภาที่ต่อในเมืองไทยนั้นมีคุณภาพดี แข็งแรงทนทาน ฝีมือการต่อประณีต ทั้งราคาก็ย่อมเยา จึงเป็นที่ต้องการมาก และมีชาวต่างประเทศขออนุญาตเข้ามาต่อเรือในกรุงเทพฯ ปีละหลายลำ นอกจากเรือสำเภาของไทยจะมีคุณภาพดีและราคาถูกแล้ว ไทยยังสนับสนุนให้เรือจีนเข้ามาจอดค้าขายในเมืองไทย โดยการเรียกเก็บภาษีปากเรือจากเรือของจีนต่ำกว่าเรือฝรั่ง และเรือแขก โดยเรียกเก็บเรือไหหลำเพียงวาละ 10 ตำลึง ในขณะที่เรือกำปั่นฝรั่งเสียวาละ 118 บาท และต้องเสียค่าทำอีกด้วย

ในตอนปลายรัชกาลที่ 3 การค้าทางเรือสำเภาได้ลดน้อยลง ทั้งนี้เนื่องจากได้มีการเปลี่ยนมาใช้เรือกำปั่นใบแบบฝรั่งขึ้นแทน และได้แพร่หลายยิ่งขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 โดยเดินทางไปค้าขายยังดินแดนต่างๆ เช่น เกาะชวา มลายู เมืองกวางตุ้ง เอ๋มมิง เชียงไฮ้ เป็นต้น ต่อมา สมัยรัชกาลที่ 5 ยานพาหนะทางเรือได้รับการพัฒนาเพิ่มขึ้นไปอีก โดยใช้เรือกลไฟซึ่งทำให้สะดวกรวดเร็ว ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ถึงขนาดมีเรือเมล์โดยสารรับส่งผู้โดยสารจากเมืองจีน ตั้งแต่ พ.ศ.2428 ได้มีการตั้งสาขาบริษัทเดินเรือขึ้นทั้งในประเทศไทยและจีน จึงกล่าวได้ว่าเมื่อชาวจีนต้องการจะเดินทางเข้ามาในประเทศไทย ก็อาศัยการเดินทางมาในเรือสำเภา เรือกำปั่นใบ และเรือกลไฟ

4. สภาพของการเดินทาง

เมื่อชาวจีนคนใดต้องการที่จะออกไปทำมาหากินยังต่างประเทศ ก็จะติดต่อกับเจ้าแก้ว หรือพรรคพวกเพื่อนฝูงที่เดินทางเข้ามาก่อนแล้ว เก็บข่าวของส่วนตัวที่จำเป็น ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในสภาพเสื่อมหมอนใบ และลงเรือไปยังต่างประเทศ สภาพของการเดินทางนั้นไม่ได้สะดวกสบาย อยู่กันอย่างแออัดยัดเยียด นับจำนวนเที่ยวละเป็นพันๆคน อาหารการกินก็แร้นแค้น บางคนก็ไม่สบาย เสียชีวิตกลางทางก็มีจำนวนมาก นับเป็นสภาพที่เลวร้ายมาก สำหรับการเดินทางจากจีนมาไทยใช้เวลาไม่นานมาก การเดินทางก็ไม่ได้สะดวกสบาย เพราะการเดินทางโดยเรือสำเภาซึ่งไม่ได้ใช้เครื่องยนต์ อาศัยแต่เพียงลมที่จะพัดพาไปยังทิศทางที่ต้องการเท่านั้น ดังนั้นช่วงที่จะเดินทางโดยเรือสำเภาได้ก็ต้องมีระยะเวลาให้ถูกต้องกับทิศทางลม ไม่สามารถเดินทางได้ตลอดทั้งปีเช่นในปัจจุบัน ดังนั้นในตอนแรกๆที่ชาวจีนต้องการเดินทางเข้ามาในเมืองไทย ก็ต้องรอ

ฤดูมรสุม ซึ่งจะมีช่วงเวลาพัดที่แน่นอน แต่ถึงแม้ว่าจะเป็นฤดูมรสุมแล้วก็ตาม อุปสรรคของการเดินทางยังมีอีกหลายประการ เช่น ลมอาจไม่พัดพาดตามกำหนด กำลังแรงของลมไม่พอ ทำให้การเดินทางล่าช้ากว่ากำหนด หรือบางทีในท้องทะเลเกิดลมพายุแปรปรวน นายท้ายเรือไม่สามารถบังคับทิศทางของเรือได้ หรือบางทีหากพ้นจากภัยธรรมชาติมาได้ ก็อาจต้องเผชิญกับโจรสลัดที่ฆ่าฟันผู้คนและเก็บทรัพย์สินสมบัติจากผู้เดินทางตามท้องทะเลต่างๆ และเมื่อเดินทางกันมาเป็นจำนวนมากๆ การกระทบกระทั่งและวิวาทกัน จึงเกิดขึ้นอยู่บ่อยๆ จนกับต้นต้องใช้ปืนเข้าควบคุมสถานการณ์ จึงสงบลงได้บ่อยครั้ง หากไม่มีการทะเลาะวิวาทกัน บางทีก็เกิดการเจ็บไข้ได้ป่วย ทั้งนี้เป็นเพราะการเดินทางด้วยเรือในสภาพที่แออัด ถ้ากุสึคนใดเกิดเจ็บป่วยลง และเป็นโรคระบาดที่ร้ายแรง เช่น กาฬโรค เชื้อโรคระบาดอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดการเสียชีวิตคราวละหลายคน ก่อให้เกิดความเดือดร้อนไปทั่ว ซึ่งนับเป็นปัญหาที่สำคัญประการหนึ่งของกุสึจิน

ภายหลังปัญหาความล่าช้าและความไม่แน่นอนของเรือสำเภาได้หมดสิ้นไป เมื่อมีการพัฒนาการขนส่งทางน้ำแล้ว ทั้งนี้เนื่องจากความรวดเร็วและความแน่นอนของเรือกลไฟ สามารถกำหนดเที่ยวเดินเรือได้อย่างแน่นอน ทำให้ธุรกิจการค้าแรงงานมีระบบเวลาที่ดีขึ้น ไม่ล่าช้า ทั้งราคาค่าโดยสารก็มีราคาต่ำ ทำให้กิจการดำเนินไปเฟื่องฟูมาก มีบริษัทขนส่งทางทะเลหลายบริษัทที่เป็นของชาวตะวันตกและชาวจีน สำหรับเที่ยวเดินเรือนั้นจะเห็นได้ว่า ใน พ.ศ.2440 มีเรือที่เดินทางระหว่างซัวเถาถึงกรุงเทพฯ ปรกติเดือนละ 8 ครั้ง ซึ่งเป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการเดินทางเป็นอย่างมาก

เมื่อการเดินทางทะเลได้รับการพัฒนาเป็นอย่างมาก การขนส่งแรงงานเป็นธุรกิจที่สำคัญ ในเวลาต่อมาได้มีการแย่งลูกค้าที่โดยสารไปในเรือเมล์ต่างๆ ดังเช่นเรือเมล์ของพวกชาวจีน ได้ออกประกาศชักชวนให้ชาวจีนเดินทางโดยเรือของชาวจีนเท่านั้น จากการแย่งชิงลูกค้าที่โดยสารเรือมาจากเมืองจีนระหว่างเรือของพวกจีนและชาติตะวันตก เช่น บริษัทน็อกเคอร์มันลอยด์ ทำให้บริษัทเรือของชาวจีนต้องประกาศไม่ให้ชาวจีนเดินทางด้วยเรือของตะวันตก ทั้งขู่เชิญหัวหน้าที่จัดหาชาวจีนมาโดยสารเรือของตะวันตก ทำให้หัวหน้าและกุสึชาวจีนเดือดร้อนเป็นอย่างมาก

นอกจากประสบปัญหาต่างๆในการเดินทางแล้ว ปรากฏว่าเมื่อเรือใหญ่ที่บรรทุกชาวจีนมาถึงกรุงเทพฯ หรือเมืองท่าอื่นๆของไทย เช่น ภูเก็ต จะต้องลงเรือจ้างเพื่อขึ้นฝั่งอีกทอดหนึ่ง ทั้งนี้เพราะเรือใหญ่ไม่สามารถจอดเทียบท่าได้ ในการลงเรือจ้างเหล่านี้พวกจีนใหม่อาจถูกโกงราคาอีก จึงเป็นที่เดือดร้อนแก่พวกจีนใหม่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคนยากจนทั้งนั้น สำหรับในกรุงเทพฯก็เช่นเดียวกับที่ภูเก็ต พวกที่แจวเรือจ้างไปรับพวกจีนใหม่จากเรือโดยสาร ก็โกงราคาแพงๆ เกิดความเดือดร้อนแก่พวกจีนใหม่เป็นอย่างมาก

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า การอพยพของแรงงานชาวจีนที่เดินทางเข้ามาในไทย คือ ชาวจีนอาศัยเส้นทางคมนาคมทางน้ำเป็นสำคัญ และมีการเดินทางด้วยทางบกเป็นส่วนน้อย ในระยะแรกชาวจีนอพยพมาทีละน้อยๆ อาศัยมากับเรือสินค้า แต่ภายหลังเมื่อธุรกิจการค้าแรงงานชาวจีนเป็นที่ต้องการมาก จึงมีบุคคลและบริษัทที่ได้ผลประโยชน์จากการค้ากุสึจินหลายฝ่าย เช่น พวกนายหน้าจัดหางาน พวกนายเหมือง นายอากรฝิ่น บริษัทเดินเรือ และพวกเรือจ้าง เป็นต้น ในสภาพของการเดินทางแม้จะไม่สะดวกสบายนัก แต่ก็ไม่เลวร้ายเหมือนการเดินทางไปยังประเทศอื่นๆ เช่น ทางแถบอเมริกาใต้ ซึ่งกินระยะเวลาในการเดินทางนาน การเดินทางจากเมืองจีนมาไทยใช้เวลาน้อยกว่าเพราะอยู่ใกล้กว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางคนหนึ่งประมาณ 10 เหรียญ แต่อุปสรรคในการเดินทางก็มีอยู่บ้าง เกิดการทะเลาะวิวาท เกิดโรคระบาด ทำให้เสียชีวิต ถูกขู่กรรโชกเอาเงินมากๆเมื่อลงเรือจ้างจะขึ้นฝั่ง ซึ่งเป็นการกระทำของเอกชน ไม่ใช่รัฐบาลไทย เมื่อได้รับการร้องเรียนรัฐบาลไทยก็พยายามหาทางช่วยเหลือแก้ไข เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของชาวจีนอพยพ

ลักษณะการใช้แรงงานของชาวจีนในไทย

เนื่องด้วยประเทศไทยเป็นดินแดนที่มีความอุดมสมบูรณ์มาตั้งแต่อดีตกาล สภาพความเป็นอยู่ของคนไทยไม่ค่อยผิดเคืองเมื่อเทียบกับคนจีนในเมืองจีน ด้วยเหตุนี้ทำให้คนไทยไม่ค่อยมีความกระตือรือร้นในการประกอบอาชีพ ไม่นิยมรับจ้าง แม้ค่าจ้างจะสูง จะทำงานแบบพอกินพอใช้ ผิดกับชาวจีนซึ่งเป็นคนยากจนมาจากเมืองจีน รู้ถึงความอดอยาก จึงมีความอดทน ขยันหมั่นเพียร และอดออมมากกว่าคนไทยเป็นหลายเท่า การที่ชาวจีนมีความขะมักเขม้นในการทำงาน เก็บหอมรอมริบให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ อยู่ในสายเลือดของชาวจีน ทั้งนี้เนื่องจากสภาพชีวิตที่อดอยากยากแค้นเป็นแรงผลักดันที่กระตุ้นเตือนใจชาวจีนอยู่ตลอดเวลา

การประกอบอาชีพด้านการใช้แรงงาน

การใช้แรงงานของชาวจีนในสังคมไทยมีหลายอาชีพด้วยกัน ในบางอาชีพจะใช้แรงงานแต่เพียงอย่างเดียว บางอาชีพเป็นการใช้แรงงานที่ผู้อพยพเข้ามารับจ้างต้องพอมีความรู้ติดตัวมาบ้าง เช่น สามารถอ่านออกเขียนได้ ทำบัญชี หรือบางพวกก็จะมีความรู้ทางช่างฝีมือ เช่น ทำงานก่อสร้าง เป็นช่างไม้ ช่างปูน ฯลฯ ในที่นี้จะกล่าวถึงอาชีพส่วนใหญ่ที่ชาวจีนเข้ามาใช้แรงงานรับจ้าง ได้แก่ ทำงานเสมียน ทำงานโยธา ทำงานกลสิกรรม และทำงานรับจ้างต่างๆ

1. ทำงานเสมียน

แรงงานชาวจีนซึ่งรับจ้างทำงานประเภทนี้เป็นส่วนน้อยของแรงงานชาวจีน ซึ่งอพยพเข้ามาทำมาหากินในเมืองไทย เพราะผู้ที่ทำหน้าที่เป็นเสมียนจะต้องมีความรู้บ้างเล็กน้อย เช่น เขียนหนังสือได้ ทำบัญชีเป็นผู้รับจ้างทำงานเป็นเสมียน เป็นกลุ่มของแรงงานชาวจีนที่ทำงานค่อนข้างสบายกว่าผู้ใช้แรงงานประเภทอื่นๆ เพราะส่วนใหญ่จะทำงานในร่ม มีเงินเดือนประจำ ในกิจการต่างๆหลายประเภท ต้องมีเสมียนทำการเพื่อแบ่งเบาภาระของหัวหน้า หรือนายงาน เช่น เสมียนในเรือสำเภา ในโรงบ่อนเบี้ย ในโรงหอย โรงรับจำนำ โรงงานหรือบริษัทห้างร้านต่างๆ ซึ่งหน้าที่หลักส่วนใหญ่ของเสมียน คือ ทำงานด้านเอกสารและการเงินของกิจการ เช่น เสมียนในเรือสำเภามีคนรับผิดชอบในแต่ละหน้าที่ ลำด้า บัญชีใหญ่ ทำบัญชีเงิน และขึ้นเต็งเถา บัญชีกลาง เสมียนผู้ทำบัญชีสินค้า เป็นต้น

เสมียนในโรงบ่อนอาจมีหลายคน แต่คนที่มีความรู้ความชำนาญในการทำบัญชีเป็นอย่างมากจะได้รับตำแหน่งเป็นเสมียนเอก ทำบัญชีรับเงินที่ได้และจ่ายเงินออกไป ซึ่งมีหลายบัญชี เพราะในแต่ละวันมีเงินหมุนเวียนในโรงบ่อนมาก แหล่งอบายมุขอีกประเภทหนึ่ง ซึ่งต้องใช้เสมียนทำงานมากเช่นกัน คือ เสมียนโรงหอย พนักงานในโรงหอยมีจำนวนมาก ในส่วนที่เกี่ยวกับเสมียนนั้นมีหลายระดับ คือ นายเสมียนเป็นหัวหน้าทำการมี 3 คน คือ คนที่ 1 ทำบัญชีเงินรับ-จ่าย คนที่ 2 ทำบัญชีโพง คนที่ 3 เป็นผู้ตรวจสอบบัญชี ทั้ง 3 คนนี้ต้องเป็นผู้ชำนาญงาน ระดับรองลงมาคือ พนักงานกองตรวจโพง มี 6 กอง กองหนึ่งมีคนตีลูกคิด 1 คน ตีตรา 1 คน พนักงานกองเตี้ยมเถามี 10 กอง กองหนึ่งมีคนบอก 1 คน คนจด 1 คน ฯลฯ พนักงานโรงหอยดังกล่าวมี 2 ผลัด คือ ผลัดกลางวันและผลัดกลางคืน ในระยะแรกที่เริ่มเล่นหอย ผู้แทงหอยจะต้องไปแทงหอยที่โรงหอยเท่านั้น จะมีเสมียนหอยคอยรับเงินจากผู้แทง และออกใบสำคัญรับเงินให้ถือไว้ ต่อมาเมื่อกิจการหอยเจริญขึ้นเพื่อความสะดวกแก่ผู้แทงหอย จึงได้จัดให้มีแขวงหอย รับผลประโยชน์จากการแทงหอยเป็นย่านๆไป ผู้ที่รับถือแขวงหอยก็จะมีผู้ช่วยอีกหลายคน เช่น ผู้จัดการ ผู้รักษาเงิน และผู้ทำบัญชี นอกจากนี้ก็จะมีผู้มาขออนุญาตต่อแขวงหอย ขอรับแทงหอยในย่านนั้นๆ หรือที่เรียกว่าเสมียนเขียนหอย เสมียนและเจ้าพนักงานทำการในโรงหอยได้เงินเดือนและได้รับเลี้ยงอาหารในเวลาทำการด้วย ส่วนเสมียนเขียนหอยโดยทั่วไปหรือตามแขวงนั้น ไม่มี

เงินเดือน แต่จะได้ในรูปของผลประโยชน์ คือ ได้ค่าน้ำของขุนบาล (นายอากรหอย) ร้อยละ 1 1/4 ตามจำนวนเงินเดิมพื้นที่ส่งไป และได้ค่าน้ำจากผู้ที่แทงหวยถูก

นอกจากจะรับจ้างเป็นเสมียนในเรือ ในโรงบ่อน โรงหวยแล้ว ตามโรงภาษีและเจ้าภาษีนายอากร ซึ่งประมวลการจัดเก็บภาษีอากรต่างๆ ยังต้องจ้างเสมียนไว้คอยทำบัญชี เก็บเงินภาษีอากรต่างๆด้วย และปรากฏว่า มีกฎข้อบังคับในโรงภาษีเบ็ดเตล็ด สำหรับผู้ทำงานในโรงภาษีเกี่ยวกับเวลาการทำงาน การขาดงาน และการหยุดงาน ว่าควรจะต้องปฏิบัติอย่างไร มีกำหนดระยะเวลาเท่าไร รวมทั้งการให้ออก ถ้าไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับอีกด้วย

ตามบริษัทห้างร้านหรือสมาคมต่างๆ ก็นิยมจ้างเสมียนไว้ทำการเช่นกัน ดังเช่นในข้อบังคับของบริษัท ออเรียนเทล แคมเบอร์ ได้กำหนดไว้ว่า เจ้าหน้าที่ผู้ทำการ นอกจากจะมีผู้จัดการ 5 คน ผู้ปรึกษา 20 คน และผู้แนะนำกฎหมายแล้ว ยังต้องมีเสมียนทำการอีกด้วย พร้อมทั้งกำหนดหน้าที่ไว้ด้วยว่า เสมียนมีหน้าที่รับใช้ผู้จัดการ เชื้อฟังกู้จัดการและมีเงินเดือนประจำให้ แต่ไม่ได้ให้รายละเอียดว่า ค่าจ้างเป็นเงินเท่าไร สำหรับเสมียนในโรงรับจำนำ ก็จะมีหน้าที่เขียนตัวจำนำให้กับผู้ที่เอาของมาจำนำ และนอกจากนี้ตามโรงงานใหญ่ๆ ที่มีจำนวนคนงานอยู่มากๆ นายงานก็ต้องมีเจ้าหน้าที่ทำงานด้านธุรการ ที่สำคัญคือพวกเสมียน ซึ่งต้องทำหน้าที่ดูแลเรื่องบัญชีรายรับ- รายจ่าย และงานด้านเอกสารของโรงงาน หรือบริษัท อาคาร ร้านค้า เป็นต้น

2. ทำงานโยธา

การทำงานโยธามีหลายประเภท ในที่นี้จะกล่าวถึงการขุดคลอง ทำถนน ทำทางรถไฟ และทำการก่อสร้าง

การขุดคลอง เมื่อพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช (รัชกาลที่ 1) ตั้งกรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานีแห่งใหม่ของคนไทย ทรงตั้งพระราชหฤทัยที่จะทำให้กรุงเทพฯ มีความสวยงาม ทัดเทียมอยุธยา โปรดฯให้ขุดคูคลองรอบพระนคร แต่แรงงานที่ใช้ในการขุดคูคลองครั้งนั้น โปรดฯให้แรงงานเขมร 10000 คนมาทำการ นับตั้งแต่รัชกาลที่ 2 เป็นต้นมา รัฐบาลไทยได้เริ่มจ้างกรรมกรชาวจีนมาขุดคลอง เพราะแรงงานชาวจีนมีประสิทธิภาพ โปรดฯให้ขุดคลองปลากัด จากเมืองนครเขื่อนขันธ์มาถึงกรุงเทพฯ

ในสมัยรัชกาลที่ 3 ชาวจีนได้อพยพเข้ามาเมืองไทยเพิ่มมากขึ้น รัฐบาลไทยก็ได้จ้างแรงงานชาวจีนขุดคลองเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน คลองสำคัญที่ขุดขึ้นในสมัยนั้นมี 4 สาย คือ ใน พ.ศ. 2371 โปรดฯให้เจ้าพระยาพระคลัง เป็นแม่กองไปขุดแต่งคลองสุนัขออน ในเขตจังหวัดสมุทรสาคร และสมุทรสงคราม ซึ่งแต่เดิมเป็นคลองเล็ก น้ำตื้น การคมนาคมไม่สะดวก พ.ศ. 2374 โปรดฯให้พระยาโชฎึกราชเศรษฐี (ทองจีน) เป็นแม่กองขุดแต่งคลองบางบอน ในเขตธนบุรี ตั้งแต่วัดปากน้ำถึงบางขุนเทียนตอนหนึ่ง และอีกตอนหนึ่งจากบางขุนเทียนไปถึงวัดกกและวัดเลา และใน พ.ศ. 2380 ได้โปรดฯให้พระยาศรีพิพัทธ์รัตนราชโกษา เป็นแม่กองขุดคลองบางขนาก ตั้งแต่หัวหมากไปถึงบางขนาก

ในสมัยรัชกาลที่ 4 ทรงเห็นว่าการขุดคลองนี้เป็นกิจการที่สำคัญ ทรงสนับสนุนให้มีการก่อสร้างถนนหนทาง ตลอดจนแม่น้ำลำคลอง โดยให้มีการจ่ายค่าแรงคนงานแทนการเกณฑ์แรงงานอย่างสมัยก่อน สมัยนี้ได้มีการขุดคลองเพิ่มมากขึ้นอีกหลายสาย ทั้งในกรุงเทพฯและต่างจังหวัด เช่น ใน พ.ศ.2394 โปรดฯให้ขุดคูคลองพระนครออกไปอีกชั้นหนึ่ง พ.ศ.2400 โปรดฯให้จ้างแรงงานชาวจีนขุดคลองมหาสวัสดิ์ ตั้งแต่วัดไชยพฤกษ์มาลา ไปจนถึงเมืองนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม พ.ศ.2409 โปรดให้พระยาภาษีสมบัติบริบูรณ์ เจ้าภาษี

ผืน ขุดคลองภาษีเจริญ และนอกจากนี้ยังมีการขุดคลองอื่นๆอีก เช่น คลองบางลี่ ขุดแก้คลองลัดยี่สาม ขุดคลองลัดขุนแขวงเมืองสมุทรสาคร และคลองเจดีย์บูชาที่จังหวัดนครปฐม

ในสมัยรัชกาลที่ 5 ก็ยังคงเห็นความสำคัญในการขุดคลองอยู่เช่นเดิม เพราะในขณะนั้นเส้นทางคมนาคมทางน้ำยังเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ ได้มีการขุดลอก คู คลองเดิมที่ตื้นเขินให้ดีขึ้น เพื่อให้สะดวกในการคมนาคม รวมทั้งได้มีการขุด คู คลองใหม่ๆเพิ่มขึ้นอีกหลายสาย จากการดำเนินการขุดคลองในสมัยรัตนโกสินทร์ ในระยะแรกใช้แรงงานเกณฑ์แล้วจึงเปลี่ยนมาเป็นแรงงานจ้าง ซึ่งแรงงานจ้างเหล่านี้ส่วนใหญ่คือ แรงงานชาวจีน จะเห็นได้ว่าทั้งรัฐบาลและเอกชนได้จ้างแรงงานจีนขุดคลองมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 2 จนกระทั่งถึงสมัยรัชกาลที่ 5

การทำถนน แต่เดิมการคมนาคมทางบกไม่เป็นที่นิยมเท่าการคมนาคมทางน้ำ ดังนั้นเส้นทางคมนาคมทางบกในสมัยก่อน จึงมีเพียงเส้นทางที่คนเดินไปมาจนเป็นแนวเรียกว่า ทางเดิน และเส้นทางที่ขับเกวียนผ่านไปมา เรียกว่า ทางเกวียน ไม่ได้มีลักษณะเป็นหนทาง เหมือนในปัจจุบันนี้ กรุงเทพฯยุคต้น ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 1 ถึงสมัยรัชกาลที่ 3 คงทำถนนแบบนี้เช่นเดียวกัน แม้แต่ถนนที่ใช้เป็นเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน เช่น ถนนหน้าพระลาน ถนนข้างกำแพงพระราชวังด้านใต้ ถนนสนามไชย และถนนหน้าวังหน้า ถนนดังกล่าว เป็นเพียงถนนถมดิน และใช้การไม่ได้ในฤดูฝน เมื่อรัชกาลที่ 4 ได้ติดต่อกับต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น พระองค์ ทรงมีพระราชดำริจะพัฒนาประเทศให้มีความเจริญเยี่ยงอารยประเทศ ได้ทรงริเริ่มให้มีการสร้างถนนแบบตะวันตก ที่สามารถใช้ได้ในทุกฤดูกาล ด้วยพระราชดำริของรัชกาลที่ 4 ดังกล่าว พระองค์จึงทรงริเริ่มโครงการพัฒนา มีการตัดถนนและสร้างสะพาน ผู้คุมการก่อสร้างใช้คนไทย แต่กรรมกรที่ทำงานจริงๆเป็นแรงงานชาวจีน

ถนนที่ได้ทำการสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 นั้นมีหลายสาย เช่น ถนนเจริญกรุง ถนนตรงข้ามคลองผดุงเกษม ต่อไปจนถึงคลองพระโขนง ถนนสีลม ถนนบำรุงเมือง และถนนเฟื่องนคร เมื่อสร้างถนนแล้ว ส่วนใดยังไม่มีสะพานข้ามคลอง รัชกาลที่ 4 ทรงบอกบุญแก่เจ้านายและขุนนาง หรือเจ้าส่วนคนใดที่มีกำลังศรัทธาจะสร้าง ก็ทรงอนุโมทนาด้วย จึงเกิดสะพานขึ้นเป็นจำนวนมาก เช่น สะพานดำรงสถิต และสะพานพิทยเสถียร เป็นต้น ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 การสร้างถนนได้มีการพัฒนาเพิ่มขึ้นไปอีก โดยสร้างถนนให้เป็นแบบทันสมัย และได้มีถนนสายสำคัญๆเพิ่มขึ้นหลายสาย ทั้งเป็นถนนที่รัฐบาลสร้าง เช่น ถนนราชดำเนิน ส่วนถนนที่เจ้านายและขุนนางสร้าง เช่น ถนนอนุกรมมณ ถนนสุรวงษ์ ถนนเดโช ถนนสาทรเหนือและถนนสีพระยา เป็นต้น การสร้างถนนและสะพานต่างๆดังกล่าว ทั้งเอกชนและรัฐบาลล้วนใช้วิธีการจ้างแรงงานชาวจีนในการก่อสร้างทั้งสิ้น

การสร้างทางรถไฟ กิจการรถไฟในประเทศไทยได้เริ่มการดำเนินการขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 พระองค์ทรงสนพระราชหฤทัยในกิจการรถไฟเป็นอย่างมาก ทรงมีโอกาสดอดพระเนตรการก่อสร้างทางรถไฟเมื่อเสด็จประพาสชวาใน พ.ศ.2413 และได้ทรงเดินทางโดยรถไฟในการเสด็จประพาสอินเดียนใน พ.ศ. 2414 พระองค์ทรงเล็งเห็นการณ์ไกลว่า กิจการรถไฟเป็นเส้นทางคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว บรรทุกผู้โดยสาร และสิ่งของได้ทีละมากๆ

การสร้างทางรถไฟจะเป็นประโยชน์แก่กิจการของบ้านเมืองในด้านต่างๆ เช่น ในด้านเศรษฐกิจ จะช่วยบำรุงการค้า ขนส่งสินค้าได้สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น ด้านสังคม จะเป็นสิ่งช่วยกระจายความก้าวหน้าทางด้านวิทยาการและความเจริญในด้านต่างๆ ไปสู่ประชาชนในชนบท และในด้านการเมืองจะเป็นสิ่งที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการที่รัฐจะดูแล ปกครองอาณาประชาราษฎร์ให้มีความสุขสบาย และเป็นกลไกในการขนส่ง

อาวุธยุทธภัณฑ์ และกำลังทหารในยามศึกสงครามหรือป้องกันอาณาเขตได้เป็นอย่างดี ทางรถไฟสายแรกที่ได้ดำเนินการสร้าง คือ เส้นทางกรุงเทพฯ- นครราชสีมา เปิดดำเนินการเดินรถไฟได้ตลอดสายเมื่อ พ.ศ.2433 หลังจากนั้นก็ได้มีการสร้างทางรถไฟเพิ่มเติมขึ้นอีกหลายสาย เช่น ทางรถไฟสายใต้จากปากคลองบางกอกน้อยถึงเพชรบุรี และการสร้างทางรถไฟขึ้นไปทางเหนือ เป็นต้น

งานสร้างทางรถไฟเป็นงานหนัก เพราะผู้ทำงานต้องเดินทางเข้าไปทำงานในถิ่นทุรกันดาร ในป่าเขา ยังไม่มีคนอาศัยอยู่เป็นบ้านเมือง อันตรายมีมากมาย ทั้งสัตว์ร้าย ไข้ป่า และความทารุณจากสภาพอากาศ เป็นต้น แต่ชาวจีนก็ยังคงมีความมุ่งมั่นในการทำงานดังกล่าว นับตั้งแต่ขุดดิน ย่อยหิน ตัดไม้หมอนวางรางรถไฟ ปรากฏว่ามีชาวจีนจำนวนมากเสียชีวิตลงในระหว่างการก่อสร้างทางรถไฟ โดยเฉพาะการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ที่ต้องตัดทางผ่านเข้าไปในป่าเขา และมีไข้ป่าชุกชุม

แรงงานจีนที่รับจ้างทำทางรถไฟนั้น ในช่วงระยะทางแต่ละช่วงมีแรงงานชาวจีนรับจ้างเป็นจำนวนมาก แม้จะมีจำนวนหลายพันคน แต่ก็ไม่ได้สัดส่วนกับงานที่มีจำนวนมาก ทำให้เกิดการขาดแคลนแรงงานในการสร้างทางรถไฟอยู่บ่อยครั้ง เช่น การขาดแคลนแรงงานตัดไม้หมอนรถไฟ เมื่อครั้งทำทางรถไฟสายเหนือ เป็นต้น แรงงานที่ใช้ในการสร้างทางรถไฟนี้ เป็นแรงงานชาวจีน ซึ่งเป็นแรงงานที่มีประสิทธิภาพ เป็นที่ต้องการในการดำเนินงานต่างๆเป็นอย่างมาก แม้แต่การตัดไม้ เมื่อเกิดการขาดแคลนแรงงานทำทางรถไฟ หรือต้องการแรงงานเพิ่มเติม ผู้ควบคุมการก่อสร้างทางรถไฟก็มักจะนึกถึงแรงงานชาวจีนก่อน เช่น เมื่อจะทำการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ ตั้งแต่เพชรบุรีไปจนถึงสงขลา ผู้ควบคุมการก่อสร้างก็ต้องการใช้แรงงานชาวจีน ซึ่งจะต้องหาใหม่จากเมืองจีน ทั้งนี้จะส่งผ่านเจ้าแก้วหัวหน้าซึ่งทำการทางรถไฟ

แรงงานชาวจีนทำงานสร้างทางรถไฟได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นที่พึงพอใจของนายจ้าง และจะมีผู้เสนอให้แรงงานไทยทำงานดูบ้าง ข้าราชการชั้นใหญ่ของไทยก็ยังไม่เห็นด้วย และสนับสนุนให้ใช้แรงงานจีน เพราะจะได้ประโยชน์อื่น ๆ อีกมากมาย เช่น เมื่อสร้างทางรถไฟเสร็จ ก็คงจะรับจ้างทำงานอื่นๆ เช่น ทำเหมือง หรือทำการเพาะปลูก รวมทั้งผลประโยชน์ด้านภาษีอากรจำนวนมาก กิจการรถไฟในประเทศไทย ซึ่งได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 เป็นงานโยธาอีกประเภทหนึ่ง ซึ่งชาวจีนอพยพได้เข้ามาขายแรงงาน รับจ้างเป็นกู่ลี กูลีชาวจีนทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีจำนวนมากกว่ากู่ลีกลุ่มอื่นๆ ที่มารับจ้างทำงานสร้างทางรถไฟ

การก่อสร้าง ในสมัยรัชกาลที่ 3 การก่อสร้างได้เพิ่มจำนวนขึ้นมากมาย ทั้งนี้เพราะพระองค์สนพระทัยในงานด้านศิลปะและไฟในศาสนาเป็นอย่างมาก นอกจากพระองค์จะควบคุมการก่อสร้างด้วยพระองค์เองแล้ว ยังสนับสนุนให้เจ้านาย ขุนนาง สร้างถาวรวัตถุในทางพุทธศาสนาอีกด้วย นอกจากการก่อสร้างและซ่อมแซมภายในพระบรมหาราชวังและวังหน้าแล้ว ยังได้มีการก่อสร้างวังภายนอกอีกประมาณ 17 แห่ง สร้างวัดขึ้นใหม่ 9 วัด และทรงปฏิสังขรณ์วัดที่ชำรุดทรุดโทรมอีก 60 วัด วัดสำคัญที่ได้สร้างขึ้นในรัชสมัยของพระองค์ คือ วัดเทพธิดา วัดราชนันทดา วัดเฉลิมพระเกียรติ วัดบวรนิเวศ วัดบวรสถาน วัดประยูรวงศ์ และวัดกัลยาณมิตร ส่วนวัดที่ทรงปฏิสังขรณ์เพิ่มเติม คือ วัดโพธิ์ วัดพระเชตุพน วัดสุทัศน์ วัดราชบูรณะ วัดสระเกศ วัดอรุณและวัดยานนาวา ซึ่งแรงงานที่ใช้ในการก่อสร้างเหล่านี้ ส่วนใหญ่นิยมใช้แรงงานชาวจีนเพราะราคาถูก ฝีมือการทำงานประณีตและชำนาญมากกว่า

การก่อสร้างในสมัยรัชกาลที่ 4 ไม่ได้เน้นการก่อสร้างสิ่งที่เป็นถาวรวัตถุทางพุทธศาสนาเช่นในสมัยรัชกาลที่ 3 แต่เป็นการก่อสร้างเพื่อการพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อมีการตัดถนนหนทางขึ้นในกรุงเทพฯ ทำเลถนนที่อยู่และอาคารร้านค้าซึ่งเคยตั้งอยู่ริมแม่น้ำลำคลองก็ได้เปลี่ยนไปตามสมัยนิยม คือ ได้มีการสร้าง

ตึกแถวชั้นสองข้างถนนที่ตัดขึ้นใหม่ ใช้เป็นที่อยู่และอาคารร้านค้า ดังที่ปรากฏว่า มีการสร้างแถวสองชั้นตามริมถนนสายสำคัญต่างๆ เช่น ถนนสนามไชย ถนนบำรุงเมือง ถนนเฟื่องนคร และถนนเจริญกรุงตอนใน เป็นต้น ผู้รับเหมาก่อสร้างส่วนใหญ่จะเป็นชาวฝรั่งหรือจีนกวางตุ้ง ซึ่งมีความชำนาญในการก่อสร้าง เมื่อผู้รับเหมาเป็นชาวจีนก็มักจะจ้างแรงงานชาวจีนเป็นลูกมือในการก่อสร้าง ชาวจีนส่วนหนึ่งจึงยึดการก่อสร้างเป็นอาชีพหลัก

ในสมัยรัชกาลที่ 5 การก่อสร้างได้ก้าวหน้ายิ่งขึ้น เพราะเศรษฐกิจขยายตัว มีกิจการใหม่ๆ เกิดขึ้นมากมาย การก่อสร้างก็เจริญขึ้นตาม รัฐบาลได้จ้างแรงงานชาวจีนก่อสร้างอาคารของรัฐบาล ส่วนเอกชนก็จ้างแรงงานชาวจีนก่อสร้างอาคาร บริษัท ร้านค้า ซึ่งเป็นกิจการของตน ชาวจีนได้ยึดอาชีพก่อสร้างทั่วไปทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด ดังเช่น เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยไปตรวจราชการที่จังหวัดพิษณุโลก ก็ได้กล่าวถึงการก่อสร้างของชาวจีนว่า รับทำงานต่างๆ มากมาย ชาวจีนที่ทำงานก่อสร้างนั้นเป็นจีนกวางตุ้ง ซึ่งมีฝีมือดีกว่าช่างพื้นเมือง ถ้าแก่ผู้ทำการรับเหมาก่อสร้างก็ร่ำรวยมาก กล่าวได้ว่า กิจการก่อสร้างนี้ เป็นงานที่ชาวจีนประสบความสำเร็จอีกประเภทหนึ่ง สามารถควบคุมกิจการนี้ให้ตกอยู่ในกำมือของคนจีนได้ในทุกระดับ ทั้งในระดับผู้รับเหมาและกฐี

แรงงานจีนที่ใช้ในการโยธา นี้ ส่วนหนึ่งเป็นแรงงานที่รับจ้างทั้งในภาคเอกชนและรัฐบาล นอกจากนี้ส่วนหนึ่งรัฐบาลจะใช้แรงงานจีนทำงานโยธาจากการที่ชาวจีนบางส่วนไม่มีเงินเสียค่าผูกปี โดยต้องทำงานโยธาให้กับรัฐบาลเป็นเวลา 30 วัน จึงจะพ้นจากการถูกจับกุมและรัฐบาลจะผูกปีให้ เท่ากับว่ารัฐบาลจะได้แรงงานจีนทำงานโยธาให้แทนที่จะต้องเสียเงินค่าจ้าง การทำเช่นนี้เห็นได้ว่ารัฐบาลไทยได้ประโยชน์เป็นอย่างมาก

ค่าแรงจากการทำงานโยธา

ค่าแรงของชาวจีนที่ทำงานโยธาเท่าที่ปรากฏหลักฐาน คือ การทำถนน ทำทางรถไฟ และการก่อสร้าง

ค่าแรงของชาวจีนที่รับจ้างทำถนนนั้น เป็นงานรับเหมา คือ ทำทุกอย่างจนถนนเสร็จเรียบร้อย ตั้งแต่การขุดดิน ปูอิฐ ย่อยอิฐ และปรับพื้นถนนให้เรียบ จากที่ปรากฏหลักฐาน ปรากฏว่าใน พ.ศ.2435 ค่าแรงนายงานตวันละ 1 บาท สำหรับแรงงาน ได้รับค่าจ้างวันละประมาณ 12 อัฐ ค่าแรงทำถนนดังกล่าว เป็นค่าจ้างที่ค่อนข้างคงที่ ได้รับการปรับน้อยมาก ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับค่าแรงทำถนนใน พ.ศ.2451 ซึ่งเป็นระยะเวลาที่ห่างกันถึง 16 ปี ปรากฏว่าค่าแรงต่ำสุดได้วันละ 42 อัฐ และสูงสุดวันละ 1 บาท แต่ถ้าเป็นแรงงานไทยจะได้ค่าจ้างวันละ 48 อัฐ จากค่าแรงทำถนนดังกล่าวจึงเห็นได้ว่า ค่าแรงในการทำงานอยู่ในอัตราต่ำ และเป็นอัตราที่คงที่ ไม่ค่อยจะมีการขยับตัวสูงขึ้น ถึงจะมีการปรับราคาบ้างก็ใช้ระยะเวลานานและปรับขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

สำหรับค่าแรงของชาวจีนที่รับจ้างทำทางรถไฟนั้น มีรายละเอียดปลีกย่อยแตกต่างไปจากงานรับจ้างประเภทอื่นๆ และในแต่ละท้องที่ที่ทำการก่อสร้างทางรถไฟ ราคาค่าจ้างก็แตกต่างกันไป กล่าวคือ ถ้าที่ใดทุรกันดารมาก มีโรคภัยชุกชุม ราคาค่าจ้างก็จะสูงกว่าถิ่นทุรกันดารน้อย พวกที่รับจ้างทำทางรถไฟนั้น โดยปรกติจะได้รับค่าจ้าง 2 อาทิตย์ต่อครั้ง และรัฐบาลได้เห็นถึงความสำคัญในการจ่ายเงินให้กับลูกจ้างทำทางรถไฟตามกำหนดเวลาที่แน่นอน เพราะถ้าลูกจ้างไม่ได้เงินตามกำหนด ก็จะหาคนทำงานไม่ได้ ทำให้งานเกิดความล่าช้า และถึงแม้ว่ารัฐบาลจะหาวิธีการที่จะทำให้แรงงานจีนได้รับเงินค่าจ้างตามกำหนดเวลา รวมทั้งจ้างในอัตราที่สูง ในบางครั้งการรถไฟก็หาคนมาทำงานไม่ได้ ทั้งนี้เพราะในที่ที่วางรางรถไฟเข้าไบนั้น ส่วนใหญ่เป็น

ที่ทุรกันดาร มีไข้ป่าชุกชุม ทำให้แรงงานเกิดความหวาดกลัว ไม่กล้ารับจ้าง แม้ว่าค่าจ้างจะสูงมากก็ตาม ดังเช่น เมื่อเกิดอหิวาตกในเขตตำบลปากช่อง ทางการรถไฟได้ตั้งอัตราค่าจ้างช่างไม้สูงถึงวันละ 5 บาท ก็ยังไม่มีคนกล้าเสี่ยงไปรับจ้างทำการ ถ้าไม่เกรงกลัวอันตรายโรคภัยไข้เจ็บแล้ว การขึ้นราคาค่าจ้างของการรถไฟก็เป็นวิธีการที่ได้ผล เพราะเมื่อการรถไฟให้ราคาค่าจ้างดี จะทำให้คนละงานงานอื่นมารับจ้างทำทางรถไฟมาก จนทำให้งานอื่นๆต้องขึ้นค่าจ้างตามไปด้วย

จากหลักฐานดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ค่าจ้างแรงงานในการทำทางรถไฟอยู่ในอัตราที่ค่อนข้างสูง และจ่ายตรงตามเวลา แต่การรถไฟก็ยังประสบปัญหาอยู่เนืองๆ ทั้งนี้เพราะการทำทางรถไฟนั้นบุกเบิกเข้าไปในถิ่นทุรกันดาร ทำให้ผู้รับจ้างไม่กล้าเสี่ยงต่อไข้ป่า บางครั้งแม้จะจ่ายเงินสูงเพื่อล่อใจชาวพื้นเมืองให้ไปรับจ้าง แต่ชาวพื้นเมืองก็ไม่สนใจ และถึงแม้ว่าค่าแรงในการสร้างทางรถไฟจะสูง แต่แรงงานชาวจีนก็ยังพยายามเรียกร้องจะขอขึ้นค่าแรงเพิ่มอีก การที่แรงงานจีนเรียกร้องให้เพิ่มค่าจ้างที่สูงขึ้น ประกอบกับแรงงานจีนที่มีอยู่ไม่พอใช้ เป็นสาเหตุทำให้งานล่าช้า ส่งผลให้ต้นทุนในการสร้างทางรถไฟสูงตามไปด้วย ทางการรถไฟก็ได้พยายามแก้ไข ปัญหาโดยการที่จะหาคนงานชาติอื่นที่นอกเหนือจากประเทศจีนเข้ามาทำการ ทั้งนี้เพื่อที่จะได้เป็นการแข่งขันราคาค่าจ้าง ซึ่งอาจทำให้ค่าจ้างแรงงานชาวจีนลดต่ำลง

งานสร้างทางรถไฟเป็นงานหนัก ผู้ทำงานต้องใช้ความอดทนสูง สุขภาพต้องแข็งแรง เพื่อทนต่อ งานหนักและทนต่อสภาพดินฟ้าอากาศ และไข้ป่า ในระยะแรกค่าจ้างสูง แต่เมื่องานทำทางรถไฟในช่วงนั้นๆ ผ่านพ้นไปแล้ว ท้องถิ่นนั้นมีความเจริญขึ้น โรคภัยไข้เจ็บน้อยลง ค่าจ้างแรงงานงานก็จะถูกลง เห็นได้จากการ เปรียบเทียบค่าแรงกฐีในเขตเดียวกัน แต่ปีต่างกัน โดยจะยกตัวอย่างการทำทางรถไฟ ใน พ.ศ.2436 และ พ.ศ.2439 กล่าวคือ งบประมาณในการสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา ค่าจ้างนายแรงงาน และค่าจ้างแรงงาน รวมกัน 3 คน ใน พ.ศ.2436 เป็นเงิน 80 บาท แต่ใน พ.ศ.2439 จำนวนแรงงานเท่ากัน แต่เสียค่าจ้างเพียง 50 บาท (เรื่องเงินค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา, 2432) จากตัวเลขดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าใน ระยะแรกของการทำทางรถไฟ ค่าจ้างแรงงานแพงมาก แต่เมื่อท้องถิ่นนั้นเจริญขึ้นแล้ว ราคาค่าจ้างก็ลดต่ำลง ถึงแม้ว่าค่าแรงของแรงงานชาวจีนจะแพงกว่าชนกลุ่มอื่นๆ ก็ยังปรากฏว่า แรงงานที่ใช้สร้างทางรถไฟนั้นเป็น ชาวจีน

ส่วนค่าแรงในการก่อสร้างนั้น ประมาณกันว่าตกวันละ 1 บาทต่อคน ซึ่งนับว่าเป็นรายได้ที่ไม่เลว กว่าอาชีพอื่นๆ ชาวจีนได้รับจ้างทำการทั้งของเอกชนและรัฐบาล ในบางครั้งก็มีปัญหาบ้างเหมือนกัน ทั้งนี้เป็น เพราะแรงงานชาวจีนไม่ได้รับค่าจ้างโดยตรง แต่เถ้าแก่เป็นผู้รับเหมาอีกชั้นหนึ่ง บางทีเถ้าแก่ก็ไม่ได้จ่ายเงินให้ ลูกจ้าง เมื่อลูกจ้างไม่มีเงินก็จะทิ้งงาน ในการรับจ้างทำงานโยธา นอกจากลูกจ้างชาวจีนจะไม่ได้รับเงินจากเถ้า แก่แล้ว บางครั้งก็มีเรื่องฟ้องร้องว่า ลูกจ้างชาวจีนบางที่รับเงินไปแล้วไม่ยอมทำงานบ้าง จะเห็นได้ว่าในช่วงนั้น ยังไม่มีระบบการจ้างที่แน่นอน ทั้งข้อกำหนด การจ่ายเงิน และระยะเวลา

3. งานกสิกรรม

งานด้านกสิกรรมนอกเหนือจากการทำนาแล้ว ส่วนใหญ่จะตกในกำมือของชาวจีนทั้งสิ้น พืชไร่ที่ ชาวจีนทุ่มเททำกันมากและเป็นกิจการใหญ่โต คือ การทำไร่พริกไทย ไร่อ้อย

ในสมัยรัชกาลที่ 5 นอกจากจะส่งเสริมให้ปลูกพริกไทยตามหัวเมืองชายทะเลตะวันออก เช่น จันทบุรีแล้ว ยังทรงสนับสนุนให้ปลูกทางภาคใต้ เช่น กระบี่ ไชยา ตะกั่วทุ่ง และตรัง เป็นต้น สวนพริกไทยที่ ปลูกส่วนใหญ่คนจีนเป็นเจ้าของ แรงงานที่ใช้ในไร่พริกไทยก็เป็นแรงงานจีน นอกจากทำไร่พริกไทย พืชไร่อีก

ประเภทหนึ่งซึ่งมีการขยายตัวเป็นอย่างมาก คือ การทำไร่อ้อย เพื่อนำไปผลิตเป็นน้ำตาลทราย แรงงานจีนที่ทำงานในไร่อ้อยและโรงงานที่บ่ออ้อยส่วนใหญ่เป็นชาวจีนแต่จีวี วิลเลียม สกินเนอร์ ให้เหตุผลว่า เนื่องจากถิ่นฐานที่อยู่ของชาวจีนแต่จีวีบนแผ่นดินใหญ่ โดยเฉพาะเมืองเฉาโจว นั้น เป็นเมืองผลิตน้ำตาล

แรงงานที่ใช้ในการดำเนินกิจการทำไร่อ้อยและน้ำตาลทรายใช้แรงงานชาวจีนทั้งสิ้น นับตั้งแต่การปลูกอ้อย ทำน้ำตาลทราย ขนส่ง และการค้ำน้ำตาลทราย แต่จำนวนแรงงานจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับขนาดของกิจการ เมืองสำคัญที่เป็นแหล่งผลิตน้ำตาล คือ นครปฐม สมุทรสาคร นครชัยศรี และฉะเชิงเทรา เป็นต้น นอกจากการปลูกพริกไทยและอ้อยแล้ว ยังมีการปลูกพืชชนิดอื่นอีกด้วย เช่น รง กานพลู ซึ่งปลูกในบริเวณที่ปลูกพริกไทย การปลูกกาแฟที่สงขลา การทำสวนผลไม้ที่ราชบุรี มีการทำไร่ ทำสวนหมาก สวนมะพร้าว ยาสูบ และกล้วย รวมทั้งเมื่อมีการขุดคลองดำเนินสะดวก ชาวจีนก็พากันทำสวนพริก หอมและกระเทียม ตามสองฟากฝั่งคลอง เป็นต้น คนจีนมีความขยันอดทนและมีหัวทางการค้า จึงประสบความสำเร็จได้โดยง่าย สำหรับในการเพาะปลูกของชาวจีนนั้นสันนิษฐานว่า ชาวจีนคงเข้าใจดินทำการเพาะปลูก จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า การเพาะปลูกเป็นอีกอาชีพหนึ่งที่ชาวจีนสนใจดำเนินการและทำได้ดี พืชผลที่ชาวจีนปลูกนั้นมีหลายชนิด ยกเว้นการปลูกข้าว เพราะเป็นอาชีพหลักของคนไทย และอีกสาเหตุที่ชาวจีนไม่แย่งอาชีพการปลูกข้าวไปจากราษฎรไทย เป็นเพราะว่าชาวจีนที่อพยพเข้ามาในระยะนี้ส่วนมากเป็นคนที่อยู่ในตัวเมือง มีความชำนาญเฉพาะด้านการค้าขาย และจุดประสงค์ในการอพยพก็เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ทั้งยังมองว่าการทำนานั้นทำกำไรได้น้อย ชาวจีนจึงไม่นิยมทำกัน

นอกจากนี้ชาวจีนยังมีบทบาทในการทำสวนยางพาราทางภาคใต้ ชาวจีนที่มีทุนทรัพย์เป็นเจ้าของสวนยางพารา ซึ่งแต่ละคนมีสวนยางพารามากกว่า 50 ไร่ขึ้นไป ในขณะที่ราษฎรไทยเป็นเจ้าของสวนยางพารา มีประมาณคนละ 14 ไร่ ในกรณีกฎหมายส่วนมาก มีแรงงานชาวจีนเป็นผู้รับจ้างกรีดยาง ถึงแม้ว่าจะมีแรงงานชาวพื้นเมืองรับจ้างเป็นแรงงานกรีดยางในสวนยางบ้าง แต่ก็มีจำนวนไม่มากเท่าแรงงานจีน นอกจากนี้ชาวจีนยังเป็นพ่อค้าคนกลางรับซื้อยางดิบจากเจ้าของสวนมาทำการอบยางและจัดส่งเป็นสินค้าส่งออก ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ชาวจีนเป็นผู้ควบคุมกิจการทำสวนยางพาราทางภาคใต้ของไทยไว้ทั้งหมด นับตั้งแต่เป็นเจ้าของสวนยางเป็นกรรมกรกรีดยาง เป็นเจ้าของโรงอบยาง รวมไปถึงพ่อค้าผู้จัดส่งยางออกจำหน่าย

ค่าแรงทำการกสิกรรม

ค่าแรงหรือรายได้ที่ชาวจีนจะได้จากการทำงานกสิกรรม ปลูกพืชผลต่าง ๆ นั้น ขึ้นอยู่กับผลผลิตว่าจะได้มากหรือน้อย รวมทั้งความขยันของกสิกรนั้นๆด้วย ในกรณีที่เกี่ยวกับความขยันของชาวจีนย่อมเป็นที่ทราบกันดีว่า ชาวจีนมีความขยันหมั่นเพียรมาก ดังนั้น รายได้ของชาวจีนส่วนใหญ่ที่เกี่ยวกับการเกษตรนั้นจึงขึ้นอยู่กับ จำนวนผลผลิต และราคาของผลผลิตมากกว่าสิ่งอื่นใด

ชาวจีนปลูกพริกไทยในทางตอนใต้และทางตะวันออกของไทยมาก เป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของไทยประเภทหนึ่ง ราคาซื้อขายพริกไทยนั้น นับได้ว่าดี กล่าวคือ เมื่อพ่อค้าที่จับทุเรียนขายพริกไทยส่งให้กรุงเทพฯ 10 บาท แต่มูลค่าของพริกไทยที่กรุงเทพฯจะเป็นเงิน 20 บาท และถ้าปีใดผลพริกไทยมีมาก และมีราคา ชาวจีนก็จะเข้ามาทำงานรับจ้างในไร่พริกไทยมาก แต่เมื่อพริกไทยประสบปัญหาน้ำแล้ง ต้นพริกไทยตายมาก พืชผลเสียหาย ราษฎรไม่มีเงิน ข้าราชการหมากแพง ทำให้เกิดความลำบากในการครองชีพ ราษฎรก็อพยพไปทำมาหากินที่อื่น ที่เป็นชาวจีนก็จะอพยพไปปิ้งเพื่อทำมาหากิน

นอกจากพริกไทยแล้ว พืชผลที่สำคัญอีกประเภทหนึ่ง คือ การปลูกอ้อยทำน้ำตาล ซึ่งอัตราค่าจ้างในไร่อ้อยแตกต่างกันตามลักษณะงานที่ทำ ดังนี้

งานพื้นดิน อัตราค่าจ้าง 3 บาท 2 สลึง ต่อไร่

งานพื้นดินกลับ อัตราค่าจ้าง 2 บาทต่อไร่

งานขุดอ้อย อัตราค่าจ้าง 3 บาทต่อไร่

งานขุดหลุม อัตราค่าจ้าง 1 บาท 2 สลึง 1 เฟื้อง ต่อไร่

งานปลูกอ้อย อัตราค่าจ้าง 2 สลึงต่อไร่

งานพรวนดิน (บำรุงรักษา) อัตราค่าจ้าง 1 ตำลึง 2 สลึง ต่อไร่

อัตราราคาข้างต้นนี้เป็นราคาค่าจ้างประมาณ พ.ศ. 2382

อัตราที่กล่าวมาข้างต้นนี้ เป็นเสมือนอัตราจ้างเหมา แต่ในระยะหลังมีปรากฏหลักฐานอัตราค่าจ้างรายวัน คือ ถ้าเป็นคนจีนจะได้วันละสลึง เฟื้อง หรือ 2 สลึง ถ้าเป็นลูกจ้างคนไทยจะได้น้อยกว่า คือวันละสลึง จะเห็นได้ว่า อัตราการจ้างทำงานในไร่อ้อยมีราคาสูง เป็นเพราะว่าน้ำตาลเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญอย่างหนึ่งของไทย เมื่อต้องการอ้อยจำนวนมากไปป้อนในโรงงานทำน้ำตาล อ้อยมีราคาสูง ค่าจ้างแรงงานในการผลิตจึงสูงตามไปด้วย

4. ทำการรับจ้างต่างๆ

นอกจากชาวจีนจะทำงานเสมียน โยธา และกลสิกรรมแล้ว ชาวจีนที่เดินทางเข้ามาขายแรงงานในประเทศไทยยังรับจ้างทำการอื่นๆ อีกหลายอย่าง แต่ที่มีจำนวนมากคือ เป็นลูกเรือ กรรมกรเหมืองแร่ โรงสี โรงเลื่อย ลากรถ เป็นต้น ในที่นี้จะกล่าวถึงอาชีพที่ชาวจีนส่วนใหญ่นิยมรับจ้างเท่านั้น

การรับจ้างเป็นลูกเรือ การรับจ้างเป็นลูกเรือของชาวจีนนับเป็นอาชีพแรกสุดที่ชาวจีนเข้ามาขายแรงงานให้กับสังคมไทย ในสมัยโบราณการค้าทางเรือเป็นกิจการที่สำคัญอย่างหนึ่งของรัฐบาลไทย นำรายได้จำนวนมากมาสู่ประเทศ

คนจีนมีความชำนาญในการเดินเรือเป็นอย่างมากและรับจ้างเดินเรือให้กับรัฐบาลไทยมาเป็นเวลานานแล้ว ดังปรากฏตำแหน่งหน้าที่ของชาวเรือสำเภาในกฎหมายทำเนียบศักดินาสมัยอยุธยา ตำแหน่งหน้าที่ดังกล่าวล้วนเป็นภานจีนทั้งสิ้น ดังนั้นบุคคลผู้ทำหน้าที่ดังกล่าวก็คงเป็นชาวจีน พวกที่รับจ้างทำงานในเรือสำเภาสามารถแบ่งได้เป็น 2 พวก พวกหนึ่งเป็นผู้ที่มีความชำนาญในหน้าที่ โดยเฉพาะหน้าที่ที่ได้รับผิดชอบ ส่วนอีกพวกหนึ่งเป็นกะลาสีและกรรมกร ผู้ที่ทำหน้าที่เป็นกะลาสีและกรรมกรนั้นส่วนใหญ่เป็นชาวจีนกวางตุ้ง และเป็นคนยากจนที่หลบหนีภัยมาจากเมืองจีน จึงปรากฏว่าในหมู่พวกกะลาสีไม่ค่อยมีระเบียบวินัยนัก มักจะทำตามใจตัวเอง นายเรือไม่มีอำนาจสิทธิ์ขาด ลูกเรือที่ทำงานในเรือสินค้าไทยนั้นใช้ชาวจีนทั้งสิ้น การค้าของไทยในสมัยรัตนโกสินทร์รุ่งเรืองมาก มีเรือสินค้าไปเมืองจีน และดินแดนใกล้เคียงทุกปี แม้แต่เพื่อนบ้านทางตอนใต้ ทางหมู่เกาะชวา มลายู แม้การค้าจะไม่สำคัญ แต่เรือสำเภาก็ออกเดินทางไปค้าขาย ประมาณปีละ 30-40 ลำทุกปี ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 3

ในสมัยรัชกาลที่ 4 เมื่อไทยเปิดประเทศทำการค้าเสรี ทำให้การค้าเจริญขึ้นเป็นอย่างมาก เพราะปรากฏว่าภายในเวลา 19 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามในการร่างสัญญา มีเรือลูกค้าเข้ามากรุงเทพฯ ถึง 103 ลำ แต่พ่อค้าในกรุงเทพฯ ก็ได้แต่งเรือออกไปค้ายังต่างประเทศ 27 ลำ ซึ่งเป็นจำนวนมาก ดังที่ไม่เคยปรากฏมาก่อน สินค้าของไทยขายคล่อง เงินทองเข้ามาในประเทศไทยเป็นอย่างมาก ข้าวของทุกอย่างขึ้นราคาอย่างรวดเร็ว ท่าเรือกรุงเทพฯ ที่เคยเงียบเหงา กลับคับคั่งไปด้วยเรือแพ ถึงกับต้องออกกฎหมายท้องน้ำเพื่อควบคุมการเดินเรือใหญ่ในลำน้ำ เมื่อกิจการการค้าทางเรือเจริญก้าวหน้า อาชีพของชาวจีนในการรับจ้างเป็นลูกเรือหรือเจ้าหน้าที่ประจำเรือก็เฟื่องฟูตามไปด้วย

ค่าแรงรับจ้างเป็นลูกเรือ

รายได้หรือค่าแรงที่ลูกเรือได้รับนั้น จะเป็นไปได้ในลักษณะการแบ่งผลประโยชน์มากกว่า เช่น เรือที่มีขนาดระวางบรรทุก 6000 ทอน ต้นหนได้ค่าจ้าง 200 เหรียญ กับระวางบรรทุก 50 ทอน ลำต้าแผนกบัญชีได้ 100 เหรียญกับระวางบรรทุก 50 ทอน นายท้ายเรือได้ระวาง 15 ทอน ลูกเรือได้ระวาง 7 ทอน อัตราดังกล่าวจะเปลี่ยนแปลงไปตามขนาดของเรือบ้างเล็กน้อย ดังนั้นผลประโยชน์ที่เจ้าหน้าที่ในเรือได้รับจึงเป็นการแบ่งผลประโยชน์ในหมู่พวกเดียวกัน จากระวางบรรทุกสินค้าและลดหลั่นกันไปตามตำแหน่งหน้าที่ในเรือ นับว่าเป็นรายได้ที่ค่อนข้างมีอิสระกว่าอาชีพอื่นๆ

นอกจากชาวจีนจะรับจ้างเป็นลูกเรือแล้ว ชาวจีนยังรับจ้างเป็นแรงงานในอุตสาหกรรมของไทยอีกหลายประเภท เช่น เป็นกรรมกรเหมืองแร่ กรรมกรโรงสี-โรงหีบ และกรรมกรโรงเรือ

กรรมกรเหมืองแร่ แร่ดีบุกเป็นทรัพยากรที่มีอยู่จำนวนมากในประเทศไทย การทำเหมืองดีบุกในระยะแรกเป็นเพียงการทำเหมืองขนาดเล็กๆ แต่ภายหลัง กิจการดังกล่าวได้ตกอยู่ในกำมือของคนจีนทั้งหมด นับตั้งแต่เป็นเจ้าภาชีนายอากร นายเหมือง และกุลีทำการ

การผลิตและการค้าดีบุกได้เจริญขึ้นเป็นลำดับ เป็นที่ต้องการมากในตลาดโลก ซึ่งตรงกับไทยในสมัยรัชกาลที่ 4 ทั้งนี้เนื่องจากการปฏิวัติอุตสาหกรรมในยุโรป ได้มีผู้นำเอาเหล็กแผ่นและเหล็กแท่ง ไปประดิษฐ์วัสดุต่างๆ เช่น เรือกลไฟ รถไฟ เครื่องจักรกล แต่เหล็กนั้นเมื่อโดนอากาศขึ้นก็จะเกิดสนิมและผุกร่อน แต่ถ้าเคลือบด้วยดีบุกก็จะเป็นสนิม ดีบุกจึงเป็นที่นิยมและเกิดความต้องการดีบุกเพิ่มมากขึ้น แร่ดีบุกจึงมีราคาแพง นับแต่นั้นเป็นต้นมา การค้าดีบุกจึงรุ่งเรืองมากขึ้น รวมทั้งเมืองไทยด้วย โดยเฉพาะหัวเมืองฝ่ายใต้ เช่น ระนอง ตะกั่วป่า พังงาและภูเก็ต ฯลฯ

เหมืองแร่ที่ทำในภาคใต้ของไทย มีทั้งเหมืองขนาดเล็กและเหมืองขนาดใหญ่ ถ้าเป็นเหมืองขนาดเล็กก็ใช้คนน้อย เหมืองละ 20-30 คน แต่ถ้าเป็นเหมืองขนาดใหญ่ ก็จะใช้กรรมกรจำนวนนับร้อยนับพันคน ดังเช่นเหมืองแร่ของหลวงบำรุงเงินที่ภูเก็ต ใช้กรรมกรชาวจีนถึง 900 คน ดังนั้นถ้ารวมกรรมกรจีนที่ทำเหมืองทั้งหมดก็จะมีจำนวนนับเป็นหมื่นๆคน ในบางเหมืองมีชาวจีนมากกว่าชาวพื้นเมืองเสียอีก ในระยะแรกของการทำเหมืองแร่ทางภาคใต้ของไทย นายเหมืองได้ว่าจ้างกุลีชาวจีนมาจากสิงคโปร์และปีนัง ดังนั้น การเดินทางเข้ามาเมืองไทยของชาวจีนที่ทำเหมืองแร่ดีบุกจึงแตกต่างกับจีนพวกอื่นๆ คือ เป็นการเดินทางเข้ามาทางบก แต่ในระยะหลัง เมื่อมีความต้องการกุลีเพิ่มมากขึ้น จึงได้คิดหาวิธีจัดเรือไปรับพวกจีนใหม่มาจากจีนโดยตรง แทนที่จะคอยชักจูง หรือจ้างชาวจีนที่หนีนายจ้างมา เช่น สิงคโปร์และปีนังมาใช้ และชาวจีนส่วนใหญ่ที่ทำเหมืองมักเป็นพวกจีนฮกเกี้ยน

ค่าแรงจากการรับจ้างเป็นกรรมกรเหมืองแร่

ในการทำเหมือง คนงานเป็นส่วนประกอบที่สำคัญอย่างหนึ่ง ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องแสวงหาและใช้คนงานที่สามารถทำงานให้เป็นประโยชน์แก่กิจการมากที่สุด แรงงานทำเหมืองเป็นแรงงานชาวจีน ค่าจ้างวันละ 1 บาท หรือ 1 บาทกว่าต่อคน แต่ค่าจ้างเหล่านี้จะถูกหรือแพงกว่าที่กล่าวมาก็ได้ ซึ่งต้องแล้วแต่ชนิดของเหมืองที่ทำ อย่างไรก็ตาม ในระยะแรกค่าจ้างยังไม่ถึงวันละ 1 บาท ดังปรากฏใน พ.ศ.2448 ค่าจ้างทำเหมืองตกประมาณวันละ 60 สตางค์ และภายหลังจึงได้ขยับสูงขึ้น

ค่าจ้างทำเหมืองในเมืองไทยสูงกว่าทางมลายู เป็นเพราะว่าในมลายูมีแรงงานชาวจีนรับจ้างทำงานอยู่มาก ค่าแรงจึงถูก ในขณะที่เมืองไทยมีแรงงานชาวจีนอยู่น้อยกว่า จึงต้องจ้างในราคาที่สูง ด้วยเหตุนี้จึงมีชาวจีนจากมลายูและป็นังหนีมาจ้างรับจ้างทำเหมืองในภาคใต้ของไทยจำนวนมาก

นอกจากเป็นกรรมกรเหมืองแร่แล้ว ชาวจีนบางส่วนยังรับจ้างเป็นกรรมกรในโรงงานอุตสาหกรรม การเกษตรของไทย คือ กรรมกรโรงสีและกรรมกรโรงหีบ

กรรมกรโรงสี ในสมัยรัชกาลที่ 4 วิทยาการสมัยใหม่ได้แพร่หลายเข้ามาเมืองไทยเพิ่มมากขึ้น เทคนิคใหม่เกี่ยวกับการผลิตข้าว คือ ได้มีการสีข้าวด้วยเครื่องจักรขึ้น ลักษณะโรงสีข้าวสมัยใหม่ในสายตาของชาวบ้านจะมีปล่องกลมสูงพ่นหลังคาหลายวา เวลาสีข้าวจะมีควันไฟพุ่งขึ้นมาจากปล่องไม่ขาดสาย ชาวบ้านจึงเรียกโรงสีแบบนี้ว่า โรงสีไฟ

กิจการโรงสีนั้น เจ้าของหรือผู้ดำเนินการเป็นชาวต่างชาติ คือ ฝรั่งเศสและชาวจีนทั้งนั้น และไม่ว่าเจ้าของจะเป็นฝรั่งหรือจีน กรรมกรที่ใช้ในโรงสีล้วนแต่เป็นชาวจีนทั้งนั้น คือ ชาวจีนแต้จิ๋ว และจีนฮกเกี้ยน การปลูกข้าวนั้นเป็นหน้าที่ของชาวนาไทย แต่การค้าข้าวตกอยู่ในกำมือของชาวจีนโดยสิ้นเชิง โรงสีขนาดใหญ่มีแรงงานจีนประมาณ 200 คน แต่ถ้าเป็นโรงงานขนาดเล็กมีประมาณ 100 คน โรงสีไฟแห่งแรกที่ตั้งขึ้นในกรุงเทพฯ คือ โรงสีของบริษัทอเมริกัน สตีม ไรซ์ มิลล์ (American Steam Rice Mill) ของนายทุนอเมริกันที่ตั้งขึ้นใน พ.ศ.2401 ประมาณสมัยรัชกาลที่ 4 และต่อมาได้มีโรงสีเพิ่มขึ้นอีกหลายโรง เช่น โรงสีไฟของบริษัทออดแมน โรงสีไฟบางกอกไรซ์มิลล์ และโรงสีไฟของบริษัทมาควัลล์ เป็นต้น (วิยะดา ทองมิตร, 2527: 112) ในระยะแรกแม้ชาวตะวันตกจะเริ่มดำเนินการกิจการโรงสี และเพิ่มจำนวนมากขึ้น แต่ภายหลังปรากฏว่า โรงสีของบริษัทชาติตะวันตกนั้นต้องเลิกกิจการหรือขายให้กับนายทุนชาวจีนไป เพราะโรงสีของชาติตะวันตกสู้กิจการโรงสีของชาวจีนไม่ได้ กิจการโรงสีข้าวในไทยได้ตกอยู่ในกำมือของชาวจีนนับแต่นั้นมา กรรมกรที่ใช้ในกิจการโรงสีก็เป็นกรรมกรชาวจีนทั้งสิ้น

กรรมกรโรงหีบ นอกจากข้าวแล้วยังมีพืชเศรษฐกิจที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งของไทย คือ อ้อย ส่งผลให้เกิดอุตสาหกรรมทางการเกษตรอีกอย่างหนึ่ง คือ การผลิตน้ำตาลทราย ชาวจีนที่ทำงานในไร้อ้อยส่วนใหญ่เป็นชาวจีนแต้จิ๋ว เมื่อนำเอาอ้อยมาผลิตเป็นน้ำตาลทราย แรงงานจีนที่ต้องใช้ในโรงหีบอ้อยเป็นจำนวนมากก็คงเป็นชาวจีนแต้จิ๋วด้วยเช่นกัน

โรงหีบนับเป็นโรงงานที่มีจำนวนมากลำดับที่ 2 รองจากโรงสี การทำโรงหีบขนาดใหญ่ นั้น ต้องใช้ลูกจ้างมาก ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขนาดของไร่ และโรงงานแต่ละโรงจะมีลูกจ้างชาวจีนอยู่ประมาณ 100-300 คน แรงงานจีนที่ใช้ในโรงหีบอ้อย ทำหน้าที่หลายฝ่าย ได้แก่ มีคนดูแลกิจการแทนหลงจู้ คุมลูกจ้างตัดอ้อย ป้อนอ้อย ต้มน้ำตาล รักษาน้ำตาล ตักน้ำอ้อยและหาบหวด เดินตรวจตรารักษาการณ์ต่างๆ ลูกจ้างทำงาน คนตัดอ้อย คนหุงอาหาร จับกังคนใช้สำหรับจ่ายสิ่งของ คนหาบอาหารส่งคนตัดอ้อย เป็นต้น โรงหีบอ้อยทำ

น้ำตาลทรายตั้งอยู่ในย่านของชาวจีนเป็นส่วนใหญ่ เช่น นครชัยศรี นครปฐม ฉะเชิงเทรา และสมุทรสาคร เป็นต้น แรงงานจีนที่ใช้ในกิจการดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นชาวจีนแต่จีว

อุตสาหกรรมอีกประเภทหนึ่งซึ่งเกิดขึ้นในตอนปลายรัชสมัยรัชกาลที่ 4 คือ โรงเลื่อยไม้

กรรมกรโรงเลื่อย ป่าไม้มีอยู่เป็นจำนวนมากในประเทศไทย เนื้อไม้ของไทยมีคุณภาพดี แข็งแรงทนทาน ใช้ต่อเรือได้ดี เป็นที่นิยมมาก ในสมัยก่อน นอกจากจะขายสินค้าที่บรรทุกไปแล้ว บางครั้งก็ขายเรือลำนั้นด้วย เมืองไทยมีป่าไม้หลายชนิด เช่น ไม้สัก ไม้พะยูน ไม้กฤษณา และไม้ฝาง เป็นต้น และผู้ที่ค้าไม้ส่งออกนอกประเทศปีละมากๆ คือ พวกชาวจีน

นับแต่สมัยรัชกาลที่ 2 กิจการค้าไม้ได้ตกอยู่ภายใต้การดำเนินงานของชาวจีน ในระยะนั้นยังไม่ได้มีการตั้งโรงเลื่อยจักรขึ้น แต่ในภายหลัง เมื่อความต้องการไม้จากภายนอกประเทศเพิ่มมากขึ้น ในราวปลายสมัยรัชกาลที่ 4 จึงได้มีผู้ตั้งโรงเลื่อยจักรขึ้นที่กรุงเทพฯ คือ โรงเลื่อยจักรของบริษัทฮอดแมน และโรงเลื่อยจักรไคลด์ ของบริษัทแมกลีน

ก่อน พ.ศ.2423 การเลื่อยไม้สักและไม้เนื้อแข็งตกอยู่ในมือของชาวจีน แต่หลังจากที่ชาวตะวันตกได้รับสัมปทานป่าไม้จากรัฐบาล จึงทำให้มีไม้ป้อนโรงงานอยู่เสมอ ปรากฏว่าใน พ.ศ.2451 มีโรงเลื่อยเครื่องจักรไอน้ำของชาวตะวันตก 7 โรง ของชาวจีน 4 โรง ซึ่งโรงเลื่อยทั้งหมดใช้กรรมกรชาวจีน กิจการโรงเลื่อยจักรนี้ ถึงแม้ว่าชาวยุโรปจะดำเนินการไปได้ดีกว่าชาวจีน แต่แรงงานกรรมกรที่ใช้ในโรงเลื่อยเหล่านี้ก็เป็นแรงงานชาวจีนทั้งสิ้น ซึ่งมีทั้งชาวจีนกวางตุ้ง ชาวจีนฮกเกี้ยนและชาวจีนไหหลำ ชาวจีนไหหลำเป็นผู้มีความชำนาญในกิจการด้านนี้มาก เพราะมีฝีมือทางด้านช่างติดตัวมาจากเมืองจีน ดังนั้นชาวจีนไหหลำจึงเป็นแรงงานส่วนมากในโรงเลื่อยจักรนี้

นอกจากชาวจีนจะรับจ้างเป็นกรรมกรในโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ชาวจีนบางส่วนยังประกอบอาชีพรับจ้างอิสระ คือ กรรมกรลากรถ

กรรมกรลากรถ พวกจีนใหม่เมื่อมาถึงเมืองไทยในช่วงแรกๆ ยังไม่รู้จะประกอบอาชีพอะไร ส่วนมากก็จะยึดอาชีพลากรถเป็นอาชีพแรก พอสามารถเก็บหอมรอมริบมีทุนได้มากแล้ว จึงจะขยับขยายไปประกอบอาชีพอื่น

รถลากมีครั้งแรกที่ประเทศญี่ปุ่น และได้แพร่หลายเข้ามาในเมืองไทยในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยขุนนางที่มีเชื้อสายจีน ชื่อ พุก (ภายหลังได้รับบรรดาศักดิ์เป็น พระยาโชฎีกกราชเศรษฐี) รับราชการอยู่ที่กรมท่าซ้าย แต่งสำเภอลงไปค้าขายที่เมืองจีน ได้ทดลองนั่งรถลากแล้วรู้สึกชอบใจ จึงซื้อรถลากจากชาวเอากลักลับมากรุงเทพฯ และได้นำขึ้นนั่งรถลากถวายพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวด้วย เมื่อมีผู้ต้องการมากขึ้น พระยาโชฎีกกราชเศรษฐี ต้องสั่งรถลากมาจากเมืองจีน 200 คัน และภายหลังได้มีหนังสือไปถึงเอเยนต์ที่เมืองชัวเถา ให้จัดส่งผู้ที่ชำนาญในการต่อรถลากเข้ามาต่อรถลากในกรุงเทพฯ 15 คน นับแต่นั้นมาจึงมีรถลากเป็นยานพาหนะแบบใหม่ในสังคมไทย และพระยาโชฎีกกราชเศรษฐี ได้เป็นผู้ช่วยเหลือสนับสนุนให้ชาวจีนที่พึ่งอพยพมาจากเมืองจีนนำเอารถลากที่เหลือจากการจำหน่าย ออกไปรับจ้างผู้ที่อยากนั่ง หรือไปทำธุระ โดยไม่คิดราคาค่ารถลากจากชาวจีนที่พึ่งอพยพมาใหม่

กรรมวิธีในการจะเป็นกรรมกรลากรถก็ไม่ยาก ในขั้นแรกจะมีคนพาไปรู้จักถนนหนทางสายต่างๆ และสถานที่สำคัญ และจำชื่อเรียกในภาษาจีนให้แม่นยำก่อน แล้วจึงจะจำชื่อในภาษาไทย ซึ่งจำได้บ้างและไม่ได้บ้างก็ไม่เป็นไร กรรมกรพวกนี้ส่วนมากอยู่ในวัยหนุ่ม ร่างกายแข็งแรง มีเรี่ยวแรงมาก เครื่องแต่งกายของผู้

ลากนั้นจะมุ่งกางเกงขา กว้าง เสื้ออูยเฮงแขนยาว จะเป็นสีน้ำเงินเข้มหรือสีเทาแก่ก็ได้ หมายเลขประจำตัวที่ตรงกับหมายเลขที่ติดอยู่ที่ตัวรถนั้นเป็นแผ่นทองเหลืองผูกติดกับแขนซ้าย สวมหมวกก๊วยเลี้ย รองเท้าแผ่นหนังเจาะรู ร้อยเชือกผูกติดกับเท้า สำหรับการลากรถนี้ยังไม่รู้เป็นที่แน่นอนว่าเป็นชาวจีนกลุ่มใดยึดถือเป็นอาชีพ คงเป็นงานขั้นเริ่มต้นที่เงินใหม่ซึ่งเพิ่งเดินทางมาถึงเมืองไทยใช้ทำมาหากิน รอระยะเวลาการสะสมทุน เพื่อไปประกอบอาชีพอื่นต่อไป

ค่าแรงจากการรับจ้างลากรถ

แต่เดิมที่ค่าแรงจากการลากรถไม่ได้กำหนดแน่นอน แล้วแต่ผู้นั่งจะให้ ภายหลังจากในรัชกาลที่ 5 โปรดฯให้ตราพระราชบัญญัติลากรถฉบับแรกขึ้น เมื่อ พ.ศ.2445 เรียกว่า “พระราชบัญญัติรถลาก ร.ศ. 120” อัตราค่าโดยสารตามพระราชบัญญัติรถลาก ร.ศ. 120 มีดังนี้

ระยะภายใน 25 เส้น คนเดียว 4 อัฐ 2 คน 6 อัฐ

ระยะภายใน 50 เส้น คนเดียว 6 อัฐ 2 คน 8 อัฐ

ระยะภายใน 75 เส้น คนเดียว 8 อัฐ 2 คน 10 อัฐ

ระยะทางทุกๆ 25 เส้น ต่อไปเส้นละ 2 อัฐ ค่ารอถ้าเกิน 15 นาทีจนถึง 1 ชั่วโมง จะคิดค่ารอ 4 อัฐ แต่ถ้าเกินนั้นจะคิดค่ารอชั่วโมงละ 4 อัฐ (พรณีย์ บัวเล็ก, 2546: 73)

เนื้อหาของพระราชบัญญัติรถลาก ร.ศ. 120 ก่อนข้างรัดกุมในการควบคุมทั้งเจ้าของรถ ผู้ลากรถ อีกทั้งกำหนดราคาค่าโดยสารไว้เพื่อไม่ให้เกิดการถกเถียงกัน นอกจากนี้ยังกำหนดความสะอาด การบรรทุก และการลากรถบนท้องถนนด้วย

จากพระราชบัญญัติรถลาก ร.ศ.120 ซึ่งกำหนดอัตราค่าโดยสารรถลากไว้ด้วยนั้น จะเห็นได้ว่ามีอัตราค่อนข้างต่ำกว่างานรับจ้างประเภทอื่นๆ ดังนั้นจึงเห็นได้ว่า อาชีพรับจ้างลากรถนี้เป็นอาชีพแรกที่พวกจีนใหม่ทำพอประทังชีพ เพื่อมองหาช่องทางเปลี่ยนอาชีพไปทำงานอย่างอื่นแทน ซึ่งมีรายได้ที่ดีกว่ารถลากนั่นเอง

บทสรุป

สมัยต้นรัตนโกสินทร์มีชาวจีนอพยพหลังไหลเข้ามาในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก โดยมีปัจจัยภายในเมืองจีนและปัจจัยภายในเมืองไทยเป็นส่วนผลักดันให้ชาวจีนอพยพหลังไหลเข้ามาในเมืองไทย ปัจจัยภายในเมืองจีน คือ ความอดอยาก เนื่องจากพื้นดินขาดความอุดมสมบูรณ์ จำนวนประชากรมากขึ้นอย่างไม่ได้สัดส่วนกับพื้นที่ ทำให้ประชาชนอดอยาก อีกปัจจัยคือ ความเดือดร้อนจากภาวะสงคราม ชาวจีนต้องทนทุกข์เดือดร้อนจากภาวะสงครามอยู่บ่อยครั้ง ทำให้ต้องหนีภัยสงครามอพยพออกนอกประเทศ และอีกปัจจัยคือ ความสะดวกสบายในการคมนาคม ความสะดวกสบาย รวดเร็วของการเดินทางภายในประเทศจีนได้ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจการด้านรถไฟ ความสะดวกทั้งในเรื่องการคมนาคมทั้งในเรื่องยานพาหนะและเส้นทางคมนาคม เป็นแรงผลักดันที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ชาวจีนอพยพออกนอกประเทศได้สะดวก ส่วนปัจจัยภายในเมืองไทย ประการแรก คือ โครงสร้างสังคมศักดินา สมัยต้นรัตนโกสินทร์ไพร่ต้องถูกเกณฑ์แรงงานไปใช้ในราชการและในกิจการส่วนตัวของมูลนาย แต่สังคมไทยก็มีความต้องการที่จะใช้แรงงานไปดำเนินงานในกิจการใหม่ๆ เมื่อสังคมไทยต้องการแรงงานเป็นจำนวนมากมาใช้ในการพัฒนาประเทศ แต่โครงสร้างสังคมศักดินาทำให้แรงงานไทยไม่เป็นแรงงานอิสระ สังคมไทยจึงต้องแสวงหาแรงงานอิสระอื่นมาใช้ทดแทนแรงงานไทย คือ แรงงานชาวจีน ประการที่สอง คือ การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจไทย

โครงสร้างเศรษฐกิจไทยตั้งแต่เดิม จนกระทั่งถึงสมัยรัชกาลที่ 3 เป็นระบบเศรษฐกิจแบบยังชีพ แต่หลังจากสมัยรัชกาลที่ 4 ราว พ.ศ. 2398 เมื่อไทยต้องทำสนธิสัญญาเบาว์ริงกับอังกฤษและชาติตะวันตกอื่นๆ ในระยะหลัง มีผลทำให้โครงสร้างทางเศรษฐกิจของไทยเปลี่ยนจากเศรษฐกิจแบบยังชีพ เป็นระบบเศรษฐกิจเพื่อการค้าการส่งออก การค้าเสรีทำให้มีการผลิตข้าวเป็นสินค้าส่งออกจำนวนมาก เมื่อคนไทยทุ่มเทพลังให้กับการผลิตข้าวมากขึ้น การประกอบการด้านอื่นๆ เช่น การขนส่งสินค้าออกต่างประเทศ กรรมกรในโรงสีข้าว จึงตกอยู่ในมือของชาวจีน และเมื่อนายทุนเป็นคนจีน พวกเขาที่จ้างแต่คนสัญชาติเดียวกันเป็นพนักงานเสมียนและเป็นกุสิประการที่สาม คือ ระบบเจ้าภาษีนายอากรและระบบเหมาเมือง เป็นระบบที่ส่งเสริมให้ชาวจีนมีโอกาสทางเศรษฐกิจ ระบบเจ้าภาษีนายอากรเป็นระบบการประมูลผูกขาดโดยเอกชนเป็นส่วนใหญ่ ถ้าเอกชนคนใดเห็นว่าสามารถเก็บภาษีจากการประกอบอาชีพของราษฎรไม่ว่าจะเป็นลักษณะใดก็ตาม ก็จะถวายฎีกาเสนอภาษีพร้อมทั้งเสนอตนเองทำภาษีด้วย ผู้ที่ได้รับทำภาษีส่วนใหญ่เป็นชาวจีน เพราะชาวจีนมีสิทธิเดินทางไปได้ทั่วราชอาณาจักร ด้วยเหตุที่ชาวจีนเป็นกลไกที่สำคัญยิ่งในการจัดเก็บภาษีให้แก่รัฐ ดังนั้น ทั้งรัฐบาล เจ้านาย และขุนนาง จึงเป็นผู้ได้ผลประโยชน์ร่วมกับชาวจีน ประกอบกับชาวจีนเป็นผู้ที่รักพวกพ้อง เมื่อเห็นว่าทำมาหากินในเองไทยสะดวก จึงสนับสนุนและชักจูงให้ชาวจีนอพยพเข้ามาเมืองไทยมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ลักษณะการปกครองหัวเมืองต่างๆ แบบระบบเหมาเมือง โดยเฉพาะหัวเมืองทางภาคใต้ได้มีส่วนชักจูงให้ชาวจีนอพยพเข้ามาในไทยมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ประการที่สี่ คือ รัฐบาลให้อภิสิทธิ์กับชาวจีนในด้านต่างๆ ไม่ต้องถูกเกณฑ์แรงงานสามารถเดินทางเข้า-ออกได้ทั่วราชอาณาจักร และที่เห็นได้ชัดคือ การเก็บค่าผูกบี่ข้อมือในอัตราต่ำ

ลักษณะการอพยพมีหลายประการ คือ 1) อพยพตามกลุ่มภาษาพูด ชาวจีนที่อพยพเข้ามาในประเทศไทยมีกลุ่มภาษาพูดที่สำคัญ 5 กลุ่มภาษา คือ กลุ่มชาวจีนแต้จิ๋ว ชาวจีนกวางตุ้ง ชาวจีนฮกเกี้ยน ชาวจีนแคะ และชาวจีนไหหลำ ชาวจีนที่อพยพออกนอกประเทศนั้น ส่วนใหญ่เป็นชาวจีนในมณฑลกวางตุ้งและฝูเจี้ยน ชาวจีนฮกเกี้ยนเป็นชาวจีนที่เก่าแก่ที่สุดในประเทศไทย ส่วนชาวจีนแต้จิ๋วเป็นกลุ่มชาวจีนที่มีขนาดใหญ่มากที่สุดในสังคมไทย 2) เส้นทางคมนาคมในการอพยพ ชาวจีนมีความเชี่ยวชาญในการเดินเรือเป็นอย่างดี ชาวจีนที่อพยพเดินทางออกนอกประเทศ ไปทำมาหากินยังประเทศต่างๆ ซึ่งรวมถึงประเทศไทยด้วยนั้น ใช้เส้นทางคมนาคมทางน้ำเป็นสำคัญ โดยเดินทางมากับเรือเดินทะเล นอกจากจะเดินทางมาทางทะเลแล้ว ก็ยังปรากฏว่ามีชาวจีนส่วนน้อยที่เดินทางเข้ามาทางบก คือ พวกจีนฮกเกี้ยนในทางตอนใต้ของประเทศไทย และพวกจีนฮ่อในทางภาคเหนือ 3) ยานพาหนะในการอพยพ เมื่อเส้นทางคมนาคมทางน้ำเป็นสิ่งสำคัญของชาวจีนอพยพ ดังนั้นยานพาหนะสำคัญที่นำชาวจีนเข้ามายังประเทศไทยก็คือเรือ โดยแรกเริ่มนั้น ยานพาหนะที่ใช้เดินทางระหว่างจีนกับไทย คือ เรือสำเภา ต่อมาได้พัฒนาเป็น เรือกำปั่นใบ และเรือกลไฟตามลำดับ 4) สภาพของการเดินทาง เมื่อชาวจีนคนใดต้องการที่จะออกไปทำมาหากินยังต่างประเทศ ก็จะติดต่อกับเจ้าแก้ว หรือพรรคพวกเพื่อนฝูงที่เดินทางเข้ามาก่อนแล้ว เก็บข้าวของส่วนตัวที่จำเป็น และลงเรือไปยังต่างประเทศ สภาพของการเดินทางนั้นไม่ได้สะดวกสบาย อยู่กันอย่างแออัดยัดเยียด อาหารการกินก็แร้นแค้น บางคนก็ไม่สบาย เสียชีวิตกลางทางก็มีจำนวนมาก นับเป็นสภาพที่เลวร้ายมาก การเดินทางจากจีนมาไทยใช้เวลาไม่นานมาก แต่การเดินทางก็ไม่ได้สะดวกราบรื่น เพราะการเดินทางโดยเรือสำเภาซึ่งไม่ได้ใช้เครื่องยนต์ อาศัยแต่เพียงลมที่จะพัดพาไปยังทิศทางที่ต้องการเท่านั้น ดังนั้นช่วงที่จะเดินทางโดยเรือสำเภาได้ก็ต้องมีระยะเวลาให้ถูกต้องกับทิศทางลม ไม่สามารถเดินทางได้ตลอดทั้งปี อีกทั้งต้องเผชิญกับโจรสลัดที่ฆ่าฟันผู้คนและเก็บทรัพย์สมบัติจากผู้เดินทางตามท้องทะเลต่างๆ และเมื่อเดินทางกันมาเป็นจำนวนมากๆ จึงเกิดการทะเลาะวิวาทอยู่บ่อยๆ บางทีก็เกิดการเจ็บไข้ได้ป่วย เป็นเพราะการเดินทางด้วยเรือในสภาพที่แออัด ถ้ากุสิคนเป็นโรคระบาดที่ร้ายแรง เช่น กาฬโรค เชื้อโรคระบาดอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดการเสียชีวิตครวระหลายคน นับเป็นปัญหาที่สำคัญประการหนึ่งของกุสิจีน

ลักษณะการใช้แรงงานของชาวจีนในไทยมีหลายอาชีพด้วยกัน คือ 1) ทำงานเสมือน แรงงานชาวจีนที่รับจ้างทำงานประเภทนี้เป็นส่วนน้อยของแรงงานชาวจีน เพราะผู้ที่ทำหน้าที่เป็นเสมือนจะต้องมีความรู้บ้างเล็กน้อย เช่น เขียนหนังสือได้ ทำบัญชีเป็น แรงงานชาวจีนกลุ่มนี้ทำงานค่อนข้างสบายกว่าผู้ใช้แรงงานประเภทอื่นๆ เพราะส่วนใหญ่จะทำงานในร่ม มีเงินเดือนประจำ 2) ทำงานโยธา งานนี้มีหลายประเภท ได้แก่ การขุดคลอง ทำถนน ทำทางรถไฟ และทำการก่อสร้าง โดยในสมัยรัชกาลที่ 2 รัฐบาลไทยได้เริ่มจ้างกรรมกรชาวจีนมาขุดคลอง เพราะแรงงานชาวจีนมีประสิทธิภาพ โปรดฯให้ขุดคลองปลากัด จากเมืองนครเขื่อนขันธ์มาถึงกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 3 ชาวจีนได้อพยพเข้ามาเมืองไทยเพิ่มมากขึ้น รัฐบาลไทยก็ได้จ้างแรงงานชาวจีนขุดคลองเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน ในสมัยรัชกาลที่ 4 ทรงเห็นว่าการขุดคลองนี้เป็นกิจการที่สำคัญ ทรงสนับสนุนให้มีการก่อสร้างถนนหนทาง ตลอดจนแม่น้ำลำคลอง พ.ศ.2400 โปรดฯให้จ้างแรงงานชาวจีนขุดคลองมหาสวัสดิ์ ตั้งแต่วัดไชยพฤกษ์มาลา ไปจนถึงเมืองนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ในสมัยรัชกาลที่ 5 ก็ยังคงเห็นความสำคัญในการขุดคลองอยู่เช่นเดิม เพราะในขณะนั้นเส้นทางการคมนาคมทางน้ำยังเป็นเส้นทางการคมนาคมที่สำคัญ ได้มีการขุดลอก คู คลองเดิมที่ตื้นเขินให้ดีขึ้น เพื่อให้สะดวกในการคมนาคม ซึ่งแรงงานจ้างส่วนใหญ่คือ แรงงานชาวจีน ในการทำถนน รัชกาลที่ 4 ทรงมีพระราชดำริจะพัฒนาประเทศให้มีความเจริญเยี่ยงอารยประเทศ ได้ทรงริเริ่มให้มีการสร้างถนนแบบตะวันตก ที่สามารถใช้ได้ในทุกฤดูกาล ด้วยพระราชดำริของรัชกาลที่ 4 ดังกล่าว พระองค์จึงทรงริเริ่มโครงการพัฒนา มีการตัดถนนและสร้างสะพาน โดยมีกรรมกรเป็นแรงงานชาวจีน ส่วนการก่อสร้างทางรถไฟนั้นได้เริ่มในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นงานที่หนัก ผู้ทำงานต้องเดินทางเข้าไปทำงานในถิ่นทุรกันดาร ในป่าเขา ยังไม่มีคนอาศัยอยู่เป็นบ้านเมือง อันตรายมีมากมาย ทั้งสัตว์ร้าย ไข้ป่า และความทารุณจากสภาพอากาศ เป็นต้น แต่ชาวจีนก็ยังมีความมุ่งมั่นในการทำงาน ส่วนด้านการก่อสร้างในสมัยรัชกาลที่ 3 การก่อสร้างได้เพิ่มจำนวนขึ้นมากมาย ทั้งนี้เพราะพระองค์สนพระทัยในงานด้านศิลปะและไฝ่ในศาสนาเป็นอย่างมาก วัดสำคัญๆที่ได้สร้างขึ้นในรัชสมัยของพระองค์ คือ วัดเทพธิดา วัดราชนันทดา วัดเฉลิมพระเกียรติ วัดบวรนิเวศ ฯลฯ ส่วนการก่อสร้างในสมัยรัชกาลที่ 4 ได้มีการสร้างตึกแถวขึ้นสองข้างถนนที่ตัดขึ้นใหม่ ใช้เป็นที่อยู่และอาคารร้านค้า ในสมัยรัชกาลที่ 5 การก่อสร้างได้ก้าวหน้ายิ่งขึ้น เพราะเศรษฐกิจขยายตัว มีกิจการใหม่ๆเกิดขึ้นมากมาย การก่อสร้างก็เจริญขึ้นตาม แรงงานที่ใช้ในการก่อสร้างก็คือ แรงงานชาวจีน 3) งานกสิกรรม พืชไร่ที่ชาวจีนทุ่มเททำกันมากและเป็นกิจการใหญ่โต คือ การทำไร่พริกไทย ไร่อ้อยสวนพริกไทยที่ปลูกส่วนใหญ่คนจีนเป็นเจ้าของ แรงงานที่ใช้ในไร่พริกไทยก็เป็นแรงงานจีน นอกจากทำไร่พริกไทย พืชไร่อีกประเภทหนึ่งซึ่งมีการขยายตัวเป็นอย่างมาก คือ การทำไร่อ้อย เพื่อนำไปผลิตเป็นน้ำตาลทราย แรงงานจีนที่ทำงานในไร่อ้อยและโรงงานหีบอ้อยส่วนใหญ่เป็นชาวจีนแต่จิว นอกจากนี้ชาวจีนยังมีบทบาทในการทำสวนยางพาราทางภาคใต้ 4) ทำการรับจ้างต่างๆ ส่วนใหญ่เป็นลูกเรือ กรรมกรเหมืองแร่ โรงสี โรงเลื่อย และลากรถ การรับจ้างเป็นลูกเรือของชาวจีนนับเป็นอาชีพแรกสุดที่ชาวจีนเข้ามาขายแรงงานให้กับสังคมไทย ส่วนการเป็นกรรมกรเหมืองแร่นั้น เนื่องจากแร่ดีบุกเป็นทรัพยากรที่มีอยู่จำนวนมากในประเทศไทย การทำเหมืองดีบุกในระยะแรกเป็นเพียงการทำเหมืองขนาดเล็กๆ แต่ภายหลัง กิจการดังกล่าวได้ตกอยู่ในกำมือของคนจีนทั้งหมด นับตั้งแต่เป็นเจ้าภาษีนายอากร นายเหมือง และกุลิทำการ

ในสมัยรัชกาลที่ 4 วิทยาการสมัยใหม่ได้แพร่หลายเข้ามาเมืองไทยเพิ่มมากขึ้น เทคนิคใหม่เกี่ยวกับการผลิตข้าว คือ ได้มีการสีข้าวด้วยเครื่องจักรขึ้น กรรมกรที่ใช้ในโรงสีล้วนแต่เป็นชาวจีนทั้งนั้น นอกจากข้าวแล้วยังมีพืชเศรษฐกิจที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งของไทย คือ อ้อย ส่งผลให้เกิดอุตสาหกรรมทางการเกษตรอีกอย่างหนึ่ง คือ การผลิตน้ำตาลทราย ชาวจีนที่ทำงานในไร่อ้อยส่วนใหญ่ เป็นชาวจีนแต้จิ๋ว ส่วนการเป็นกรรมกรโรงเลื่อยนั้น ในราวปลายสมัยรัชกาลที่ 4 ได้มีผู้ตั้งโรงเลื่อยจักรขึ้นที่กรุงเทพฯ พ.ศ.2451 มีโรงเลื่อยเครื่องจักรไอน้ำของชาวตะวันตก 7 โรง ของชาวจีน 4 โรง ซึ่งโรงเลื่อยทั้งหมดใช้กรรมกรชาวจีน นอกจากนี้ยังมีกรรมกรลากรถ ซึ่งพวกจีนใหม่เมื่อมาถึงเมืองไทยในช่วงแรกๆ ยังไม่รู้จะประกอบอาชีพอะไร ส่วนมากก็จะยึดอาชีพลากรถเป็นอาชีพแรก พอสามารถเก็บหอมรอมริบมีทุนได้มากแล้ว จึงจะขยับขยายไปประกอบอาชีพอื่น

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- พรรณณี บัวเล็ก. (2546). *กุลีลากรรกับประวัติศาสตร์แรงงานไทย*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์พันธกิจ.
- มัลลิกา เรืองระพี. (2518). *บทบาทของชาวจีนในด้านเศรษฐกิจ สังคม และศิลปกรรมไทย สมัยรัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 4 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์*. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิยะดา ทองมิตร. (2527). *การใช้แรงงานของชาวจีนในสังคมไทย พ.ศ. 2325-2453*. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ศุภวรรณ ขวรัตน์วงศ์. (2540). *บทบาทของชาวจีนในสังคมไทยตั้งแต่สมัยอยุธยาตอนปลายถึงสมัยรัชกาลที่ 3 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ พ.ศ. 2172-2394*. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สกินเนอร์ จี. วิลเลียม. (2529). *สังคมจีนในประเทศไทย: ประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์*. กรุงเทพฯ: บริษัทโรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช.
- สุภางค์ จันทวานิช. (2539). *จีนแต่จิวในประเทศไทยและในภูมิภาคเดนมาร์กที่เฉาซัน สมัยที่สอง ทำเรือซ่าน ไทว ค.ศ. 1860-1949 (พ.ศ. 2403-2492)*. กรุงเทพฯ: ศูนย์จีนศึกษา สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

- HFocus เจาะลึกระบบสุขภาพ. (2014). *กำเนิดและสิ้นสุดโรคระบาดร้ายแรงในอดีต ตอนที่ 1 กาฬโรค*. เข้าถึงเมื่อ 6 มีนาคม 2021. เข้าถึงได้จาก <https://www.hfocus.org/content/2014/08/7906?fbclid>
- ธรรมบูชา. (2011). *พัฒนาการด้านเศรษฐกิจสมัยรัตนโกสินทร์*. เข้าถึงเมื่อ 6 มีนาคม 2021. เข้าถึงได้จาก <https://jiab007.wordpress.com/2011/04/01>

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ - นามสกุล	นางสาวกนกวรรณ ชมคำ
วัน เดือน ปีเกิด	7 กันยายน พ.ศ. 2541
สถานที่เกิด	จังหวัดศรีสะเกษ
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	64/1 หมู่ 3 ต.คู อ.กันทรารมย์ จ.ศรีสะเกษ 33130
ประวัติการศึกษา	
2560 – ปัจจุบัน	ระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์ คณะอักษรศาสตร์ สาขาเอเชียศึกษา ภาาษาจีน
2559	จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาจากโรงเรียนศรีสะเกษวิทยาลัย