

# Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/85018,Seget-Edward-Emilian.html>  
2022-09-26, 18:08

## Seget Edward Emilian

SEGET Edward Emilian (30 VI 1865, Warszawa – 4 I 1931, tamże), inżynier technolog, konstruktor urządzeń sygnalizacji kolejowej. Syn Stanisława, nauczyciela Gimnazjum Realnego w Warszawie, i Wandy z Wysockich.

S. uczęszczał do gimnazjum w Warszawie, w 1889 ukończył studia na wydz. mechanicznym Instytutu Technologicznego w Petersburgu. W latach 1892–1901 pracował w fabryce K. Rudzki i S-ka w Warszawie jako konstruktor, a następnie kierownik działu centralizacji zwrotnic kolejowych. Był to czas intensywnego rozwoju sieci kolejowej na terenie imperium rosyjskiego, zakłady Rudzkiego, oprócz mostów i konstrukcji stalowych, produkowały także urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego. W 1901 S. przeszedł na Drogę Żelazną Warszawsko-Wiedeńską, gdzie pracował do 1905 jako st. inżynier w wydziale telegrafu, a w 1906–12 jako zastępca naczelnika tego wydziału. Zajmował się rozwojem i unowocześnianiem urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego, wprowadzając na tej linii wiele nowoczesnych rozwiązań. 1 XI 1907 opatentował w Berlinie półsamoczną elektromechaniczną blokadę liniową (nr 219047). Ok. 1910 zakupił w Prusach dla DŻWW nowoczesny napęd semafora kształtowego, działający przy pomocy sprężonego dwutlenku węgla. Urządzenie zasilane gazem ze zbiornika ciśnieniowego zamontowano na semaforze wjazdowym stacji Skierniewice od strony Nieborowa. Po kilku miesiącach jego pracy S. wydał polecenie, aby urządzenie wyłączyć z eksploatacji ze względu na nieprawidłowe działanie stwarzające zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu pociągów. Napędy tego typu były bowiem konstrukcją nieudaną, szybko wycofało je z eksploatacji niemieckie ministerstwo komunikacji. S. rozpoczął wówczas prace nad opracowaniem własnej konstrukcji napędu elektrycznego do semaforów kształtowych. Od końca XIX w. stosowano w kolejnictwie elektryczne napędy semaforowe zasilane prądem roboczym

o napięciu 136 V. Koncepcja S. sprowadzała się do zastosowania do napędu semaforów ogniów galwanicznych o niskim napięciu. Umożliwiłoby to stosowanie napędów na mniejszych, niezelektryfikowanych stacjach. Napęd elektryczny semafora Segeta z urządzeniem elektromagnetycznym działał na prąd ciągły, co w porównaniu z systemem Siemens na prąd roboczy, zapewniało większe bezpieczeństwo pracy. W 1908 S. zakończył projektowanie elektrosemafora (nazwa ta straciła aktualność po upowszechnieniu semaforów świetlnych) i opatentował go w kilku krajach. 11 VI 1908 otrzymał w Berlinie patent (nr 21908) na semafor kolejowy z napędem elektrycznym. Urządzenie opatentował później także w Petersburgu. 30 X 1909 otrzymał na nie patent włoski (nr 105444), 16 XI 1909 także brytyjski (nr 18831). 1 IV 1910 wydano mu patent austro-węgierski (nr 44254), 31 X 1911 otrzymał patent amerykański (nr 1007243). Posiadał również dwa patenty francuskie – na semafor elektryczny z 7 VI 1910 (nr 411067) i na aparat blokowy z 2 VI 1910 (nr 410940). Po opracowaniu dokumentacji i próbach elektrosemafor zbadany został przez komisję Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, która dopuściła go do eksploatacji. W 1910 elektrosemafory S. ustawiono na stacjach Warszawa Kaliska Osobowa i Warszawa Kaliska, i tam w ciągu dwuletniej eksploatacji działały bez zarzutu. Upaństwowienie Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, a później wybuch I wojny światowej wstrzymały dalsze prace w tym zakresie.

Po upaństwowieniu Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w 1912 S. został zmuszony do dymisji, a jego stanowisko objął inżynier Rosjanin. Rozpoczął wówczas współpracę z Bronisławem Aleksandrem Petschem i został zatrudniony w Fabryce Elektrotechnicznej B. Petsch przy ul. Smolnej 5 w Warszawie, rozwijając tam produkcję aparatów blokowych kolejowej blokady półsamoczynnej własnej konstrukcji. Wyparty one częściowo z rosyjskiego kolejnictwa urządzenia firmy Siemens & Halske. 17 IV 1913 na posiedzeniu Stow. Techników w Warszawie wygłosił referat pt. *O ogólnych zasadach urządzenia sygnalizacji kolejowej; o sygnale elektrycznym (semaforze)*. Scharakteryzował w nim elektrosemafor swej konstrukcji oraz przedstawił jego zalety.

S. prawdopodobnie został ewakuowany w 1915 w głąb Rosji, rozpoczął tam prace na Kolejach Północnych, gdzie pełnił funkcję naczelnika wydziału sygnalizacji, blokady i centralizacji. W 1916 w Petersburgu otrzymał od firmy Siemens & Halske propozycję eksploatacji patentu elektrosemafora na mocy umowy rejentalnej, jednak wybuch rewolucji uniemożliwił rozpoczęcie produkcji.

Pod koniec 1918 S. powrócił do kraju, 24 VI 1919 zgłosił się do służby w PKP, do 1923 pełnił funkcję dyrektora wydziału elektrotechnicznego Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie. W latach 1924–30 był naczelnikiem działu sygnalizacji i zabezpieczenia ruchu pociągów w wydziale elektrotechnicznym DKP/DOKP Warszawa. Pracując na tych stanowiskach organizował od podstaw służbę zabezpieczenia ruchu kolejowego, nadzorując eksploatację, naprawę oraz ujednoczanie bardzo zróżnicowanych urządzeń sygnalizacji i łączności kolejowej przejętych po zaborcach. Na początku lat 20. XX w. S. udoskonalił konstrukcję swego elektrosemafora, stosując do jego uruchamiania mechanizm zegarowy przy pomocy prądu o małym natężeniu. Skonstruował również elektryczny przyrząd sprzęgłowy do kolejowych sygnałów wjazdowych – służący do napędu drugiego lub trzeciego ramienia semafora, względnie do uruchamiania tarcz ostrzegawczych umieszczonych na słupach semaforów wjazdowych, a wskazujących położenie semaforów wjazdowych. W 1927 na Wystawie Komunikacyjnej na Targach Wschodnich we Lwowie przed pawilonem eksponowano semafor i tarczę ostrzegawczą Segeta, zasilaną wspólnym przewodem od komutatora, połączoną ze skrzynią zależności kluczowych i aparatem blokowym. 8 II 1928 otrzymał polski patent na elektryczny przyrząd sprzęgłowy (nr 8366) oraz na elektryczny semafor (nr 8367). W 1929 przy torach ekspozycyjnych obok pawilonu Ministerstwa Komunikacji na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu ustawiono jako fragment ekspozycji semafony i tarcze S. z napędem elektrycznym. Do ich podawania zamodelowano w pawilonie MK blokadę liniową pomiędzy dwiema stacjami z liniowym posterunkiem blokowym, wyposażoną w zmodyfikowane aparaty blokowe polskiej produkcji Fabryki Sygnałów Kolejowych C. Fiebrandt i S-ka w Bydgoszczy. W

tym samym roku po prawie dwuletnim okresie eksploatacji próbnej komisja Ministerstwa Komunikacji wysoko oceniła i dopuściła do stosowania na PKP elektrosemafory i elektrotarcze S. Rozpoczęto wówczas seryjną produkcję napędów elektrycznych do semaforów i tarcz ostrzegawczych S. dla potrzeb PKP. Stosowano je tam, gdzie były trudne warunki zastosowania pędni drutowych. Urządzenie blokady liniowej S. wraz z aparatami blokowymi eksponowano również w 1930 w pawilonie Ministerstwa Komunikacji podczas Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu.

S. był członkiem Stow. Techników w Warszawie, a w okresie międzywojennym także członkiem Polskiego Związku Inżynierów Kolejowych.

*Z towarzystw technicznych, Stowarzyszenie Techników w Warszawie* „Przegląd Techniczny” 1914, nr 20, s. 268; „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych” 1921, nr 29; „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych” 1923, nr 20; „Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych” 1924, nr 14; A. Luciński: *Wystawa Komunikacyjna na Targach Wschodnich we Lwowie*, „Inżynier Kolejowy” 1927, nr 12, s. 382; Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie X 1918–1928, Warszawa 1928; Z. Godlewski: *Urządzenia zabezpieczające ruch pociągów na PWK*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1929, nr 24, s. 691; S. Wasilewski: *Pokaz Ministerstwa Komunikacji na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu*, „Inżynier Kolejowy” 1929, nr 7, s. 201; J. Kubiowski: *Bronisław Aleksander Petsch 1875–02–18–1956–03–22*, Internetowy Polski Słownik Biograficzny, <https://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/bronislaw-aleksander-petsch>, [dostęp 14.02.2019]; *Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki w Poznaniu 1930 r.*, s. 45; „Rocznik Kolejowy” 1930, s. 19; Nekrolog inż. Edwarda Segeta, „Inżynier Kolejowy” 1931, nr 4, s. 136; *Akt urodzenia Edwarda Emiliana Segeta*, Polskie Towarzystwo Genealogiczne, <http://geneteka.genealodzy.pl/index.php?op=gt&lang=pol&>

[w=71wa&rid=A&exac=&search\\_lastname=Seget&search\\_la  
sgtname2=&from\\_date=1865&to\\_date=1865](#), [dostęp  
14.02.2019]; „Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia” N. 123 del  
26 Maggio 1911 supplemento ordinarios, s. 11; *50 lat Służby  
Zabezpieczenia Ruchu i Łączności Kolejowej w Dyrekcji  
Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie 1918-1968*,  
Warszawa, październik 1968, s. 10; M. Moczulski, W.  
Wojtasiewicz: *Stacya Stare Powązki*, Warszawa 2011, s. 128;  
Wypisy patentów E. Segeta ze zbiorów Roberta Koli.

Zbigniew Tucholski

[Poprzedni](#)  
[Następny](#)