

100 éve kezdődött a vágathajtás gépesítése Dorogon



GLEVITZKY ISTVÁN aranyokleveles bányagépészmérnök,
okl. gazdasági mérnök

DR. KOROMPAY PÉTER aranyokleveles bányagépészmérnök,
okl. bányaművelő mérnök

A Dorogi (Esztergomi) Pilisi szénmedence 222 éves szénbányászatának két, átlagtól eltérő, különleges jellemzője volt:

- A karsztvíz elleni gigantikus küzdelem.
- Éljenjáró kezdeményezések a vágathajtás gépesítésében, a vágatbiztosításban.

A következőkben a gépi vágathajtás fejlődését tekintjük át, s abban kiemelten vizsgálva a Dorogi régió mérnökeinek technikusainak alkotó szerepét.

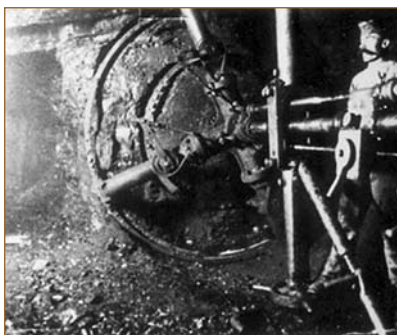
A kezdet

A vágathajtás kezdeti eszközeit értelemszerűen az érc- és sóbányászatból örököltük, hiszen a Kárpát-medencében is évszázadokkal előzte meg a szénbányászatot. Kezdetben a robbantásos eljárást a darabos szén termelésének piaci követelménye miatt csak mérkelten alkalmazták.

A szén jövesztésének eszközei az egy és kéthegyű csákányok, a különböző méretű feszítő rudak voltak. A kevésbé kemény kőzetben a nyeles csigafűrőt alkalmazták. Az 1800-as évek első harmadában jelentek meg a fűrógépek. Általában állványos kivitelűek, energiaforrásuk a kézi erő, gőz, víz, sűrített levegő, elektromosság. A számtalan típusból kiemeljük a selmeci *Brossmann Jenő* és *Richter Gusztáv* kőzetfűró gépeit. A magyar szénbányászatban a svéd *Craelius* féle kőzetfűró típus terjedt el.

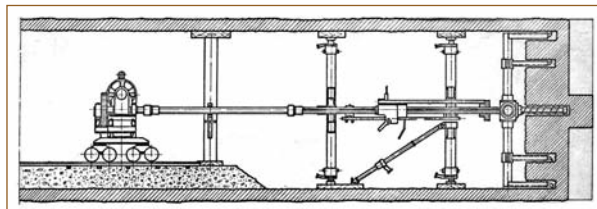
A robbantólukak fűrészt az 1880 körül megjelent sűrített levegős kézi fűrógépek oldották meg. Ebben az időben váltotta fel a fekete lőport a töltényalakra préselt robbanóanyag, melyeket gyutaccsal kellett indítani.

Magyarországon az elővájások gépesítésének első sikeres kísérlete 1921-ben Dorogon *dr. Schmidt Sándor* bányamérnök, bányagazgató, és *Dezső Kálmán* gépészmérnök – német szabadalom alapján – alkotása a „művájár” volt.



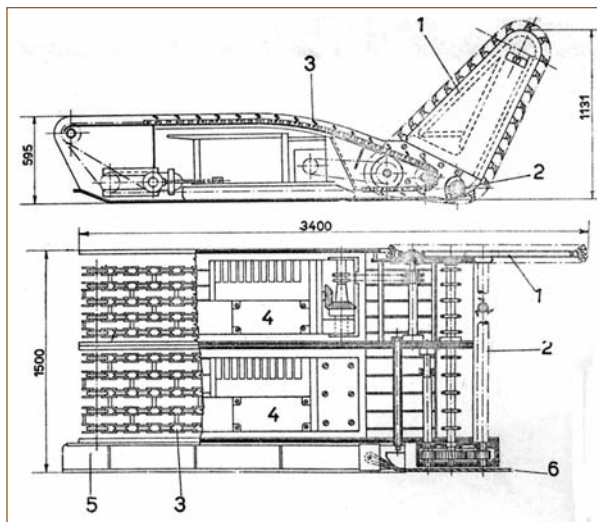
A 2 db oszlopos állványa szerelt, 2,5 m átmérőjű, körszelvényű vágat kihajtására alkalmas „művájár” később a körülírás mag letörésére alkalmas berendezéssel is ellátták. A kísér-

letek során napi 10 m elővájási sebességet is elértek. Gondot a készlet felrakása, elszállítása a körszelvényű vágat biztosítása jelentette.



Meg kell említeni a korai, századfordulós, majd későbbi kevésbé sikeres kísérleteket is:

- Dr. Wolff M. által konstruált sánta tárcsás – fűrészlapos – réselőkészülék (1902)
- Vulkáni Gépgyár szabadalmaztatott réselő szerszáma, kálisóbányászat részére.
- Meinhart Vilmos réselő szerszáma (1913)
- Bagó Ferenc bányamérnök kézi szénfűrész, a dorogi műhelyben elkészült. (1941)
- Dr. Schmidt Sándor, Török Sándor, Schlattner Jenő fejtőgépe (1944)

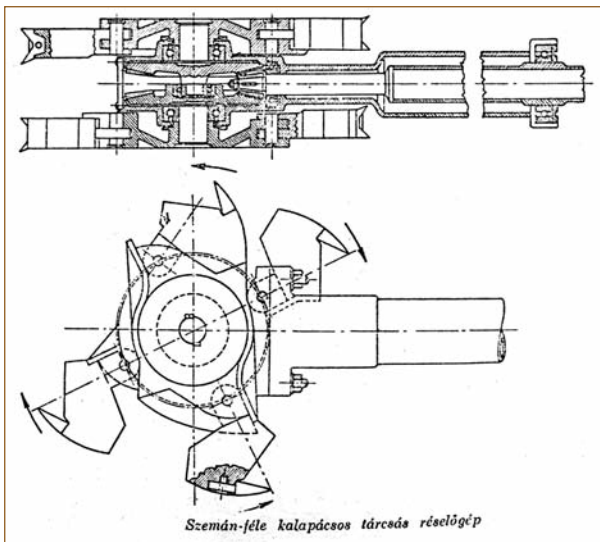


Újszerű az aprító és felhordó láncszőnyeg alkalmazása. A fejtés réselő láncsal (1) és réselő rúddal (2) történt.

A kísérletek a háború kezdetén abbamaradtak.

- Szemám István, Kummer Ferenc, Török Sándor fejtőgépe.

Újdonság a forgócsákányos réselőfej. A gép magassága 1 m. Páncélkaparóra szerelték, a vitlával vontatták. A gép szerkezeti magassága nem haladta meg az 1 métert.



Schmidt Sándor 1921 július 11-én kézzel írt levele:
 „Nagyságos **Korompay Lajos** bányaigazgató Úrnak Dorog. A művjár szabadalmának eladása alkalmából kedves kötelességemnek tartom annak az együtt munkálkodásnak bizonyítékát is szolgálni mellyel a gépet fejleszteni és tökéletesíteni igyekeztünk és igyekszünk. Ezért a vételárból 50.000 koronát ajánlok fel Neked oly képen, hogy 25.000 koronát jelen soraimmal egyidejűleg nyújtok át, 25.000 koronát pedig akkor, ha a próbagépek leszállítása után az első megrendelések fel lesznek adva. Természetesen a német szabadalom elnyerése előfeltétele az ígéretem teljesítésének. Hiszem, hogy az a szoros együttműködés mellyel társulatunk javát szolgáljuk az érdekközösséggel erősödik, s segítségemre lesz a jövőben is, hogy a gépeket tökéletesítsük.
 Szívvelyes üdvözlettel Schmidt Sándor”

A vágathajtás gépesítésének kezdete olyan érdeklődésre adott számot, hogy a berendezést 1921. február 20-án vasárnap **Horthy Miklós** kormányzó is meglátogatta a bányában.

Idézet (rövidítve) az „Esztergom és Vidéke” újság február 22-én megjelent számából.

„Dorog díszben. Gyönyörű verőfényes reggel köszöntött febr. 20-án, vasárnap a díszbe öltözött Dorogra. A bányatelepen szépen rendezett és salakkal felszórt utak mellett mindenütt felkoszorúzott oszlopok állottak.

A kormányzó érkezése. Fél kilenckor már nagyszámú közönség gyülekezett össze a két díszkapu közötti téren. A bejáró díszkapunál Riedl Lajos tábornok, a széntermelés katonai kormánybiztosa várakozott. Pont 9 órakerobogott be a pályaudvarra a hatalmas „Turán” géppel a különvonat és tolatott a bányavágányra a díszkapu elé. A bányászzenekar a Himnuszját játszotta, míg a díszszázad kürtösei felváltva harsogva fújták a díszjelet.

Fogadtatás. A bejáró díszkapunál Riedl Lajos tábornok, a széntermelés kormánybiztosa fogadta Ő Főméltóságát. A díszszázad feszes vigyázz! állásban állott

s miután a parancsnok leadta a jelentését, szemlét tartott Ő Főméltósága. Palkovics László alispán üdvözölte Ő Főméltóságát. A kormányzó úr Ő Főméltósága válaszában kifejtve jövetelének célját, személyesen akar meggyőződni a széntermelés mikénti állásáról.

Bevonulás a bányába. Ő Főméltósága néhány perc alatt átöltözött és kíséretével a részükre készített személyszállító kocsihoz szállott s a bányászinduló hangjai mellett és egyenruhás bányászok sorfala között tűnt el a zakatoló kocsi a Riemann altárhoz szűzmáriás bejárájába vitte Magyarország első emberét a föld mélyébe, a fekete gyémántok országába, ahol ha becsületes munka folyik, felderül itt fenn minden kunyhó és palota lakójának arca. Ő Főméltósága megtekintette a bányát és a bányászat terén reformot jelentő „Művjár”-t, amely Schmidt Sándor találmánya.

A bányászok küldöttsége. A rendelő épület felolvasó termében félkör alakban állottak a bányamunkások, közepén Schmidt Sándor bányaigazgatóval. A zöld posztóval leterített asztal közepén Ő Főméltósága, jobbról Dr. Csernoch János bíboros hercegprímás, és balról Dr. Czobor Imre főispán foglaltak helyet. Schmidt Sándor bányaigazgató üdvözölte Ő Főméltóságát a dorogi bányamunkások nevében. Biztosította Ő Főméltóságát és általa az országot, hogy a magyar bányamunkás átérve az ország nehéz helyzetét, erejének megfeszítésével, törhetetlen magyar lélekkel dolgozik és dogozni fog. Beszédjének befejeztével „Jó szerencsét!” bányászüdvözléssel köszöntötte Ő Főméltóságát, aki azonnal hosszabb beszédben válaszolt, illetve beszélt a bányamunkásokhoz. Büszkén állította oda a magyar bányamunkásságot mint olyant, amely ma az egész világ bányamunkásai között vezet és nem engedi meg semmi körülmények között sem, hogy megmételeyezték azt. Vázolja az ország általános nehéz helyzetét, de rövidesen enyhülést vár. Ebben a nyomasztó helyzetben mindenki érzi a nyomorúságot, de legjobban és itt példaképpül állítja oda a magyar közeposztályt, amely rettenetes sorsát némán tűri. Pontos számadatokban mutatja ki, hogy míg egy bányamunkás havonta 6419 korona 54 fillérbe kerül, addig a végzett legmagasabb polcon álló tisztviselő csak 4542 korona 62 fillér kiadást jelent az államnak. A lehetetlen helyzet megszüntetésére egyedül a munkát tekinti célravezető eszköznek. Befejezésül kijelenti, hogy a hallottak és tapasztaltak után jó hazafiaknak tartja a bányamunkásokat és üdvözletét küldi a munkában és otthonlétüknek is. Ugyancsak „Jó szerencsét!” bányászüdvözléssel vesz búcsút.

Ebéd. Az előállott fogatokon előre meghatározott sorrendben vonult Ő Főméltósága és kísérete a meghívott vendégekkel együtt Schmidt Sándor bányaigazgató lakására, ahol díszbe volt. A lakoma alatt Dr. Csernoch János bíboros hercegprímás mondott nagyhatalmú beszédet. Az ebéden részt vettek: ...Horthy Jenő, a kormányzó testvére, Bartha Richárd vezérkari főnök, Magasházy László, Görgey György őrnagyok... A meghívottak között voltak: ...Riedl Lajos tábornok, széntermelési kormánybiztos, Dr. Czobor Imre főis-



Indulás a Reimann altáróba

pán, Dr. Chorin Feren a bányatársulat vezérigazgatója, Dr. Reimann társulati ügyvezető igazgató, Csanády László bánya főfelügyelő, Schmidt Jenő és Lajos bányai igazgatók, Korompay Lajos és Kralovánszky Jenő bánya főgondnokok.

A Kaszinóban mintegy 150 tiszt- és civil vendéget látott vendégül a bányatársulat, ahol Kovács Béla mérnök, bányagondnok töltötte be a házigazda szerepét.

Az elutazás. Délután 2 óra 45 perckor éljenzés és a bányászzenekar muzsikája mellett kíséretével utazott el Ó Főméltósága Budapestre, hogy kedves emlékeket vigyen magával és hagyjon Dorogon.



„Művájár” bemutatása a Kormányzónak

kinevezése után (1923) sem szakadt meg. Ezt bizonyítják az egymásnak írt, eljuttatott levelek, (1929 október 3., 1929. október 8., 1929. november 4., 1930. április 4.) melyek témája a fejések gépesítése (Beineféle réselőgép, Flottmann láncos réselőgép), német, osztrák tanulmányutak, cégkapcsolatok („Kransky, Frölich @ Klüpfel Unternehmung für berbauliche Arbeiten und Maschinenfabrik” Wien, „Gewerkschaft des Bruckdorf-Nietlebener Bergbau-Vereins, Halle”, „Vereinigte Stahlwerke A.G. Abteilung Bergbau, Essen”) voltak.

F-típusú gépcsalád

A világháború után komoly műhelymunka folyt Dorogon a vágathajtás gépesítése terén, amely később az F típusú vágathajtó gépek fejlesztésének világhírnevét alapozta meg.

Az F típusú gépcsalád elsősorban vágathajtó gépek voltak, de kedvező körülmények között fejtésben is használták. A fejlesztéseket dr. Ajtay Zoltán, a Dorogi Szénbányák Nemzeti Vállalat igazgatója irányította.

A villamos meghajtású F-1 típusú réselő szerszám feltalálói az 1949. május 20-i találmányi bejelentés alapján a dorogi feltalálók dr. Ajtay Zoltán bányamérnök, Szilárd József gépészmérnök és Koszorús István gépkonstruktor voltak.

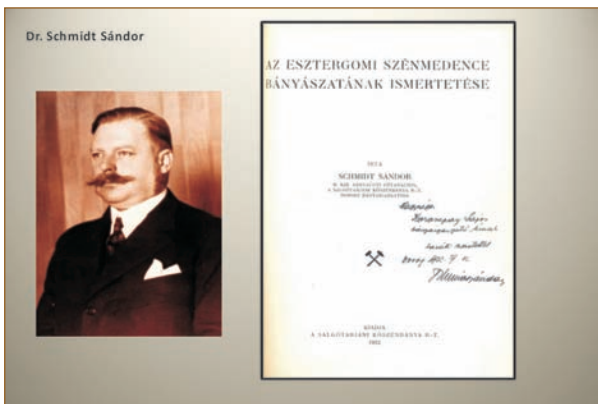
A 185. lajstromszámú szerzői tanúsítványt az Országos Találmányi Hivatal az AA-188 számú határozattal 1952. szeptember 30-án adta ki.

A találmány szerkesztési munkálataiban még Nábrádi Árpád és Váradi László is részt vettek.

Sorozatos fejlesztések következtek, melynek célját dr. Ajtay Zoltán a következőkben határozta meg:

„A nagyteljesítményű fejtő-rakodó (vágathajtó gépek) iránti igény, a gyors vágathajtással elérhető jelentős műszaki előnyökkel és költségcsökkentéssel magyarázható. E következményekhez nem utolsósorban kapcsolódik az emberi erő kímélése is, amely következményeket azonban a hagyományos vágathajtási módszerekkel kiegészíteni már nem lehet.

A közvetlen megtakarításhoz járul még a költségeknek egy további csökkentése az által, hogy nemcsak maga a vágathajtó gép, hanem valamennyi egyéb, a



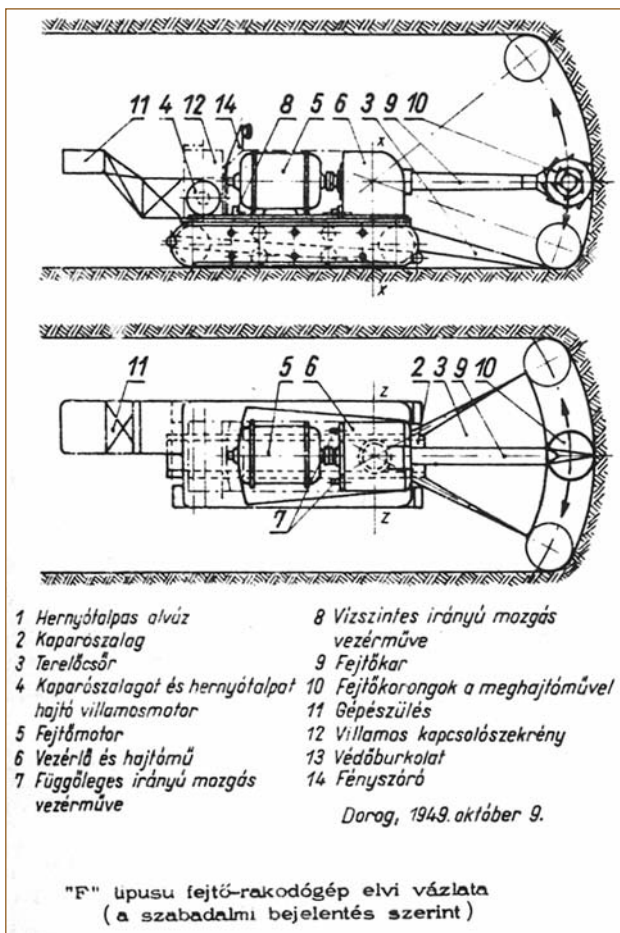
Schmidt Sándor kifejtette, hogy az egyik legnehezebb bányamunka a vágathajtás, emberpróbáló munkaterhelését gépesítéssel szeretnék csökkenteni.

A fejlesztés sikerrel járt, az egyik megmaradt írásos dokumentum az 1932-ben Várpalotán a Schmidt-féle művájárral kihajtott 250 m hosszú, évtizedekig stabilan álló vágat anyaga.

Korompay Lajos bányai igazgató, aki végrehajtotta a vasút és a közút alatt átmenő vágat robbantás nélküli kihajtását, írta a „Várpalota szénbányászata a felszabadulás előtt” 1965-ben megjelent könyvében, hogy „Még ma is épen áll” a vágat, 33 évvel az elkészülte után. Széleskörű elterjedését elsősorban a termelvény elszállításának gépi megoldatlansága okozta.

A Schmidt-féle művájár szabadalmát a német Flottmann művek vette meg továbbfejlesztésre.

Dr. Schmidt Sándornak a gépesítés fejlesztésében a kapcsolata Korompay Lajos várpalotai vezérigazgatói

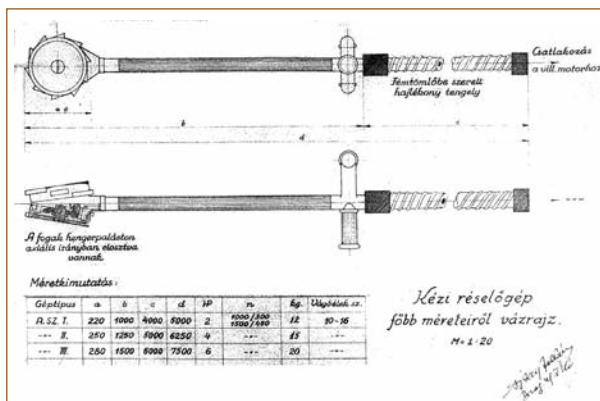


vágathajtáshoz használt üzemi berendezés pld. szállító, szellőztető, vízemelő berendezés stb. gyorsabban szabadul fel más irányú használatra és így a beruházott tőke jobban kihasználható.

A bányaiüzemek további előnyt jelent a fejtési mezők gyors feltárásának lehetősége, az új munkahelyek rövid időn belül való előkészítése és az, hogy a hazafelé haladó fejtések kísérő vágatai rövidebb ideig állnak kihasználhatlanul, csökken azok fenntartási igénye. A korszerű fejtő-rakodógépek alkalmazása és a velük elérhető nagyobb fejtési sebesség a feltárás és előkészítés összehangolására kényszerítette a bányászati szakembereket. Ez az irányzat viszont csakis megfelelő gépi vágathajtással elégíthető ki."

F1 típusú kézi-gépi réselőgép

Az első kísérletek 1949 májusában kezdődtek a Dorogi Szénbányák Nemzeti Vállalat Tokodaltárói Üzemében. Az ott kialakított réselő szerszám kézi meghajtású volt. A gép jövesztő szerszáma két, tompaszög alatt kiképzett tengelyen, egymáshoz képest ellentétes irányban forgó tárcsákból áll. A réselő szerszám tengelyét szánkóra helyezett villamos motor hajtotta. Palástfelületén a közetviszonyoknak megfelelő kések voltak felszerelve. Kézzel kellett a szénfalhoz nyomni. A jövesztő szerszám tömege 14 kg volt. A hajtómotor teljesítménye 2,2 kW. A réselési mélység 1000 mm, a réselőtárcsák átmérője 220 mm, fordulat-



száma 300/min volt. A 14 kg-os gép kézben tartása nagy erőfeszítést igényelt a bányászoktól, ugyanis kézi erővel kellett kiegyenlíteniük a gép marófején keletkező igen változó méretű terhelést.

A berendezéssel végzett kísérletekről az Országos Tervhivatal által küldött szakbizottság dr. Major Gábor osztályvezető, Hansági Imre osztályvezető helyettes az OT elnökének benyújtott jelentésében a következő megállapításokat tette: „A helyszíni szemle eredményeképpen kétségtelen eredményként állapítottuk meg, hogy a teljesen újszerű elvekkel működő kézi réselőgép mind teljesítmény, mind pedig kezelhetőség szempontjából a hozzáfűzött reményeket nemcsak beváltotta, hanem nagymértékben meg is haladta”.

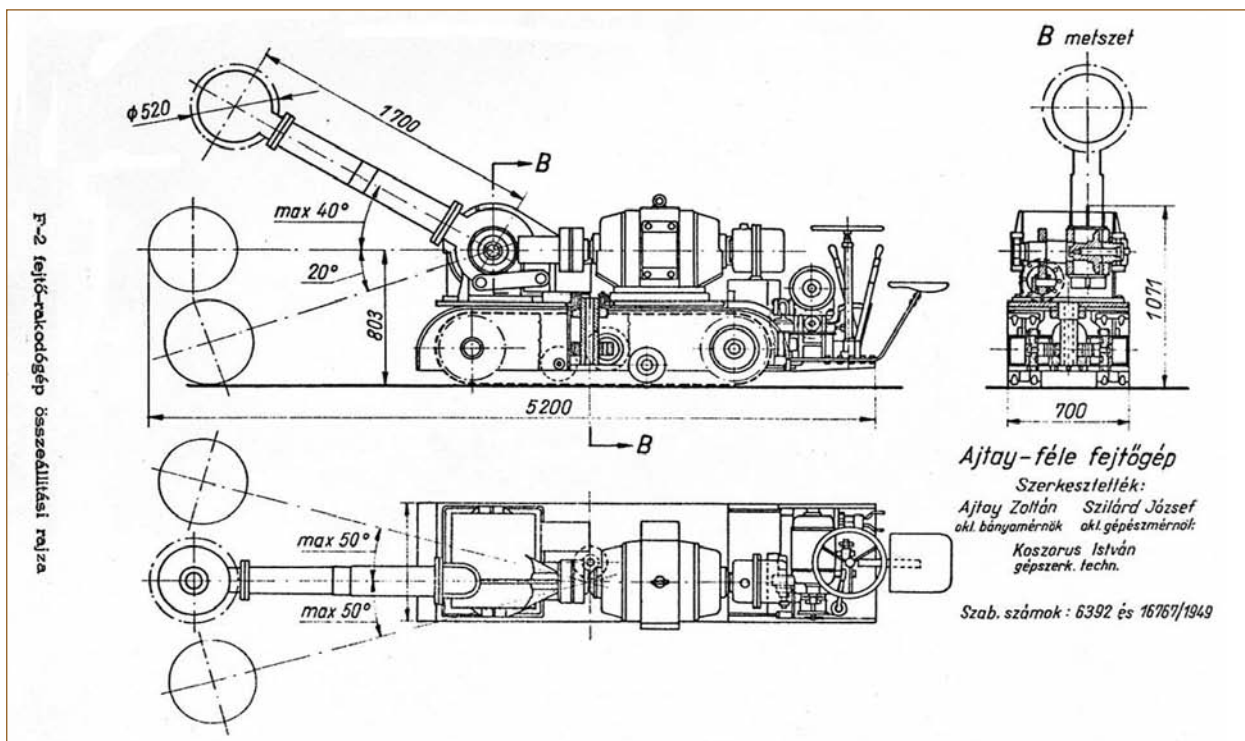
F2 típusú fejtőgép

Az F1 réselőgépnél szerzett tapasztalatok alapján még 1949-ben elkészült az F-2 típusú lánctalpas, önjáró fejtő-rakodógép első példánya. A gyártás az Állami Szénbányák Vállalat Dorogi Központi Műhelyben folyt. Az első példányt 1950. április 4-re készítették el, a gép a X aknára került beüzemelésre.

Kiemelkedő esemény volt, hogy Vas Zoltán és Zsofinecz Mihály miniszterek személyesen győződtek meg a fejtőgép működéséről. Az OT rendeletére 22 országban rendelték el a szabadalmaztatást. A Vas Zoltán miniszternek írt feljegyzésében Hansági Imre tájékoztatást adott arról, hogy utasították a Dorogi Szénbányák Nemzeti Vállalatot a fejtőgép haladéktalan kivitelezésére. A kivitelezésre a miniszter úr engedélye alapján 30 000 Ft-ot biztosítottak. Feltétlen szükségesnek tartotta Hansági, hogy a bevált réselőből további 6-6 db kerüljön legyártásra, hogy kerüljön alapos kiértékelésre a réselőgép nélküli és a réselőgépes termelés elért teljesítménye, figyelembe véve a darabos szén termelésének igényét. Erre a Dorogi Szénbányák Nemzeti Vállalatnak 50 000 – 60 000 forint póthitel javasolt. (1949. október 27.) Az F2 típusú fejtőgéppel Tatabányán is végeztek kísérleteket.

A hernyótalpak közé szerelt kaparószalag a termelvény elszállítását is megoldotta.

A jövesztő szerszám két, egymással szemben forgó félgömb volt, 1500 mm hosszú karon voltak elhelyezve, függőlegesen és vízszintesen mozgathatóak. Meghajtása 22 kW-os 500 voltos motorral történt. A



jövesztési mélység 400 mm volt. A termelvényt kiszállítását a hernyótalpak közé szerelt kaparószalag végzi. A gép előrehaladásával a rakodócsőr a kaparószalagra tereli az anyagot amely továbbítja a rakodást végző, a gép hátsó részében elhelyezett rakodószalagra, melynek állítási magassága 1100 mm, azaz a csille magassága. Gépsúly 2,8 t. Legyártva 2db/1949.

A fejtgépet alkalmazták elővájásokban és fejtesekben. Szénben történő vágathajtás esetén 300-600 m/hó teljesítmény érhető el.

Érdekesség, dr. Ajtay Zoltán elmondása szerint az F2 gép lánctalpait egy kilőtt harcokcsiból, a hidraulikus szivattyút egy lelőtt Liberátor gépből szerezték. A második géphez dr. Pattantyús Imre adott kölcsön egy, a Győri Vagongyár tulajdonában lévő szivattyút.

Dr. Ajtay Zoltán 1951-ben a Kossuth-díj arany fokozatát kapta meg.

F3 típusú jövesztógép

Az F-3 típust az úgynevezett „talicskás liliputi” alacsony telepek művelésére fejlesztették ki. A cél az volt, hogy kitöltse a nagyméretű jövesztő gépek és a kézi fejtes közötti hézagot.



A jövesztő motor 8 kW, a gép tömege 350 kg volt. A fejlesztést nem folytatták, inkább az F4 típus kialakítása volt a reális cél. Legyártva 2 db/1949.

A következő, F-4 gépcsalád gyártása elkerült Dorogról a Vas Zoltán miniszter által kijelölt Hofherr-Schranz Traktorgyárba (1951-ben új nevet kapott, Vörös Csillag Traktorgyár), ahol Fehér Béla igazgató, Kor-



buly János műszaki igazgató és *Liszony József* főmérnök vezetésével gyártották, a sorozatgyártásra alkalmas fejtőgépet. A tervezési munkákat dorogi kollektíva végezte *Koszorús István* főkonstruktőr, *Nábrádi Árpád* és *Váradi László* konstruktőrök, a Dorogi Bányagépgyárból.

Az F-típusú vágathajtó gép, jövesztő és rakodógép fejlesztett változatai a világ minden táján ma is üzemelnek (1500 db/1972).

A magyar dokumentáció alapján 1949-1969 közötti években 165 db F típusú jövesztő és rakodógép került exportra a világ 22 országába.

A fejtőgép dokumentációját 1953-ban Szovjetunió átvette, és gyártotta PK-3 jelöléssel, első példány 1955-ben készült el. Legyártottak 540 db-ot (1955-1965).

Az Alpine Montangesellschaft oszták cég 1964-ben átvette know-how-ként a gyártási jogot, F-6H, F-6A, F6-HK, F6-HKF típusoknál. A továbbfejlesztett típus AM-50 22 t súlyú, 1000 kp/cm² szilárdságig terjedő jöveszthetőséggel.

A Gerb Eickhoff cég EV-100 vágathajtó gépe 43 t súlyú, a beépített motorteljesítmény 180 kW előtoló erő 15 t. A berendezést alagútépítés céljára készítették.

Dosco-Miner angol gyártmány.

A magyar szabadalom alapján létrehozott és továbbfejlesztett szeletekben jövesztő F típusú gépek a bányavágatok kihajtásának – szénben, kőzetben – komplex gépesítését oldották meg.

IRODALOM

Bányászati és Kohászati Lapok. 1921 január – december. Magyarország kormányzója és a magyar szénbányászok. 75-77 oldal.

Ajtay Zoltán: A hazai fejtőgép gyártás és az ezzel kapcsolatos kísérletek ismertetése. BKL 84 évf. 1-2 szám 1951

Boldizsár Tibor: Korszerű bányagépek 1951 Nehézipari Könyv és Folyóirat Kiadó Vállalat.

Derszib Jenő: Tanulmány az F-2 típusú Ajtay-Szilárd -féle fejtőgép kiértékeléséhez Kézirat 1953

Ajtay Zoltán: Munkahelyhomlokon vezérelt marófejes elővájó fejtő-rakodógépek alkalmazása a bányaszatban. BKL 90 évf. 7-8 szám 1957

Székely Lajos: Az Esztergomvidéki szénmedence bányá-

zatának fejlődése. Műszaki Könyvkiadó 1959

Korompay Lajos: „Várpalota szénbányászata a felszabadulás előtt” 1965. Várpalota

Die Stärke Ausleger-Vortriebmaschine der Welt. A világ legerősebb vágathajtó gépe Deutsche Hebe- und Fördertechnik 14 évf. 6.sz. 1968

Dr. Ajtay József – Szilárd József: Az „F” típusú fejtő-rakodógépek és 20 éves fejlődésük. Bányászati Kutató Intézet Közleményei 1969

Jutas Titusz: „F” típusú jövesztő – rakodógépek kialakulása, fejlesztése és az elért eredményen Kézirat, OBV Budapest 1969

Dr. Ajtay Zoltán: Az F típusú fejtő-rakodó gépek 20 éve. BKL 103 évf. 2 szám 75-85 old. 1970

Juhász József - Dr. Simon Kálmán: A vágathajtás gépesítése. MIN Műszaki Dokumentációs és Fordító Iroda 1971

Dr. Ajtay Zoltán: Az F típusú jövesztőkaros fejtő-rakodógépek újabb alkalmazási területei és eredményei. BKL 105 évf. 12. szám 785-790 1972

Moharos Jenő – Dr. Petrassy Miklós: Komplex gépesített lejtakna hajtás a Nagyvegyházi Bányauzemben BKL 1980

Tóth Tibor: Szénbányászat a dorogi medencében 1971-1981 Budapest Révai Nyomda 1981

Tóth Tibor: A vágathajtási munkák gépesítésének dorogi kezdeményezései. Kézirat 1981

Schoppel János: Korszerű vágathajtási technológiák a Dorogi Szénbányáknál. Kézirat 1982

Zicsi István: A Dorogi Szénbányák Bányagépgyártó és Javító üzeme. Kézirat 1988

Dorogi Károly – Glevitzky István: Lencsehegy II. bányauzem: a dorogi szénbányászat jelene BKL 121. évf. 9 szám, 1988

Sztraka Lajos: Az F típusjelű vágathajtó gépek kialakítása, fejlesztése. BKL 122 évf.12 szám, 1989

Galgócz Géza: Emlékeim az „F” típusú fejtőgépek megjelenéséről a dorogi Bányagépgyárban. 2012

Dr. Stieber József: A kispesti Hofherr-Sczrantz traktorgyár „idegen tollai” – 1951 Mezőgazdaság Technika 2019. augusztus

GLEVITZKY ISTVÁN a Nehézipari Műszaki Egyetemen 1971-ben kapott bányagépész- és bányavillamossági mérnök, majd 1988 bányaművelő mérnök diplomát. 1971–80 között a Borsodi Szénbányák üzemében dolgozott termelésirányító munkakörökben. 1980-1984 között a miskolci Kerületi Bányaműszaki Felügyelősnél, 1984–1990 között a Dorogi Szénbányáknál dolgozott. 1990–2010 között egy amerikai gépgyártó cég hazai márkaképviselőjeként, majd 2010-től saját vállalkozásában tevékenykedik. Az OMBKE-nek 1966-tól tagja. A Dorogi Helyi Szervezet elnöke 2010 óta.

DR. KOROMPAY PÉTER a Nehézipari Műszaki Egyetemen okl. bányagépészmérnök (1965), okl. bányavillamossági szakmérnök (1971), egyetemi doktor (1985) oklevelet kapott. Munkáját Tatabányai Szénbányáknál a VI. bányauzemben gépészeti vezetőként kezdte. 1986-1989 között az Ipari Minisztérium főosztályvezetője, az Ipari Szénközpont vezetője. 1964 óta az OMBKE tagja, tiszteleti tag (2019), 2007-től a Dorogi Helyi Szervezet titkára.