

МОРЫЦ Юна Пятроўна (н. 2.6.1937, Кіеў), расійская паэтэса. Скончыла Літ. ін-т імя М.Горкага (1961). Друкуецца з 1954. У паэт. зб-ках «Размова пра шчасце» (1957), «Мыс Жадання» (1961), «Лаз» (1970), «Пры святле жыцця» (1977), «Трэцяе вока» (1980) «Сіні агонь» (1985), «На гэтым беразе высокім» (1987), «Учора я слявала ў пераходзе» (1997), «Дзіўны які я звер» (1998) і інш. роздум пра чалавечыя адносіны, любоў, мацярынства. Паэма «Зорка Сербасці» (нап. 1999) прысвечана Сербіі. Аўтар «Апавяданняў пра дзівоснае» (1998), літ.-крытычных эсэ, вершаў для дзяцей. Творчасці М. уласцівы глыбіня пачуццяў, багацце фарбаў, гумар, літ., музычныя і жывапісныя рэмінісцэнцыі. Многія яе вершы пакладзены на музыку («Добра — быць маладым!», «Калі мы былі маладыя...», «Вялікі сакрэт для маленькай кампаніі» і інш.). Займаецца графікай і жывапісам. На бел. мову асобныя яе вершы пераклаў Я.Сіпакоў.

Тв.: Избранное. М., 1982; В логове голоса. М., 1990.

МОРЫЦ АРАНСКІ (Maurits van Oranje; 14.11.1567, г. Дыленбург, Германія — 23.4.1625), нідэрландскі дзярж. дзеяч, палкаводзец. Прынц, граф Насаўскі. Сын *Вільгельма I Аранскага*. Пасля забойства бацькі старшынца Дзярж. савета *Генеральных штатаў* і ген.-адмірал ВМС (з 1584), статхаўдэр (правіцель) Галандыі і Зеландыі (з 1585), потым таксама Утрэхта і Аверэйсела (з 1590), Гелдэрна (з 1591) і Гронінгена (з 1621). З 1590 галоўнакамандуючы. Рэфармаваў армію (увёў новую тэхніку аблогі, выкарыстанне малых баявых падраздзяленняў, строгую дысцыпліну), на чале яе вызваліў ад ісп. панаванняў паўн. правінцыі Нідэрландаў (1591—94). Перагаворы пра заключэнне перамір'я з Іспаніяй (1609) і інш. падзеі ў Нідэрландах выклікалі канфлікт М. з вял. пенсіянерам (фактычным правіцелем) Галандыі Я. ван Олдэнбарневелтам, якога М. загадаў пакараць смерцю (1619).

МОРЫЦ САКСОНСКИ (Maurice de Saxe; 28.10.1696, г. Гослар, Германія — 30.11.1750), французскі палкаводзец і ваен. тэарэтык. Маршал Францыі (1744). Граф (1711). Пабочны сын курфюрста Саксонскага *Аўгуста II* (кароль Рэчы Паспалітай у 1697—1706 і 1709—33). Служыў у саксонскіх, польск., аўстр., з 1720 франц. войсках. Удзельнік войнаў за польск. (1733—35) і аўстр. (1740—48) спадчыну (вызначыўся ў час штурму Прагі ў 1741 і Эгера ў 1742). З 1745 галоўнакаманд. франц. арміяй, атрымаў шэраг перамог над англа-галандскімі войскамі ў Фландрыі, што значна узяло ваен. прэстыж Францыі і садзейнічала заключэнню Ахенскага мірнага дагавора (1748). У трактате «Мае летушні» (1731) выказаў новыя для таго часу ідэі пра перавагі вайсковай павіннасці перад сістэмай вярбоўкі, не-

абходнасць мець пастаянныя ваен. кадры, пра атаку пяхоты, ролю інж. умацаванняў на полі бою і інш. Вял. значэнне ў вайне надаваў маральнаму фактару.

МОСАР, вёска ў Глыбоцкім р-не Віцебскай вобл. За 20 км на ПнЗ ад г. і чыг. станцыі Глыбокае, 220 км ад Віцебска. 489 ж., 224 двары (1999).

Льнозавод, базавая школа, клуб, 6-ка, аддз. сувязі. Помнік землякам, якія загінулі ў Вял. Айч. вайну. Помнік архітэктуры — *Мосарскі касцёл Ганны* (1792). За 1,5 км на ПнЗ ад вёскі курганны могільнік.

Вядома з 16 ст. як мястэчка. У 16—19 ст. М. валодалі Зяновічы, Валовічы, Далмат-Ісайкоўскія, Млечкі, Бжастоўскія. Апошнія пабудавалі ў 1775—90 у М. палац (не захаваны), у 1792 — парафіяльны касцёл св. Ганны. Пасля 2-га падзелу Рэчы Паспалітай (1793) у Рас. імперыі. З 1872 дзейнічала нар. вучылішча. З канца 19 ст. М. — уладанне Плісудскіх. У 1885 у маёнтку М. 558 ж., у вёсцы М. 117 ж. З 1921 М. у складзе Польшчы, цэнтр гміны Дзісенскага пав. Віленскага ваяв. З 1939 у БССР, з 12.10.1940 цэнтр сельсавета *Дунілавіцкага раёна*, з 20.1.1960 — *Глыбоцкага раёна*, з 1960 ва Уздзлаўскім с/с. *І.У.Бунто.*

МОСАР вёска ва Ушацкім р-не Віцебскай вобл. Цэнтр сельсавета і калгаса. За 16 км на ПдУ ад г.п. Ушачы, 140 км ад Віцебска, 30 км ад чыг. ст. Лепель. 304 ж., 141 двор (1999). Базавая школа, клуб, 6-ка, аддз. сувязі.

МОСАРСКИ КАСЦЁЛ ГАННЫ, помнік архітэктуры класіцызму ў в. Мосар Глыбоцкага р-на Віцебскай вобл. Пабудаваны ў 1792. Прамавугольны выцяг-

нуты па падоўжнай восі мураваны будынак накрыты 2-скільным дахам з трохвугольнымі франтонамі на тарцах. Гал. фасад аздоблены канеліраванымі пілястрамі, філёнгамі, паўкруглымі нішамі са скульптурамі святых. Аконныя і дзвярныя праёмы прамавугольныя, аздоблены ліштваем. Пры уваходзе вылучаны вузкі нартэкс з бакавымі уваходамі ў асн. залу. Зала перакрыта люстрыным скляпеннем з арнаментаванай размаляўкай. Алтарная сцяна дэкарыравана канеліраванымі пілястрамі, 10 філянговымі рамамі з ляпнымі барэльефнымі выявамі евангелістаў. Сцены завершаны па перыметры магутным антаблементам, які мае фрыз з трыгліфамі і ляпнымі гірляндамі, карнізам з сухарыкамі. З паўд.-зах. боку ад касцёла стаіць 3-ярусная мураваная званіца, накрытая шатром. Збудаванні абнесены мураванай агароджай з брамай.

Т.В.Габрус.

МОСАРСКИ ПАГОРАК (КАМОІД), геалагічны помнік прыроды рэсп. значэння (з 1996). На паўд.-усх. ускраіне в. Мосар Глыбоцкага р-на Віцебскай вобл. Камоід купалападобны, плоскавыяршыны, глянцыйнікскі; выш. 25 м, дыяметр 750 м. Утварыўся каля 15—20 тыс. гадоў назад у выніку вышчкання пяску, суглінку, гліны ў поласць нерухамага або слабарухамага лёду. М.п. — тыповая форма рэльефу для Бел. Паазер'я.

В.Ф.Вінакураў.

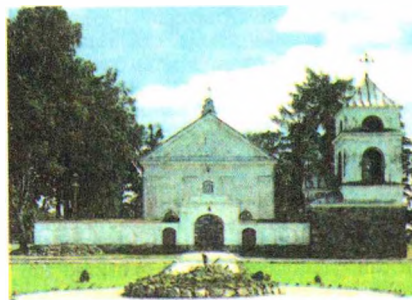
МОСІН Сяргей Іванавіч (14.4.1849, г.п. Рамонь Варонежскай вобл., Расія — 8.2.1902), расійскі канструктар стралковай зброі. Ген.-маёр (1900). Скончыў Міхайлаўскую артыл. акадэмію (1875). Працаваў на Тульскім зброевым з-дзе. У 1887 распрацаваў вінтоўку з магазінам у прыкладзе; у 1890 стварыў 7,62-мм магазінную 5-зарядную *вінтоўку*, прынятую ў 1891 на ўзбраенне рас. арміі (вядома пад назвай «трохлінейка»), якая выкарыстоўвалася больш за 60 гадоў.

МОСТ, збудаванне, якое пракладае шлях над перашкодай. Узводзяць цераз рэкі і інш. вадацёкі (уласна М.), цераз дарогі (*пуцэправоды*), яры і цяніны (*віядукі*), а таксама замест насыпаў і плацін (*эстакады*). Паводле прызначэння адрозніваюць пешаходныя, аўтадарожныя, *чыгуначныя масты*, сумешчаныя, для водазабеспячэння (*акведукі*), пропуску водных шляхоў (М.-каналы), газа- і нафтаправодаў; паводле працягласці бываюць малыя (да 25 м), сярэднія (25—100 м), вялікія (больш за 100 м), пазакласныя (больш за 500 м, у якіх ёсць пралёты болей за 100 м); паводле канструкцыі — арачныя, *бэлечныя масты*, *вантавыя масты*, *вісячыя масты*, *рамныя масты*, камбінаваныя. Асобную групу ўтвараюць *наплаўныя масты*, *развадныя масты*, зборна-разборныя, а таксама *масты ваенныя*.

М. падзяляюць таксама на: адно-, двух- і шматпрапалётныя; з яздою па версе, па нізе, па сярэдзіне; нізка- і высакаводныя; жалезабетонныя, сталёныя, сталезалезабетонныя, бе-



Мосарскі касцёл Ганны. Рэльеф «Евангеліст Марк».



Мосарскі касцёл Ганны.

тонныя, драўляныя (пераважна часовыя). М. звычайна складаецца з пралётных канструкцый і апор (прамежкавых быкоў і канцавых устояў). Апоры М. бываюць масіўныя, ражавыя, палевыя, на палевых абалонках, апускных калодзежах і кесонах; устоі спалучаюць М. з земляным палатном дарогі. На пралётнай канструкцыі размяшчаюць праезную ч., пешаходныя праходы, трубаправоды. Асн. параметры М.: агульная даўжыня, даўжыня пралётных канструкцый, шырыня праезнай ч. і тратуараў, падмаставы габарыт. Будуецца па тыпавых або індывід. праектах, выпрабавуюць на статычныя і дынамічныя нагрукі. Будаваць М. (драўляныя і каменныя) пачалі са стараж. часоў, на Русі — з 10 ст. драўляныя (пераважна наплаўныя), з пач. 16 ст. — каменныя. Першы метал. (чыгунны) М. пабудаваны ў Англіі ў 1779, у Расіі — у 1784 у Пецярбургу; вял. ланцуговы М. — у 1847—53 у Кіеве. З пач. 20 ст. значнае пашырэнне набылі жалезабетонныя М. З пач. 19 ст. пачалі будаваць вісячыя масты, пралёты іх хутка павялічваліся. У 1937 праз праліў у Сан-Францыска (ЗША) пабудаваны ўнікальны вісячы М. з пралётам 1281 м. У тэорыю і практыку мостабудавання значны ўклад зрабілі працы рас. і сав. вучоных М.А.Белялюбскага, Дз.І.Жураўскага, С.В.Кербедза, Л.Ф.Нікалаі, Я.А.Патона, Р.П.Перадзерыя, Л.Дз.Праскуракова, Ф.С.Ясінскага; Э.Фрэйсінз (Францыя), Р.Маяра (Швейцарыя) і інш.

Многія М. з'яўляюцца помнікамі дойлідства і інж. мастацтва. М. стараж.-рым. дасягнулі адзінства архітэктуры і інжынерыі: выразная архітэктоніка масіўнай шматарачнай канструкцыі, амаль пазбаўленай дэкору, надавала ім выгляд суровай магутнасці (М. Алькантара цераз цяніну р. Таха ў Іспаніі, 98—106 н.э., будаўнік Гай Юлій Лацэр). Найб. пашыранныя да сярэдзіны 19 ст. каменныя М. мелі масіўныя ўстоі і пралёты, што стварала уражанне ўстойлівасці і надзейнасці. Метал. М. сталі менш грувасткімі і набылі ажурнасць сілуэта (М. цераз р. Дору ў г. Порту ў Партугаліі, 1881—85, інж. А.Г.Эйфель). Яны паўплывалі на стылістыку М. 20 ст. Вял. пластычнай выразнасцю адметныя жалезабетонныя М. Іх дынамічнасць і зрокавая лёгкасць форм надаюць буйным збудаванням свосасаблівую элегантнасць (М. цераз р. Арв ў Швейцарыі, 1936, інж. Р.Маяр). Арыгінальныя сілуэты М. істотна ўплываюць на арх. аблічча горада (напр., М. ў Празе, Будапешце, Пецярбургу, Кіеве і інш.).

Сярод найб. значных і прыгожых М.: цераз р. Дзэбед каля манастыра Санаін у Арменіі (1192), цераз р. Эльба у г. Дрэздэн (Германія; 1260), Карлаў М. у Празе (1357), Санта-Трыніты ў Фларэнцыі (Італія; 1567), вісячы Бруклінскі М. у Нью-Йорку (1869—83), Таўэрскі ў Лондане (1886—94), чыг. арачны Мюнгстэнскі цераз даліну р. Вупер каля г. Золінген (Германія; 1897, выш. каля 107 м), цераз р. Св. Лаўрэнцыя ў г. Квебек (Канада; 1899—1917, пралёт 549 м), Вял. Маскварэцкі ў Маскве (1938), Патона ў Кіеве (1951), цераз праліў Басфор (Турцыя; 1973), цераз эстуарый Хамбер на У Вялікабрытаніі (даж. 1410 м, 1981). Шэдэўрам цяслярнага мастацтва з'яўляюцца драўляныя рыштванні і кружала Чортавага М. на аўтамагістралі Гера—Іена ў Германіі (1937). Самыя высокія М.: у свеце — на выш. 321 м перасякае Каралеўскі каньён ў штаце Каларада, ЗША (пралёт 218 м, 1929), у Еўропе — М. «Еўропа» (выш. 190 м, даж. 820 м) цераз р. Зіль у г. Інсбрук, Аўстрыя (1959—63). Найб. колькасць М. у г.

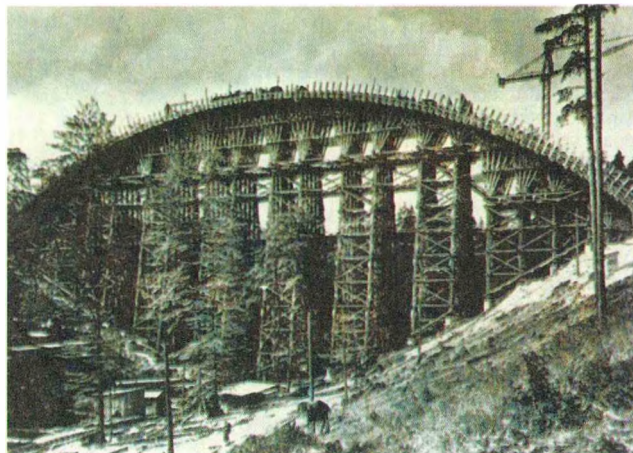
Карлаў мост у Празе. 1357.



Таўэрскі мост у Лондане. 1886—94.



Мюнгстэнскі чыгунны арачны мост цераз даліну р. Вупер каля г. Золінген. Германія. 1897.



Драўляныя рыштванні і кружала «чортавага» моста на аўтамагістралі Гера—Іена. Германія. 1937.

Гамбург (Германія) — 2,5 тыс., у С.-Песярбургу — каля 800, у т.л. М. Анічкаў, Банкаўскі, Львіны мосцік і інш. У Еўропе захавалася некалькі забудаваных М.: Лонданскі цераз р. Тэмза (1209; да 14 ст. ўяўляў сабой своеасаблівы гар. квартал з 5-павярховымі дамамі), у Парыжы на М. Мянялаў астаяваліся банкіры; М. Понтэ-Векіё ў Фларэнцыі (Італія) з ювелірнымі крамамі; М. крамнакаў у г. Эрфурт (Германія) пабудаваны ў 1325 цераз р. Гера, дзе абпал яго стаяць 34 адрэстаўраваныя 2- і 3-павярховыя фахверкавыя дамы. Сярод вядомых стваральнікаў М.: у

У залежнасці ад функцыі колаў адрозніваюць М. вядучыя (перадаюць вярчальны момант колам), кіроўныя (забяспечваюць паварот машыны), камбінаваныя (вядучыя і кіроўныя адначасова; могуць уключацца ў работу, напр., пры павелічэнні нарузкі) і апорныя напр., у прычэпах; у залежнасці ад тыпу падвескі бываюць разразныя (пры незалежнай падвесцы колаў) і неразразныя (пры залежнай падвесцы). Вядучы М.— пуштацеля бэлька (наиб. пашырана), па канцах якой устаноўлены вядучыя колы, а ўнутры — элементы трансмісіі (*салоўная перадача, дыферэнцыял, паўвосі*). Кіроўны М. складаецца з бэлькі, што злучае колы, і дэталю паваротнага механізма. Гл. таксама *Задні мост, Пярэдні мост*.

персамі цераз праліў Басфор і р. Дунай у час вайны са скіфамі; у 1 ст. да н.э. мост на палях даўж. 600 м цераз р. Рэйн уведзены ў час паходу Юлія Цэзара на германцаў. Першы ў Кіеўскай Русі М.в. у 12 ст. будавалі цераз р. Дняпро; у 14—17 ст. такія масты наладжвалі цераз Нёман, Зах. Дзвіну і інш. ў час войнаў, якія вяліся ў ВКЛ. У пач. 17 ст. ў нідэрландскай арміі з'явіліся пантонныя паркi (гл. таксама *Пантон*), у Расіі — у 18 ст.; шырока выкарыстоўваліся ў час вайны 1812 франц. і рас. войскамі, у т.л. на тэр. Беларусі. Хуткае ўзвядзенне 26.11.1812 двух М.в. (даўж. каля 110 м, шырыня больш за 3,5 м) цераз р. Бярэзіну дазволіла Напалеону пазбегнуць поўнага знішчэння ўсёй арміі, выратаваць гвардыю і значную частку бяздольных войск. У 1-ю сусв. вайну ў англ. арміі ствараліся спец. масты для праходу танкаў на полі бою. У 2-ю сусв. вайну сав. войскi будавалі пераважна наплаўныя і нізкаводныя, для пераадолення шырокіх рэк (Дняпро, Нёман, Вісла і інш.) наводзілі камбінаваныя і высакаводныя масты.

У 2-й пал. 20 ст. атрымалі развіццё маставыя і мостабуд. сродкі, прызначаныя для ўзвядзення М.в. ў сцільныя тэрміны.

МОСТ ВЫМЯРАЛЬНЫ, прылада для вымярэння эл. велічынь (супраціўлення, ёмістасці і інш.) метадам параўнання з узорнай мерай. М.в. бываюць пераменнага току; ураўнаважаныя (наиб. дакладныя; прыныць работы засн. на *нулявым метадзе вымярэнняў* і неўраўнаважаныя (значэнні вымеранай велічыні адлічваюць па казаных вымяральных прыладах; пры нестабільнай крыніцы сілкавання ў якасці вымяральнага механізма выкарыстоўваецца, напр., *лагометр*); з ручным ураўнаважаннем і аўтаматычным (выкарыстоўваюцца таксама для непераварных вымярэнняў). Амічныя супраціўленні вымяраюць М.в. пастаяннага току адзінарнымі (4-плечнымі; ад 1 Ом і вышэй), падвойнымі (6-плечнымі; да 1 Ом) і камбінаванымі (ад 10^{-8} да 10^8 Ом). Ёмістасці і індуктыўнасці вымяраюць М.в. пераменнага току 4-плечнымі (наиб. пашыраны) і 6-плечнымі. Пры сталеўчэнні М.в. з *вымяральнымі пераўтваральнікамі* вызначаюць неэл. велічыні (напр., т-ру, дэфармацыю, паскарэнне). Выкарыстоўваюцца ў электра- і радыётэхн. апаратуры, даследчых лабараторыях і на прадпрыемствах.

МОСТ-ВАДАВÓД, адна з разнавіднасцей *акведука*.

МОТ (Mott) Джон Рэйлі (25.5.1865, г. Лівінгстан-Манар, ЗША — 31.1.1955), амерыканскі грамадскі дзеяч, хрысц. місіянер. Скончыў Корнелскі (г. Ітака) ун-т (1888). У 1895—1920 ген. сакратар, у 1920—28 старшыня Сусв. студэнцкай хрысц. федэрацыі, у 1898—1928 адначасова ў Хрысц. асацыяцыі маладых людзей (з 1915 ген. сакратар гэтай асацыяцыі і Нац. савета хрысц. царквы ў ЗША). У 1921—41 старшыня Міжнар. місіянерскага савета. З 1948 ганаровы старшыня Экуменічнага савета цэркваў. Лутар прац па прапагандзе хрысц. ідэалаў і місіянерскай дзейнасці. Нобелеўская прэмія міру 1946 (разам з Э.Г.Болч).



Мост цераз р. Заходня Дзвіна ў Віцебску. 1953—55.

Англіі Т.Тэлфард, А.Дэрбі, Дж.Уілкінсан, Р.Стэфенсан, у Францыі Эйфель, у Італіі Л.Б.Альберці, Б.Аманасі, у Швейцарыі І.У.Грубенман, у ЗША В.Роблінг і яго сын Дж.А.Роблінг, Дж.Фінлей, на Украіне Я.А.Патон.

На Беларусі драўляныя М. вядомы з 10—11 ст. Іх будавалі цераз рэкі, каналы, балоты, замкавыя равы і інш. Яны мелі 2 асн. апорныя канструкцыі — на палях і *ізбіцах*. Замкавыя М. падымаліся на спец. ланцугах (узводах). У 1567 у Гродне цераз Нёман пабудаваны драўляны М. з каменнымі падпорамі. У 18—19 ст. узведзены каменныя арачныя М. ў Брэсце, Віцебску і інш. Шэраг чыг. М. пабудаваны з пракладкай Песярбургска-Варшаўскай чыгункі (участак Парэчча—Гродна ўведзены ў эксплуатацыю ў 1862) і участка Смаленск—Брэст (у 1871). У 1950—80-я г. пабудаваны: М. цераз р. Зах. Дзвіна ў Віцебску, цераз р. Дняпро ў Магілёве і Рэчыцы (усе арх. В. Ладыгіна), цераз р. Свіслач на праспекце Скарыны і вул. М.Багдановіча ў Мінску, пуцэпразоды цераз яр Дзебра ў Магілёве і чыгунку станцыі Мінск-Пасажырскі ў Мінску і інш. На Беларусі больш за 4600 аўтадарожных і каля 2000 чыг. М. (1999). Наيب. М. цераз р. Прыпяць каля г. Мазыр Гомельскай вобл. даўж. 947 м пабудаваны ў 1995.

Літ.: Кётэ Р. Мосты: Пер. с нем. [М., 1991].

І.І.Леановіч, Т.Р.Мартыненка (архтэктурна).

МОСТ колавых машын, элемент *хадавой часткі*, які ўспрымае і перадае на раму (ці кузаў) намаганні, што дзейнічаюць на колы машыны.

МОСТ ВАЁННЫ, часовае збудаванне для пераправы войск, тэхнікі і вайск. грузаў цераз перашкоды (раку, канал, роў і інш.). Узводзяць у ходзе баявых дзеянняў сіламі мостабуд. часцей з дапамогай спец. машын і механізмаў на шляхах руху, манеўраў, падвозу ці эвакуацыі. Паводле прызначэння М.в. бываюць аўтадарожныя, чыг., пешаходныя, сумяшчальныя; паводле канструкцыі — высака-, нізка- і падводныя, на жорсткіх апорах, зборна-разборныя шматразовага выкарыстання, камбінаваныя, механізаваныя, *наплаўныя масты* і інш.

Вядомы з глыбокай старажытнасці. Напр., у 5 ст. да н.э. наплаўныя масты пабудаваны



Да арт. Мост ваенны. Навядзенне пантоннага моста цераз р. Нёман у час вучэнняў. 1999.