



УДК 94
DOI 10.52575/2687-0967-2026-53-2-322-332
EDN FEFRFW
Оригинальное исследование

Мемфисский конвент 1845 года в США как попытка экономического объединения страны

Тайгильдин А.В. 

Марийский государственный университет,
Россия, Республика Марий Эл, 424000, г. Йошкар-Ола, пл. Ленина, 1
E-mail: andreitaigildin@mail.ru

Аннотация. В статье рассматривается один из этапов отношений трех экономических, политических и культурных секций Соединенных Штатов Америки первой половины XIX века. К этому времени сформировалось три региона, которые в историографии закрепились под термином «секция», – Север, Юг, Запад. На протяжении всего времени до начала Гражданской войны в 1861 году между секциями усиливались различия, а две из них – Север и Юг – превратились в антагонистов. Однако нельзя говорить, что конфликт между секциями был неизбежен и не было попыток объединения страны. В 1845 году в городе Мемфис, штат Теннесси, прошел экономический конвент, на которой был поставлен вопрос об объединении экономических возможностей Севера, Запада и Юга, строительстве железной дороги, улучшении судоходности западных рек и др. На тот момент федеральное правительство не могло удовлетворить всех просьб делегатов, а результаты американо-мексиканской войны 1846–1848 годов привели лишь к обострению противоречий Юга и Севера.

Ключевые слова: XIX век, США, промышленный переворот, экономика, Мемфисский конвент

Финансирование: Работа выполнена без внешних источников финансирования.

Для цитирования: Тайгильдин А.В. 2026. Мемфисский конвент 1845 года в США как попытка экономического объединения страны. *Via in tempore. История. Политология*, 53(2): 322–332. DOI: 10.52575/2687-0967-2026-53-2-322-332. EDN: FEFRFW

The Memphis Convention of 1845 in the USA as an Attempt of Economic Unification of the Country

Andrei V. Taigildin 

Mari State University,
1 Lenin Sq., Yoshkar-Ola 424000, Republic of Mari El, Russia
E-mail: andreitaigildin@mail.ru

Abstract. The article is devoted to the Memphis Convention, held in 1845 in Memphis, Tennessee. The first half of the 19th century before the American Civil War was a time of economic development known as the industrial revolution, which led to the formation of three sections of the South, North and West. There were differences between these regions, and by the 1840s, the South was already lagging behind the northern states in industrial development. Some southern politicians and planters understood the need to develop industry, infrastructure, and economical unite with the western and northeastern states. The West also needed better access to the northeastern states. To achieve these goals, the Convention was organized in Memphis in 1845. It addressed issues of internal improvement, the construction of railways, the improvement of the navigation of the Mississippi River basin, the creation of a military steam fleet, the construction of lighthouses along the seashore, etc. The resolutions of the convention were presented to the US Congress, but were rejected at that time. The Mexican-American War of 1846–1848, which resulted in the United States ceding vast territories southwest of the border, distracted

American politicians from the issue of economic unification and brought to the fore the question of which states would be formed in the new territories – free or slave ones.

Keywords: 19th century, USA, industrial revolution, economics, Memphis Convention

Funding. The work was carried out without external sources of funding.

For citation: Taigildin A.V. 2026. The Memphis Convention of 1845 in the USA as an Attempt of Economic Unification of the Country. *Via in tempore. History and political science*, 53(2): 322–332 (in Russian). DOI: 10.52575/2687-0967-2026-53-2-322-332. EDN: FEFRFW

Введение

Период первой половины XIX века до Гражданской войны в США был временем бурного экономического развития и получил название «промышленный переворот». Однако этот процесс проходил неоднородно в разных регионах страны: природно-климатические особенности и социокультурные различия повлияли на формирование трех экономических зон: Севера, Юга и Запада. Если на Севере промышленный переворот привел к формированию индустриально-развитого центра, то на Юге и Западе сформировался аграрный центр. До американо-мексиканской войны 1846–1848 годов у многих политиков, плантаторов и предпринимателей было понимание о необходимости объединения всех секций в единое экономическое пространство. Попытка выработать концепцию этого объединения была осуществлена в 1845 году в городе Мемфис, штат Теннесси.

Объект и метод исследования

Объектом исследования является Мемфисский конвент 1845 года. Источниковой базой стали речи политиков, газетные статьи, стенограммы заседаний, резолюция конвента. В исследовании применяются принципы историзма, объективности, научности. Используются общенаучные и специальные исторические методы, такие как историко-генетический метод, позволивший установить причинно-следственную связь оформления проблемных вопросов, а также попыток их решения посредством Мемфисского конвента и обсуждения их в Конгрессе.

Результаты и их обсуждение

Некоторые отечественные исследователи подвергают сомнению наличие промышленного переворота где бы то ни было, кроме как в северо-восточных штатах. Так, Шпотов Б.М. пишет: «если неукоснительно придерживаться научных терминов, мы поймем, что никакой промышленной революции, сопоставимой с европейской или северо-восточных штатов, на Юге и Западе США в действительности не было» [Шпотов, 1991а, с. 127]. Он же полагает, что во время промышленного переворота Юг превратился во внутреннюю аграрно-сырьевую колонию [Шпотов, 1991б, с. 13].

С начала XIX века темпы развития промышленности на Юге были очень медленными. В основном развитие было связано с очисткой хлопка-сырца, которое упростилось благодаря изобретению в 1793 г. хлопкоочистительного «джина», специальной машины, приводимой в действие вручную, либо водяным или паровым двигателем. Это изобретение сделало хлопковое волокно пригодным для переработки его в пряжу на фабриках. Но на Юге хлопкопрядение не прижилось, и немаловажной причиной этому были климатические условия, которые мешали развитию машинного прядения. Высокая температура и влажность воздуха не позволяли изготавливать прочную ткань [Гринспен, Вулдридж, 2020, с. 249]. Это привело к ситуации, когда северные промышленники закупали южный хлопок и делали из него ткань на своих фабриках. Одна из таких крупнейших фабрик находилась в городе Лоуэлл, штат Массачусетс.

Развитие промышленности тормозилось еще и «особым институтом» Юга, то есть рабством. Не только на плантациях, но и на имеющихся фабриках использовался рабский



труд: в текстильной промышленности, в металлургии, на постройке железных дорог; рабы могли владеть различными специальностями, такими как механик, медник, горновщик, кузнец, литейщик, рудокоп и другие [Ефимов, 1969, с. 200]. Так же были предприятия по прессовке табака, лесопильные и мукомольные мельницы, мельницы по переработке сахарного тростника, работавшие от паровых машин [Шпотов, 1991а, с. 129].

И если Юг отставал в техническом плане, то это никак не сказывалось на экономическом процветании плантаторов. Юг существовал за счет продажи сельскохозяйственных плантационных товаров, в первую очередь хлопка, а также сахара, риса и табака. Эти товары вывозились из региона в обмен на промышленные товары. Юг не обеспечивал ни внутренний, ни внешний рынок товарами потребления. Еду также завозили на Юг из других регионов, в основном с Запада [North, 1966, p. 67–68]. Исключения составляли пограничные штаты Кентукки, Миссури, Мэриленд, Делавэр, где экономическое хозяйство было переходным. Но в долгосрочной перспективе это стало проблемой для Юга, поскольку плантаторы не спешили вкладываться в развитие местной промышленности, так как не видели в этом необходимости [Беккерт, 2018, с. 291]. Такое положение привело к мнению, что на рабовладельческом Юге не могло быть экономического развития и технического прогресса. Американский историк Бурстин Д., описывая Юг, постоянно упоминает о его отсталости и нежелании развиваться. Он акцентирует внимание не на появлении чего-то нового, а на сохранении старого, вроде грубой мотыги у южнокаролинских фермеров и устаревших очистительных и паковальных станков на хлопкоочистных фабриках [Бурстин, 1993, с. 228].

Таким образом, главными проблемами Юга являлись отсутствие развитой промышленности вместе с высокой доходностью плантаторского хозяйства. Но из-за преобладания монокультур и отсутствия производства необходимых товаров, в том числе продовольственных, Юг зависел от внешнего рынка, и ему необходима была развитая транспортная система. Это была третья проблема Юга.

Изобретение парохода ускорило передвижение по реке Миссисипи в несколько раз. К середине XIX века количество перевозимых товаров по реке и Великим Озерам в два раза превысило количество товаров, провозимых через Нью-Йорк [Krooss, Gilbert, 1972, p. 122]. Но Юг постепенно начал отходить на второй план в торговом балансе между регионами. По мнению американского исследователя Чарльза Селлера, «Торговля между Севером и Югом замедлилась, поскольку транспортная революция... привела к увеличению торговли между Северо-Востоком и Северо-Западом» [Sellers, 1991, p. 392]. Югу было необходимо объединение речной транспортной системы с железнодорожной и развитие последней. Но, несмотря на очевидные преимущества железной дороги над реками, отдельные штаты не могли позволить строительство, так как стоимость одной мили могла достигать 30 000 \$ [Krooss, Gilbert, 1972, p. 124]. С начала XIX века многие предприниматели, финансисты и представители крупного бизнеса поддерживали идею финансирования федеральным правительством «внутренних улучшений» [Алентьева, Филимонова, 2021, с. 279]. К 1840-м годам эта идея стала казаться заманчивой среди южных и западных политиков. Однако большинство представителей южного истеблишмента не считали необходимым решение всех этих вопросов, более того, после окончания американо-мексиканской войны (1846–1848) их стал интересовать вопрос расширения плантаций на новые территории и распространения рабства на них, а после политического кризиса 1850 года постепенно стала преобладать идея сепаратизма, то есть выхода из состава Союза, как решение всех накопившихся проблем. Но в середине 40-х годов некоторые южане все же понимали важность промышленного развития и интеграции Юга с Западом и Севером в единое экономическое пространство.

Владелец хлопковой фабрики из Южной Каролины Уильям Грегг призывал к развитию индустрии на Юге, особенно в сфере хлопковой промышленности, и созданию независимой южной экономики. Он полагал, что главной проблемой был особый южный склад ума (state of mind), который не позволял южанам выйти за рамки представления о Юге как об аграрном, хлопководческом регионе. Грегг писал, что южане живут неосуществимой мечтой, поскольку,

по его мнению, ни о каком развитии в аграрном обществе не может быть и речи, для этого нужна промышленность. Он обращал внимание, что экстенсивное сельское хозяйство уже уничтожило их штат – Южную Каролину, поскольку наблюдался отток людей и богатства на Запад. Грегг спрашивал: «Разве они не знают, что деньги приносят пользу только тогда, когда их тратят в пределах штата на улучшение интеллектуальных и физических условий существования, на удобрение почв, на строительство дорог и мостов, на возведение красивых домов, садов...» [Gregg, 1968, p. 277]. Он призывал строить различные мануфактуры, чтобы самим обеспечивать себя всем необходимым, чем отправлять куда-то сырой материал и покупать вещи за гораздо большую цену. При этом Грегг критиковал неприязненное отношение к северянам: «Позвольте нашим политикам вместо насаждения ненависти к северным братьям стараться создать хорошие условия для развития своей индустрии...» [Gregg, 1968, p. 277]. По его мнению, в Южной Каролине было все для развития мануфактур: и реки, и водопады. Призывы Уильяма Грегга к развитию мануфактур касались не всего Юга, а лишь Южной Каролины. Этим самым он пытался удержать плантаторов и бизнесменов от переезда на юго-запад [Gregg, 1968, p. 279]. Однако его воззвания красноречиво говорят о запросе некоторой части южан на развитие собственной промышленности и объединения с другими регионами.

Другой южнокаролинец, будущий редактор одной из престижнейших газет Юга *De Bow's Review* Джеймс Де Боу перед Мемфисским конвентом 1845 года тщательно изучил экономическое положение Юга. Он также пришел к выводу об упадке южноатлантических штатов в результате их зависимости от системы выращивания одной культуры и недостаточного коммерческого прогресса. Но, в отличие от Уильяма Грегга, Де Боу был сторонником создания экономической системы, которая бы объединила весь Юг.

Подобные умонастроения привели к пониманию объединения всего региона в некое единое экономическое пространство, что и попытались сделать делегаты Мемфисского конвента.

В марте 1845 года в Мемфис прибыл капитан Бингем из Арканзаса для строительства военной дороги до Индейской территории. По результатам встречи с местными жителями было решено созвать конвент в их городе для обсуждения насущных экономических вопросов. На призыв откликнулось более шестисот делегатов из шестнадцати штатов [The Commercial Review, 1846, p. 9]. Это были самые главные производящие штаты страны, то есть конвент носил не секционный, а общегосударственный характер.

В газете *The Southern Literary Messenger*, редактором которой в это время был Бенджамин Майнор, вице-президент конвента от Вирджинии, торжественно писалось: «Съезд пройдет с пользой и благоразумием. Представитель Флориды приедет туда, чтобы рассказать об опасностях, подстерегающих его на побережье, и продемонстрировать важность возведения вдоль него маяков для безопасности судоходства. Лучшие таланты Южной Каролины, Джорджии, Алабамы и Луизианы расскажут о том, как пришла в упадок их торговля... Там будут озерные штаты со своими планами общей обороны и собственной безопасности во время войны. Там также должны присутствовать Западная Пенсильвания, Старый Доминион (Вирджиния – прим. Т.А.) и все речные штаты, чтобы обсудить нынешнее состояние связей между ними...» [The Southern Literary Messenger, 1845, p. 578].

Джеймс Де Боу, секретарь конвента, в 1846 году писал: «Весь мир увидел редкое явление, когда люди из разных слоев общества, от самых высокопоставленных до самых скромных, разных политических воззрений, несмотря на разногласия по многим фундаментальным вопросам, сообща трудились над решением этих самых вопросов в атмосфере, подобной той, которая царила при подписании Конституции» [The Commercial Review, 1846, p. 7].

К единству на конвенте призывал и Джон Кэлхун: «Хорошо известно, что я придерживаюсь узкого толкования Конституции, в то время как другие выступают за более широкий взгляд. Но я надеюсь, что мы все воздержимся от навязывания своих взглядов по вопросам, где есть расхождения во мнениях. Только благодаря такой выдержке мы сможем избежать конфликтов и сохранить гармонию; и я, со своей стороны, готов показать пример такой выдержки» [Calhoun, 1870, p. 279].



Примечательно, что и Бенджамин Майнор, и Джеймс Де Боу, и Джон Кэлхун были выразителями интересов Юга, но на момент 1845 года еще видели Юг как неотъемлемую часть Союза и, хоть и призывали к развитию своего региона, то только в контексте экономического объединения всей страны.

Съезд проходил с 4 июля по 12 ноября. Президентом был избран Джон Кэлхун из Южной Каролины. Вице-президентами избраны 15 человек из штатов Теннесси, Кентукки, Арканзаса, Миссисипи, Миссури, Алабамы, Луизианы (два человека), Южной Каролины, Иллинойса, Северной Каролины, Огайо, Индианы, Айовы, Вирджинии. Назначено семь секретарей. Организаторами были три человека из Мемфиса. На конвент прибыли: из Пенсильвании – 3 человека; Северной Каролины – 1 человек; Южной Каролины – 9; Алабамы – 24; Техаса – 3; Теннесси – 219; Миссури – 36; Иллинойса – 22; Айовы – 4; Вирджинии – 5; Луизианы – 14; Миссисипи – 177; Арканзаса – 22; Кентукки – 25; Индианы – 7; Огайо – 14 [The Commercial Review, 1846, p. 10–12].

Мы видим, что самые большие делегации прибыли из Миссисипи и Теннесси. Но также следует обратить внимание на трех делегатов из Техаса. Формально Техас был независимым государством, хоть и не признавался Мексикой. В 1844 и 1845 годах проходили переговоры и юридические процедуры по принятию Техаса в состав Союза в качестве штата [Токарев, 2025]. Отдельно техасцев приветствовал президент конвента Джон Кэлхун, который верил, что Техас будет аннексирован в ближайшем будущем [Calhoun, 1870, p. 273].

У каждого из этих штатов были свои виды на конвент, и периодически возникали трудности из-за обилия предлагаемых вопросов на рассмотрение. Однако президент и вице-президенты смогли не допустить излишней демагогии, опасной в условиях совершенно разных экономических интересов. Председатели комитетов старались направить и упорядочить деятельность конвента, иначе даже при обсуждении судоходства по реке Миссисипи каждый старался «произнести речь о ручье, который протекает в его родной деревне» [The Commercial Review, 1846, p. 13]. Мы уже видели призыв Кэлхуна к единству, и благодаря ему и благоразумию остальных делегатов на съезде старались не останавливаться на второстепенных вопросах и не задерживаться на их обсуждении. Некоторые делегации имели при себе уже готовые аргументы и доводы по всем основным вопросам.

Такой конструктивный тон деятельности конвента задавал Джон Кэлхун. Джон Кэлхун был видным идеологом Юга, он отстаивал права штатов и выступал против тарифов. В 1833 году именно позиция Кэлхуна и его южнокаролинских друзей привела к кризису нуллификации. Тогда многие южные политики в ответ на повышение тарифов объявили, что штаты имеют право отменять (нуллифицировать) решения федерального правительства, если они не выгодны штатам. Радикалы из Южной Каролины стали угрожать выходом из Союза, если тарифы не будут отменены. Идея прав штатов Кэлхуна базировалась на мысли, что федеральное правительство не должно вмешиваться в дела штатов, в том числе по вопросам внутреннего улучшения. Но на конвенте Кэлхун отстаивал позицию, что Юг, Юго-Запад и Запад имеют одни и те же условия и должны объединиться в усилия развития инфраструктуры. Кэлхун выделил три экономических региона – территорию бассейна реки Миссисипи, южные штаты, где выращивался рис, табак и хлопок, и отдельно регион Техас [Calhoun, 1870, p. 273].

Делегатами конвента руководила идея экономического объединения Юга и Запада, чтобы сделать его более доступным друг для друга, для всего Союза и для всего мира. Решения конвента они планировали опубликовать, чтобы привлечь внимание общественности и воплотить некоторые из них через Конгресс.

Основные вопросы, которые рассматривались на конвенте:

- 1) военно-стратегические возможности долины реки Миссисипи и возможность создания парового военного флота;
- 2) улучшение судоходности реки Огайо;
- 3) улучшение судоходности реки Миссисипи;
- 4) создание арсеналов на Западе;

- 5) строительство канала между Миссисипи и Великими Озерами;
- 6) развитие почтовой службы на реках;
- 7) строительство военной дороги на юго-западе;
- 8) мелиорация затопляемых земель вдоль берегов западных рек для их дальнейшего использования;
- 9) разведение хлопка;
- 10) развитие мануфактур на Юге;
- 11) строительство железной дороги между Чарльстоном и Мемфисом [The Southern Literary Messenger, 1845, p. 577].

В газете, опубликовавшей этот список, три последних пункта снабжены комментарием, что они касаются исключительно Юга, и конвент не ставил целью обращения федерального правительства на них внимания.

В первую очередь на конвенте рассматривался вопрос об улучшении судоходства рек Миссисипи, Миссури, Теннесси, Иллинойс, Осейдж, Огайо, Ред-Ривер, развитию здесь речного транспорта и строительству каналов. Кэлхун, несмотря на его доктрину прав штатов, утверждал, что Миссисипи – слишком важная река, чтобы ее игнорировало федеральное правительство, и что Вашингтон должен содействовать в развитии этой реки, улучшению судоходности, строительству мостов, доков, верфей и т. д. [The Commercial Review, 1846, p. 14–15]. Он говорил, что инженер Роберт Фултон изобрел пароход и тем самым превратил Миссисипи во внутреннее море. А это, по мнению Кэлхуна, ставило реку в один ряд с побережьем Мексиканского залива, Атлантического океана, Великими озерами, развитие и защита которых находились в ведении Федерального правительства [Calhoun, 1870, p. 280].

Для лучшего и быстрого сообщения и быстрой мобилизации сил необходимо было развитие речной почтовой службы. Почтовую службу планировалось расширить до Орегона. Это помогло бы завершить объединение регионов Великих Озер, Миссисипи и Мексиканского залива в единую систему, выйти на новые рубежи и установить сообщение с Сандвичевыми островами (Гавайи) [The Southern Literary Messenger, 1845, p. 601]. Планировалось по всем рекам разместить таблички с указанием глубины фарватера, чтобы облегчить выбор перевозимого груза и его количества. На конвенте обращали внимание и на защиту региона.

В статье The Southern Literary Messenger отмечалась угроза со стороны Великобритании в районе Великих Озер, которые наращивали здесь присутствие и имели хорошую транспортную связь с Атлантическим океаном. Эти опасения не были безосновательны, так как отношения США и Великобритании были довольно сложными. Еще в 1837 году американцы поддержали восстание в Верхней Канаде под предводительством Уильяма Лайона Макензи. В 1844 году в США президентом избран Дж. Н. Полк, предвыборная кампания которого содержала призывы захвата спорной с Великобританией территории Орегона. Связь Озер с Миссисипи посредством канала усилило бы эти районы со стороны США. Для защиты единой транспортной водной системы рассматривался вопрос о паровом флоте и строительстве инженерной школы в Мемфисе. Выпускники этой школы должны были служить на таких кораблях [The Southern Literary Messenger, 1845, p. 582]. В рамках усиления обороны рассматривался вопрос о Флориде. Проблема Флориды заключалась в том, что кораблям приходилось огибать полуостров, что было долго, дорого и опасно. У берегов было много отмелей, опасных течений и рифов и огромное количество утонувших кораблей [The Southern Literary Messenger, 1845, p. 583]. Поэтому была необходимость возведения маяков во Флориде. В свою очередь, Кэлхун предлагал построить здесь военно-морскую базу в Пенсаколе [Calhoun, 1870, p. 275].

Другой важной частью развития транспортной системы были железные дороги. Еще до конференции в январе 1845 года Аса Уитни из Нью-Йорка представил Конгрессу Соединенных Штатов первый план строительства железной дороги между Озером Мичиган и побережьем Тихого Океана. По его плану маршрут должен был проходить через Скалистые горы [Whitney, 1968, p. 272]. Реки и железные дороги могли бы создать единую транспортную систему и объединить территорию США. По его подсчетам, время сообщения между Нью-Йорком и



странами по ту сторону Океана (Китай и Япония) сократилась бы в десять раз. Он подсчитал, что расстояние от Нью-Йорка до озера Мичиган составляло 840 миль, от Мичигана до реки Колумбия – 2 160 миль, от реки Колумбия до Сандвичевых островов (Гавайи) – 2 100 миль, до Японии – 5 600 миль, до Китая (г. Амой, совр. Сямынь) – 6 200 миль. Общее расстояние от Нью-Йорка до Китая таким образом составляло 9 200 миль, что было в два раза меньше морского маршрута через Атлантический океан (17 000 миль). Уитни утверждал, что время сообщения могло сократиться со 100–150 до 30 дней [Whitney, 1968, p. 273]. При постройке железной дороги и объединения ее с возможностями реки Миссисипи соединились бы все крупные торговые центры США: Нью-Йорк, Бостон, Новый Орлеан и Чарльстон. Для строительства дороги, по мнению Уитни, требовалось 50 млн долларов и еще 15 млн для ее содержания.

Помимо экономической выгоды, Уитни полагал, что открытие западных земель разгрузит социальную напряженность городов восточного побережья. Неимущие и иммигранты могли бы легче уйти на Запад и начать осваивать новые земли [Whitney, 1968, p. 274]. Подобную проблему еще в 1830-х годах заметил Алексис де Токвиль, который писал, что европейцы не ехали сразу на Запад, а, не имея средств к существованию, оставались на восточном побережье [Токвиль, 2018, с. 245]. По мнению Уитни, эта проблема могла разрешиться строительством железной дороги. Хотя Конгресс не принял никаких мер по его предложению, этот вопрос рассмотрели на конвенте.

Члены конвента соглашались, что Запад и Юг должны были обрести сеть железных дорог, чтобы все южные экономические и политические центры были объединены с долиной реки Миссисипи. Выгода развития инфраструктуры была не только экономического характера, но и военного. Кэлхун предупреждал, что в случае войны дельта Миссисипи могла быть перекрыта вражескими кораблями в Мексиканском заливе. В этом случае единственная связь Юга и Запада с Северо-Востоком могла быть только при наличии железной дороги [The Commercial Review, 1846, p. 15]. Он считал, что строить железные дороги нужно между южными городами и рекой Миссисипи и соединить их в Атланте, штат Джорджия [Calhoun, 1870, p. 276]. Однако железная дорога и реки объединяли только Юг и Запад, и для объединения всего Союза предлагалось строительство канала между Миссисипи и Озерами. Канал позволил бы сплотить штаты, расположенные вдоль реки Миссисипи, с штатами севера и северо-востока [The Southern Literary Messenger, 1845, p. 579].

Вопрос о строительстве железных дорог привел, в свою очередь, к дебатам о тарифах. В целях единства Кэлхун отказывался поднимать вопрос о тарифах, хотя признавал, что для успешного развития внутреннего рынка необходимо снизить пошлины на те товары, которые были необходимы для развития Юга и Запада. Автор статьи в *The Southern Literary Messenger* был противником таможенной политики США. Он сетовал, что таможенные ограничения мешают проникновению импорта, что на руку северным капиталистам, «многие из которых иностранцы» [The Southern Literary Messenger, 1845, p. 584], и что южанам сложно с ними конкурировать. При принятии резолюции жаркие дебаты возникли по вопросам о беспошлинной перевозке железа, поскольку оно было необходимо для железнодорожного строительства [Calhoun, 1870, p. 281–282]. Этот пункт так и не вошел в финальную версию.

Среди других немаловажных проблем, обсуждаемых на конвенте, были вопрос о строительстве системы складов, которые могли бы лучше распределить импортные товары по стране и развить торговлю в южных штатах; вопрос по улучшению судоходства у Сент-Луиса в Миссури и Мобила в Алабаме; вопрос о строительстве дороги в Арканзасе; вопрос о рекультивации затопляемых земель, для решения которого Кэлхун предлагал отменить государственную собственность на эти земли, чтобы сами штаты решали, как их использовать [Calhoun, 1870, p. 283]. Рассмотреть все предложения в рамках одной статьи не представляется возможным.

Для решения всех обсуждаемых вопросов были созданы следующие комитеты:

1. Комитет по военным и военно-морским ресурсам и потребностям Юга и Запада. Председатель – Роджер Бартон из Миссисипи, члены комитета были из Алабамы, Теннесси, Луизианы, Индианы, Южной Каролины, Пенсильвании и Миссури.

2. Комитет по улучшению состояния реки Огайо. Председатель – Т. Дж. Бигхэм из Пенсильвании, члены комитета из Индианы, Миссури, Огайо, Вирджинии, Кентукки, Луизианы и Иллинойса.

3. Комитет по улучшению состояния Западных рек. Председатель – А. Б. Чемберс из Миссури, члены комитета из Миссури, Миссисипи, Теннесси, Огайо, Вирджинии, Пенсильвании, Луизианы, Кентукки, Арканзаса, Иллинойса и Алабамы.

4. Комитет по обороне, фортам и западному фронтиру. Председатель – А. Г. Мейерс из Арканзаса, члены комитета из Миссури, Техаса, Айовы, Луизианы, Огайо и Иллинойса.

5. Комитет почтовой службы. Председатель – М. Б. Винчестер из Теннесси. Члены комитета из Миссисипи, Луизианы, Индианы, Миссури, Иллинойса, Огайо, Вирджинии, Арканзаса, Айовы, Кентукки и Теннесси.

6. Комитет развития промышленности на Юге. Председатель – А. Д. Парк из Теннесси, члены комитета из Теннесси, Миссури, Луизианы, Кентукки, Миссисипи, Иллинойса, Вирджинии и Южной Каролины.

7. Комитет по больничным учреждениям. Председатель – Доктор У. Кристиан из Теннесси, члены комитета из Миссури, Индианы, Кентукки, Техаса, Огайо, Вирджинии, Пенсильвании, Иллинойса, Миссисипи, Арканзаса и Луизианы.

8. Комитет по строительству дамб и рекультивации государственных земель в затопляемых низменностях у берегов крупных западных рек. Председатель – Дэвид Крейгхед из Теннесси, члены комитета из Арканзаса, Иллинойса, Теннесси, Вирджинии, Миссури, Луизианы, Кентукки, Миссисипи и Иллинойса.

9. Комитет по строительству канала между Великими Озерами и западными реками. Председатель – У. Уолтерс из Иллинойса, члены комитета из Иллинойса, Огайо, Индианы, Миссури, Кентукки, Луизианы и Арканзаса.

10. Комитет по железнодорожному соединению портов южных атлантических штатов с рекой Миссисипи. Председатель – Робертсон Топп из Теннесси (полковник Дж. Гадсен из Южной Каролины представил отчет), члены комитета из Теннесси, Миссисипи, Алабамы, Кентукки, Луизианы, Иллинойса, Арканзаса, Вирджинии, Индианы, Огайо, Миссури и Южной Каролины.

11. Комитет по строительству арсеналов на Западе. Председатель – Генри Эдди из Иллинойса, члены комитета из Теннесси, Миссисипи, Индианы, Миссури, Пенсильвании, Луизианы, Вирджинии, Арканзаса, Айовы и Кентукки.

12. Комитет по строительству военной дороги через Арканзас. Председатель – Д. Х. Бингем из Арканзаса, члены комитета из Арканзаса, Теннесси, Кентукки, Иллинойса и Вирджинии.

13. Комитет по озерам, гаваням и обороне. Председатель – Дж. А. Бриггс из Огайо, члены комитета из Кентукки, Пенсильвании, Иллинойса и Индианы.

14. Комитет по системе складов и хранилищ. Председатель – Б. Б. Майнор из Вирджинии, члены комитета из Южной Каролины, Луизианы, Арканзаса, Миссисипи, Кентукки, Айовы, Миссури, Пенсильвании, Алабамы, Иллинойса, Теннесси и Индианы [The Commercial Review, 1846, p. 15–16].

При составлении резолюции старались отметить несущественные, по мнению делегатов, решения. Это делалось для того, чтобы не спугнуть правительство, поскольку просьб к центру было довольно много: строительство парового флота, доков, оружейных складов, верфей, дорог, мостов и др. Подразумевалось, что представление всех этих вопросов на рассмотрение будет логичным и постепенным [The Commercial Review, 1846, p. 13].

Резолюция состояла из 20 пунктов, в которых было принято решение об улучшении судоходства по западным рекам (пункты 2, 16), углублении устья реки Миссисипи, чтобы увеличить проходимость для больших кораблей (пункт 4), создании военно-морского и речного парового флота (пункт 5), строительстве канала между Миссисипи и Озерами (пункт 6), строительстве укреплений и маяков вдоль побережья Мексиканского залива



(пункт 7), строительстве арсеналов, госпиталей по территории рек (пункты 9, 10), осушении и рекультивации затопляемых земель (пункт 12), строительстве железной дороги между южными портами атлантического побережья и Миссисипи (пункт 13), строительстве дорожной системы, в том числе военной дороги к фронтиру (пункт 14, 17), создании почтовой службы и строительстве телеграфа (пункт 11), улучшении проходимости гавани у Сент-Луиса (пункт 16) и др. Федеральное правительство должно было либо снабжать деньгами (пункты 3, 8, 9, 10, 11, 16, 17, 18), либо предоставлять общественные, т. е. государственные земли (пункты 12, 15) [The Commercial Review, 1846, p. 18–22].

Выполнение этих резолюций требовало единство всех штатов, принявших участие в конвенте. Возможно, это единство было утопичным или наивным, поскольку слишком разнообразны были требования, слишком мало средств у федерального правительства, а на Юге слишком сильна доктрина прав штатов. Но само наличие идеи единства, которой требовалась дисциплина и понимание пути экономического развития, говорит нам, что делегаты осознавали общность интересов Юга и Запада. По нашему мнению, это была крайне важная попытка объединить страну, если не в идеологическом и социальном плане, то хотя бы в экономическом. Мемфисский конвент был неким шансом на спасение Союза, который не был использован.

Заключение

Таким образом, Мемфисский конвент имел как политическое, так и экономическое значение. Этот конвент не был исключительно южным, да и сказать, что все южане были заинтересованы в нем, мы не можем. Но те деятели, которые приняли участие в конвенте, попытались интегрировать регион в экономическую жизнь страны и разнообразить хозяйственную деятельность Юга. Однако эта попытка была обречена на провал.

В феврале 1846 года мемфисские резолюции были представлены в Палате представителей, но были отклонены. Доклад, подготовленный Кэлхуном для рассмотрения в Сенате, постигла та же участь. Работы Де Боу по развитию Юга вызвали отторжение и критику со стороны южнокаролинского истеблишмента. Они посчитали, что Де Боу предаёт идеалы Юга, поскольку он в своих статьях о необходимости промышленного развития Юга развивал мысль об объединении Юга через развитие собственной независимой экономической системы [Arhornsuvan, 1990, p. 103]. В июне 1846 года члены Конгресса решили, что план Асы Уитни по строительству железной дороги непрактичен. Но Уитни продолжил свою пропаганду, и его проект рассматривали на 30, 31 и 32 Конгрессах [30 Congress, 1st Session, H.R. 468; 30 Congress, 2nd Session, S. 297; 31 Congress, 1st Session, H.R. 156; 31 Congress, 1st Session, S. 333; 32 Congress, 1st Session, H.R. 186].

Конечно нельзя сказать, что таких политиков, как Джон Кэлхун, и других делегатов Мемфисского конвента могли сломить неудачи. Нельзя сказать также, что отклонение в Конгрессе проектов перечеркивало результаты конвента, они могли подаваться до их реального рассмотрения. Но очень скоро ситуация кардинально поменялась. В конце 1845 года Техас стал 28 штатом США, на что надеялся Кэлхун. Это привело к американо-мексиканской войне 1846–1848 годов, по результатам которой американцы получили огромные территории, доходившие до Тихого Океана. Для всего Союза, и для южан в частности, теперь главным был вопрос не об экономическом развитии Юга или интеграции его с Западом и Севером, а о том, можно ли будет на новые земли распространить рабовладельческое плантационное хозяйство.

Список литературы

- Алентьева Т.В., Филимонова М.А. 2021. Просветительские идеи и революционный процесс в Северной Америке. Санкт-Петербург, Алетейя, 518 с.
- Беккерт С. 2018. Империя хлопка: Всемирная история. Москва, Изд-во Института Гайдара, 736 с.
- Бурстин Д. 1993. Американцы: национальный опыт. Москва, Издательская группа «Прогресс», «Литера», 624 с.
- Гринспен А., Вулдридж А. 2020. Капитализм в Америке: История. Москва, Альпина Пабlishер, 560 с.



- Ефимов А.В. 1969. США: пути развития капитализма (доимпериалистическая эпоха). Москва, Изд.: «Наука», 696 с.
- Токарев Г.А. 2025. Вопрос аннексии Техаса в контексте радикализации политического пространства Юга США. *Общество: философия, история, культура*. 8: 191–197.
- Токвиль А. 2018. О демократии в Америке. Москва, Т8RUGRAM, 638 с.
- Шпотов Б.М. 1991а. Была ли на Юге и Западе США промышленная революция? Постановка проблемы. *Американский Ежегодник*. 1990: 126–141.
- Шпотов Б.М. 1991b. Промышленный переворот в США. Ч. I. Москва, Институт всеобщей истории АН СССР, 205 с.
- 30 Congress, 1st Session, H.R. 468.
- 30 Congress, 2nd Session, S. 297.
- 31 Congress, 1st Session, H.R. 156.
- 31 Congress, 1st Session, S. 333.
- 32 Congress, 1st Session, H.R. 186.
- Aphornsuvan T. 1990. James D.B. De Bow and the Political Economy of the Old South. PhD diss. State University of New York at Binghamton, 202 p.
- Gregg W. 1968. Southern Manufacturing. *The Annals of America. Vol. 7. 1841–1849. Manifest Destiny*. Encyclopaedia Britannica, Inc.: 276–281.
- Krooss H.E., Gilbert Ch. 1972. American Business History. 358 p.
- North D.C. 1966. The Economic Growth of the United States, 1790–1860. New York, W.W. Norton & Company, inc., 304 p.
- Sellers Ch. 1991. The Market Revolution. Jacksonian America, 1815–1846. New York, 502 p.
- The Commercial Review of the South and West. 1846. Vol. 1. New Orleans, 546 p.
- The Southern Literary Messenger. 1845. Vol. 11. 762 p.
- The Works of John C. Calhoun. 1870. Vol. VI. New York, D. Appltone and Company, 445 p.
- Whitney A. 1968. A Railroad to the Pacific. *The Annals of America. Vol. 7. 1841–1849. Manifest Destiny*. Encyclopaedia Britannica, Inc.: 272–275.

References

- Alent'eva T.V., Filimonova M.A. 2021. Prosvetitel'skie idei i revoljucionnyj process v Severnoj Amerike [Enlightenment Ideas and the Revolutionary Process in North America]. Saint Petersburg, Aletejja, 518 p.
- Beckert S. 2018. Empire of Cotton. A Global History. Moscow, Izd-vo Instituta Gajdara, 736 p. (in Russian).
- Boorstin D. 1993. The Americans: The National Experience. Moscow, Izdatel'skaja gruppа «Progress», «Litera», 624 p. (in Russian).
- Greenspan A., Wooldridge A. 2020. Capitalism in America: A History. Moscow: Al'pina Pablisher, 560 p. (in Russian).
- Efimov A.V. 1969. SShA: puti razvitija kapitalizma (doimperialisticheskaja jepoha) [USA: Ways of Developing Capitalism (Pre-Imperialist Era)]. Moscow, Izd.: «Nauka», 696 p.
- Tokarev G.A. 2025. Vopros anneksii Tehasa v kontekste radikalizacii politicheskogo prostranstva Juga SShA [The Issue of Texas Annexation in the Context of Radicalization of the Political Space of the USA South]. *Obshhestvo: filosofija, istorija, kul'tura* [Society: Philosophy, History, Culture]. 8: 191–197.
- Tocqueville A. de. 2018. Democracy in America. Moscow, Т8RUGRAM, 638 p. (in Russian).
- Shpotov B.M. 1991a. Byla li na Juge i Zapade SShA promyshlennaja revoljucija? Postanovka problemy [Was there an Industrial Revolution in the South and West of the United States? Articulation of Issue]. *Amerikanskij Ezhegodnik*. [American Yearbook 1990]. 1990: 126–141.
- Shpotov B.M. 1991. Promyshlennyj perevorot v SShA. Ch. I [The Industrial Revolution in the USA. P. I]. Moscow, Institut vseobshhej istorii AN SSSR, 205 p.
- 30 Congress, 1st Session, H.R. 468.
- 30 Congress, 2nd Session, S. 297.
- 31 Congress, 1st Session, H.R. 156.
- 31 Congress, 1st Session, S. 333.
- 32 Congress, 1st Session, H.R. 186.
- Aphornsuvan T. 1990. James D.B. De Bow and the Political Economy of the Old South. PhD diss. State University of New York at Binghamton, 202 p.



- Gregg W. 1968. Southern Manufacturing. *The Annals of America. Vol. 7. 1841–1849. Manifest Destiny.* Encyclopaedia Britannica, Inc.: 276–281.
- Krooss H.E., Gilbert Ch. 1972. American Business History. 358 p.
- North D.C. 1966. The Economic Growth of the United States, 1790–1860. New York, W.W. Norton & Company, inc., 304 p.
- Sellers Ch. 1991. The Market Revolution. Jacksonian America, 1815–1846. New York, 502 p.
- The Commercial Review of the South and West. 1846. Vol. 1. New Orleans, 546 p.
- The Southern Literary Messenger. 1845. Vol. 11. 762 p.
- The Works of John C. Calhoun. 1870. Vol. VI. New York, D. Appltone and Company, 445 p.
- Whitney A. 1968. A Railroad to the Pacific. *The Annals of America. Vol. 7. 1841–1849. Manifest Destiny.* Encyclopaedia Britannica, Inc.: 272–275.

Конфликт интересов: о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.

Conflict of interest: no potential conflict of interest related to this article was reported.

Поступила в редакцию 02.11.2025

Received November 2, 2025

Поступила после рецензирования 04.03.2026

Revised March 4, 2026

Принята к публикации 06.03.2026


Accepted March 6, 2026

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Тайгильдин Андрей Валерьевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры всеобщей истории, Марийский государственный университет, г. Йошкар-Ола, Республика Марий Эл, Россия

Andrei V. Taigildin, Candidate of Sciences in History, Associate Professor of the Department of World History, Mari State University, Yoshkar-Ola, Republic of Mari El, Russia

 [ORCID: 0000-0003-1849-673X](https://orcid.org/0000-0003-1849-673X)