



Οικογένεια Σταθάτου

Summary :

Η ιθακήσια οικογένεια των Σταθάτων ανέπτυξε σημαντική εφοπλιστική δράση κατά το 19ο και 20ό αιώνα. Ο οίκος των Σταθάτων, με επικεφαλής τον Όθωνα Σταθάτο, είχε κυρίαρχη θέση στη ναυτιλία και το εμπόριο δημητριακών του Δούναβη. Σε συνεργασία με τους συγγενείς τους Θεοφιλάτους θα οδηγήσουν την ελληνική ναυτιλία στη νέα εποχή του ατμού, ναυπηγώντας το 1871 το πρώτο ελληνικό σιδερένιο φορτηγό ατμόπλοιο. Ο οίκος των Σταθάτων θα προσφέρει, παράλληλα, αξιόλογο έργο στον τομέα της ευεργεσίας.

Date and Place of Birth

Η επιχειρηματική δράση της οικογένειας άρχισε στην περιοχή των εκβολών του Δούναβη λίγο μετά τα μέσα του 19ου αιώνα

Main Role

εφοπλιστές, έμποροι

1. Εισαγωγικά

Ο μεγάλος εφοπλιστικός οίκος των Σταθάτων ξεκίνησε από τους αδελφούς Όθωνα, Κωνσταντίνο και Διονύσιο, γιους του Αντώνιου Πεταλά-Σταθάτου. Η οικογένεια των Πεταλά-Σταθάτων είχε συγγένεια με αυτή των άλλων σπουδαίων Ιθακήσιων εφοπλιστών, των [Πεταλά-Θεοφιλάτων](#). Σύμφωνα, μάλιστα, με ένα χειρόγραφο του [κτητορικού](#) της εκκλησίας Κοιμήσεως στο Γαρδελάκι της Ιθάκης, των μέσων του 18ου αιώνα, προκύπτει πως Σταθάτοι και Θεοφιλάτοι είχαν τον ίδιο πρόγονο, το Θεόφιλο Πεταλά. Με το πέρασμα όμως του χρόνου μάκρυναν οι βαθμοί της συγγένειας και τα διακριτικά παρωνύμιά τους παρέμειναν δύο ξεχωριστά επώνυμα της άλλοτε μίας οικογένειας.¹

Οι Σταθάτοι θα εξελιχθούν, όπως συνέβη και με τους συγγενείς τους Θεοφιλάτους, σε έναν από τους μεγαλύτερους ελληνικούς εφοπλιστικούς οίκους της εποχής του τελευταίου τετάρτου του 19ου και του α΄ μισού του 20ού αιώνα. Η εφοπλιστική και [ναυτεμπορική τους δραστηριότητα](#) δε θα περιοριστεί μόνο στο Δούναβη, αλλά θα επεκταθεί τόσο στη Μεσόγειο με κέντρο την Αθήνα όσο και στο ναυτιλιακό κέντρο της εποχής, το Λονδίνο.²

2. Η ναυτική παράδοση της Ιθάκης (18ος-19ος αιώνας)

Η Ιθάκη³ αποτελεί ένα από τα μικρότερα και πλέον άγονα νησιά της θάλασσας του Ιονίου. Από τα τέλη όμως του 18ου αιώνα οι κάτοικοί της άρχισαν να αναπτύσσουν έντονη ναυτιλιακή δραστηριότητα, με αποτέλεσμα το νησί να μετατραπεί, κατά το 19ο αιώνα, μαζί με τη γειτονική της Κεφαλονιά,⁴ σε σημαντικό ναυτότοπο όχι μόνο του Ιονίου, αλλά και της ανατολικής Μεσογείου.⁵ Αναφέρεται μάλιστα πως το 1810 η Ιθάκη είχε περίπου 40 ποντοπόρα σκάφη, με έμπειρους ναυτικούς και ναυπηγοτεχνίτες. Από τις αρχές του 19ου έως τις αρχές του 20ού αιώνα παρουσιάζεται έντονο [μεταναστευτικό ρεύμα προς τις περιοχές της νότιας Ρωσίας](#), στις ακτές της Μαύρης θάλασσας, καθώς και [στις παραδουνάβιες περιοχές](#). Οι Επτανήσιοι έμποροι που εγκαταστάθηκαν στα λιμάνια της Αζοφικής, στην [Οδησό](#), στην [Κριμαία](#), καθώς και στα λιμάνια του Δούναβη [Σουλινά](#), [Τούλτσα](#), [Γαλάτσι](#) και [Βραΐλα](#), πήραν στα χέρια τους το εμπόριο των δημητριακών.⁶ Σε αυτή την εμπορική δραστηριότητα συμμετείχαν ενεργά και οι Σταθάτοι, οι οποίοι βασίστηκαν τόσο στα συγγενικά τους δίκτυα όσο και στην επιχειρηματική τους νεωτερικότητα. Αποτέλεσμα ήταν να μετατραπούν σε έναν από τους σημαντικότερους Ιθακήσιους εφοπλιστικούς οίκους του 19ου και του 20ού αιώνα, ακολουθώντας τη ναυτική παράδοση του νησιού τους.⁷

3. Η οικογένεια των Σταθάτων

Πατέρας των Σταθάτων που δραστηριοποιήθηκαν στο εμπόριο του Δούναβη ήταν ο Αντώνιος Διονυσίου Πεταλάς-Σταθάτος, για τον οποίο γνωρίζουμε πως υπήρξε δάσκαλος στην Ιθάκη. Η σχέση του με τη ναυτιλία και το εμπόριο περιοριζόταν στο



Οικογένεια Σταθάτου

γεγονός ότι είχε νυμφευθεί την Ανδριάνα Βλασσοπούλου, κόρη του Σπυράκη Βλασσόπουλου, Ιθακήσιου καπετάνιου. Ο Αντώνιος Πεταλάς-Σταθάτος απέκτησε τρεις γιους: τον Όθωνα (1843-1925), το Διονύσιο (1844-1930) και τον Κωνσταντίνο (1846-1930). Οι γιοι του, αφού έμαθαν τα πρώτα γράμματα στην Ιθάκη, μετέβηκαν στη Ρουμανία και εκεί ανέπτυξαν τις ναυτεμπορικές τους δραστηριότητες και έγιναν γνωστοί με το δεύτερο επώνυμό τους: Σταθάτοι.⁸

3.1. Τα αδέρφια Όθωνας, Διονύσιος και Κωνσταντίνος Σταθάτος

3.1.1. Εφοπλιστικός οίκος Σταθάτων: ναυτεμπορική δραστηριότητα (1860-1930)

Ο Όθωνας Σταθάτος γεννήθηκε στην Ιθάκη το 1843. Αφού ολοκλήρωσε τις σπουδές του στο Λύκειο της Ιθάκης, πήγε στη Βραΐλα κοντά στους Θεοφιλάτους, γύρω στα 1860. Αργότερα ακολούθησαν και τα αδέρφια του, Διονύσιος και Κωνσταντίνος, έχοντας και αυτοί λάβει την πρώτη σχολική τους εκπαίδευση στην Ιθάκη. Αρχικά και οι τρεις αδελφοί εργάστηκαν ως υπάλληλοι στην επιχείρηση του μεγαλύτερου εξαδέλφου τους Αντώνιου Θεοφιλάτου. Σύντομα όμως απέκτησαν ικανοποιητική γνώση της αγοράς του Δούναβη και, αξιοποιώντας τις ευκαιρίες που τους παρουσιάστηκαν, απέκτησαν τα πρώτα τους ποταμόπλοια.⁹ Γύρω στα 1868 ο Όθωνας Σταθάτος μαζί με τους αδελφούς του ίδρυσε τον εφοπλιστικό οίκο τους υπό την επωνυμία "Αδελφοί Σταθάτου".¹⁰ Η εταιρεία τους διέθετε πολλά σλέπια¹¹ και ρυμουλκά στο Δούναβη. Μάλιστα, το πρώτο σιδερένιο σλέπι που εντοπίζεται στο Δούναβη το είχε φέρει ο Όθωνας Σταθάτος. Την πρωτοποριακή επιχειρηματική του κίνηση ακολούθησαν σύντομα και άλλοι Ιθακήσιοι και Έλληνες εφοπλιστές.¹²

Ο εφοπλιστικός οίκος των Σταθάτων συνεταιρίστηκε αρκετές φορές με τους Θεοφιλάτους, ναυπηγώντας από κοινού πολλά ιστιοφόρα σκάφη, αλλά και ατμόπλοια.¹³ Λίγα χρόνια αργότερα και μετά το θάνατο του Πάνου Θεοφιλάτου (1876), ο Όθωνας Σταθάτος μαζί με τον Ιωάννη Θεοφιλάτο και τους γιους του συγκρότησαν τη ναυτιλιακή εταιρεία "Θεοφιλάτος και Σταθάτος".¹⁴ Παράλληλα, το 1880, λειτούργησαν οι Σταθάτοι ένα ακόμα γραφείο ναυτιλιακής πρακτόρευσης στο λιμάνι του Σουλινά.¹⁵

Η εκτεταμένη ναυτιλιακή δραστηριότητα των αδελφών Σταθάτου, με επικεφαλής τον Όθωνα, είχε τη βάση της στο καλά οργανωμένο και εκτεταμένο δίκτυο παραγωγής, αγοράς, μεταφοράς και εμπορίας των σιτηρών και δημητριακών στο Δούναβη που είχε διαμορφώσει ο Όθωνας Σταθάτος με τους πράκτορές του και παραγωγούς σιτηρών σε ολόκληρη τη Ρουμανία. Ο Όθωνας Σταθάτος είχε συνεργαστεί με τον ανδριώτη [Εμπειρικό](#) και από κοινού είχαν αναλάβει τις μεταφορές των ρουμανικών κυβερνητικών φορτίων γεννημάτων στο εξωτερικό. Τα γεννήματα αυτά, τα οποία συγκέντρωναν οι αρμόδιοι κυβερνητικοί υπάλληλοι στα λιμάνια του Δούναβη, όπου ήταν τα κέντρα παραγωγής, τα μετέφεραν ο Σταθάτος και ο Εμπειρικός με τα σλέπια τους στα μεγάλα παραδουνάβια λιμάνια Βραΐλα, Γαλάτσι, Σουλινά. Εν συνεχεία, τα μεταφόρτωναν στα φορτηγά τους ιστιοφόρα και ατμόπλοια και τα προωθούσαν στα σημαντικότερα δυτικοευρωπαϊκά λιμάνια.¹⁶

Η επιχειρηματική νεωτερικότητα που διέκρινε τον Όθωνα Σταθάτο φάνηκε σε μία ακόμα επιλογή του: αυτή τη φορά όμως στο χώρο της ατμοκίνητης φορτηγού ναυτιλίας. Κατανοώντας τις αλλαγές που πραγματοποιούνταν και προμηνούνταν στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία από την εισαγωγή της τεχνολογίας του ατμού, ο Όθωνας Σταθάτος μαζί με τους θείους του Αντώνιο και Ιωάννη Θεοφιλάτο προχώρησαν το 1871 στη ναυπήγηση του πρώτου ελληνικού σιδερένιου φορτηγού ατμόπλοιου. Ο ίδιος αναφέρει χαρακτηριστικά: «Είμαι ευτυχής δυνάμενος να μνημονεύσω εδώ ότι κατά το έτος 1871, ότε ανεφάνετο η ατμήρης ναυτιλία και ήρξατο γινομένη η δι' αυτής αντικατάστασις των ιστιοφόρων πλοίων, συνετέλεσα και εγώ εν τω μέτρω των δυνάμεών μου, μετά του Αντωνίου Θεοφιλάτου και ενός αγγλικού οίκου του Sunderland, εις την νέαν προοδευτικήν εξέλιξιν, διά της παραγγελίας του πρώτου ελληνικού φορτηγού ατμόπλοιου, ονομασθέντος ΙΘΑΚΗ. Το ατμόπλοιο τούτο το οποίον πρώτο διέπλευσε τον ωκεανόν, είχε χωρητικότητα περίπου 1.550 τόνων, το δε γεγονός εθεωρήθη μέγα κατόρθωμα διά την εποχήν εκείνην».¹⁷ Αυτό το φορτηγό πλοίο σηματοδότησε τη δυναμική είσοδο των Σταθάτων στις ναυπηγήσεις ιδιόκτητων φορτηγών ατμόπλοιων.

Οι Σταθάτοι εμφανίστηκαν σαφώς πιο δραστήριοι, ριψοκίνδunami και προοδευτικοί σε σχέση με τα ξαδέλφια τους, τους Θεοφιλάτους, αλλά και με τους υπόλοιπους Έλληνες εφοπλιστές της εποχής. Έτσι, κατά το χρονικό διάστημα 1884-1898



Οικογένεια Σταθάτου

προχώρησαν, καθέννας από τους τρεις αδελφούς χωριστά, στην παραγγελία και κατασκευή 10 σκαφών σε ναυπηγεία της Αγγλίας. Έφτασαν σε σημείο να παραλαμβάνουν ένα νεοναυπηγηθέν ατμόπλοιο κάθε χρόνο, γεγονός που τους κατέταξε στην πρωτοπορία του ελληνικού εφοπλισμού των τελών του 19ου και των αρχών του 20ού αιώνα.¹⁸

Για να διαμορφώσουμε μια εικόνα της δραστηριότητας του Όθωνα Σταθάτου και των αδελφών του ας δούμε τα στοιχεία που μας παρέχει ο Σπυρίδων Φωκάς:¹⁹ οι αδελφοί Σταθάτου, μαζί με τον Όθωνα, είχαν κατά τα έτη 1894 και 1895 36 σλέπια, χωρητικότητας 35.625 τόνων, και 6 ρυμουλκά με έλικες ιπποδύναμης από 40 έως 80 ίππους. Επιπλέον, διέθεταν ένα ακόμη σλέπι 1.050 τόνων συνεταιρικό με τον Π. Καλλίνικο. Τα 14 από τα 36 σλέπια, καθώς και 3 ρυμουλκά ανήκαν στον Όθωνα. Το 1900 μειώθηκε ο στόλος κατά 2 σλέπια και 2 ρυμουλκά, ενώ διέθεταν και 7 νεοναυπήγητα φορτηγά ατμόπλοια. Το 1930, τέλος, απέμειναν μόνο 5 σλέπια στην κυριότητα των Σταθάτων. Αυτή η μείωση της παρουσίας των Σταθάτων στη ναυτιλία του Δούναβη οφείλεται στη στροφή της οικογένειας στα φορτηγά ατμόπλοια της ανοικτής θάλασσας, που εμφάνιζαν περισσότερες δυνατότητες για μεγάλα κέρδη.²⁰

Η εμποροναυτιλιακή δραστηριότητα των Σταθάτων υπήρξε ιδιαίτερα σημαντική για την περιοχή του Δούναβη και για το ίδιο το εμπόριο και την οικονομία της Ρουμανίας. Αυτό φαίνεται ξεκάθαρα από το γεγονός ότι κατά την περίοδο των εθνικοποιήσεων γαιών και επιχειρήσεων, που είχαν επιβάλει οι Ρουμάνοι στις αρχές του 20ού αιώνα, είχαν εξαιρέσει τους Σταθάτους, από τους οποίους ζήτησαν να παραμείνουν στη χώρα. Οι τελευταίοι όμως αρνήθηκαν και αποφάσισαν να εγκαταλείψουν τη Ρουμανία και να εγκατασταθούν στην Αθήνα, συνεχίζοντας από εκεί την εφοπλιστική τους δραστηριότητα.²¹

3.1.2. Εφοπλιστικός οίκος Σταθάτων: κοινωνική δραστηριότητα (1860-1930)

Πέρα όμως από την εφοπλιστική και ναυτεμπορική δραστηριότητα, οι Σταθάτοι επέδειξαν και αξιόλογη κοινωνική δράση, με προεξάρχοντα τον Όθωνα Σταθάτο. Ο τελευταίος, το 1907 ίδρυσε την πρώτη ελληνική σχολή εμποροπλοιάρχων στην ιδιαίτερη πατρίδα του, την Ιθάκη, την Εμπορική και Ναυτική Σχολή Όθωνος Α. Σταθάτου, γνωστή και ως Σχολή Σταθάτου. Η σχολή λειτούργησε σε νεόκτιστο και μεγαλοπρεπές κτήριο,²² εφοδιασμένη με όλα τα απαραίτητα όργανα και με τους πλέον αξιόλογους Έλληνες και ξένους καθηγητές. Τη διεύθυνσή της είχε αναλάβει ο Ελβετός εκπαιδευτικός Julien Cherm. Η σχολή στα πέντε χρόνια της λειτουργίας της έγινε γνωστή και διακρίθηκε για την επάρκεια και την ποιότητα της επαγγελματικής μόρφωσης και κατάρτισης των αποφοίτων της.²³ Το 1913, όμως, ο Όθωνας Σταθάτος διέκοψε τη λειτουργία της για προσωπικούς λόγους.²⁴ Το κτήριο της σχολής το δώρισε στο ελληνικό κράτος για να χρησιμεύσει ως δημοτικό σχολείο. Άλλη δραστηριότητά του υπήρξε και η δημιουργία του Νοσοκομείου Ασκληπιείου Βούλας, τμήμα του οποίου είχε αφιερώσει στη σύζυγό του Αθηνά.²⁵

Το εντυπωσιακό Μέγαρο Σταθάτου της Αθήνας, έργο του Ernst Ziller, οικοδομήθηκε το 1895 ως κατοικία του Όθωνα και της Αθηνάς Σταθάτου. Ανήκε στην οικογένεια Σταθάτου ως το 1938. Μεταπολεμικά χρησιμοποιήθηκε ως στέγη διπλωματικών αντιπροσωπειών και σήμερα αξιοποιείται ως εκθεσιακός χώρος του Μουσείου Κυκλαδικής Τέχνης.

3.1.3. Εφοπλιστικός οίκος Σταθάτων (1925-σήμερα)

Η παρουσία των Σταθάτων στο χώρο του ελληνικού και διεθνούς εφοπλισμού συνεχίστηκε κατά τον 20ό αιώνα από το Δημήτριο, γιο του Διονύσιου Σταθάτου. Ο τελευταίος ίδρυσε το 1925 στο Λονδίνο ναυτιλιακό γραφείο υπό την επωνυμία D.D. Stathatos & Co., διευθύνοντας το στόλο των ιδιόκτητων πλοίων της οικογένειας με τη συνεργασία του εξαδέλφου του Σπυρίδωνα Ζαβού.²⁶ Μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο εργάστηκε στην Αμερική, πάντα στο χώρο της ναυτιλίας και του εμπορίου. Η επωνυμία Stathatos υπάρχει ακόμη στο Λονδίνο υπό τη διεύθυνση μελών του συγγενικού κύκλου.²⁷



Οικογένεια Σταθάτου

1. Κολαΐτης, Γ., *Το χρονικό της Ιθάκης* (Αθήνα 1988), σελ. 89.
2. Χαρλαύτη, Τ. – Χαριτάτος, Μ. – Μπενέκη, Ε., *Πλωτό. Έλληνες караβοκέρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο* (Αθήνα 2002), σελ. 91.
3. Για την ιστορική διαδρομή των Επτανήσων από την περίοδο της πτώσης της Βενετίας έως και την ένωση με το ελληνικό κράτος, βλ. Καραπιδάκης, Ν., «Τα Επτάνησα. Ευρωπαϊκοί ανταγωνισμοί μετά την πτώση της Βενετίας», στο Παναγιωτόπουλος, Β. (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού: 1770-2000 Α* (Αθήνα 2003), σελ. 149-184 και «Ιόνια νησιά 1815-1864: Προστασία, το πρόσχημα της Αγγλοκρατίας», στο Παναγιωτόπουλος, Β. (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού: 1770-2000 Δ* (Αθήνα 2003), σελ. 265-284.
4. Πινιατόρος, Ν., *Η επίδοσις των Κεφαλλήνων και των Ιθακησίων εις την θάλασσαν* (Αθήνα 1980).
5. Χαρλαύτη, Τ., «Ιστιοφόρος ναυτιλία: Η περίοδος της μεγάλης ακμής, 1833-1871», στο Παναγιωτόπουλος, Β. (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού: 1770-2000 Δ* (Αθήνα 2003), σελ. 105-118. Βλ. επίσης Χαρλαύτη, Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας* (Αθήνα 2001), σελ. 66-68. Βλ. επίσης και Βλασσόπουλος, Ν., *Η ναυτιλία των Ιονίων νήσων, 1700-1864 Α* (Αθήνα 1995).
6. Για την παρουσία των Ιθακησίων στο Δούναβη βλ. Φωκάς, Σ., *Οι Έλληνες εις την ποταμοπολοΐαν του Κάτω Δουνάβεως* (Θεσσαλονίκη 1975).
7. Χαρλαύτη, Τ. – Χαριτάτος, Μ. – Μπενέκη, Ε., *Πλωτό. Έλληνες караβοκέρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο* (Αθήνα 2002), σελ. 85· Βλασσόπουλος, Ν., *Η Ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900)* (Αθήνα 2001), σελ. 41.
8. Μεταξάς, Ν., *Οι ναυτικοί της Κεφαλληνίας και της Ιθάκης. Βιογραφικά στοιχεία 600 ναυτίλων (1850-1970)* (Αθήνα 2002), σελ. 168-169· Βλασσόπουλος, Ν., *Η ναυτιλία των Ιονίων νήσων, 1700-1864 Α* (Αθήνα 1995), σελ. 125-127.
9. Μεταξάς, Ν., *Οι ναυτικοί της Κεφαλληνίας και της Ιθάκης. Βιογραφικά στοιχεία 600 ναυτίλων (1850-1970)* (Αθήνα 2002), σελ. 168.
10. Βλασσόπουλος, Ν., *Η ναυτιλία των Ιονίων νήσων, 1700-1864 Α* (Αθήνα 1995), σελ. 98-100.
11. Τα σλέπια ήταν μεγάλες σιδερένιες μαούνες που χρησιμοποιούνταν στο Δούναβη για τη μεταφορά των εμπορευμάτων, καθώς τα αβαθή σε πολλά σημεία νερά του ποταμού δεν επέτρεπαν τον πλου των μεγάλων ιστιοφόρων και ατιμόπλοιων. Βλ. Χαρλαύτη, Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας* (Αθήνα 2001), σελ. 176.
12. Κολαΐτης, Γ., *Το χρονικό της Ιθάκης* (Αθήνα 1988), σελ. 87-89.
13. Βλασσόπουλος, Ν., *Η ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900)* (Αθήνα 2001), σελ. 122-123.
14. Βλασσόπουλος, Ν., *Η ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900)* (Αθήνα 2001), σελ. 178-179. Βλ. επίσης και Βλασσόπουλος, Ν., *Η ναυτιλία των Ιονίων νήσων, 1700-1864 Β* (Αθήνα 1995), σελ. 43.
15. Βλασσόπουλος, Ν., *Η ναυτιλία των Ιονίων νήσων, 1700-1864 Β* (Αθήνα 1995), σελ. 98.
16. Κολαΐτης, Γ., *Το χρονικό της Ιθάκης* (Αθήνα 1988), σελ. 88-89.
17. Κολαΐτης, Γ., *Το χρονικό της Ιθάκης* (Αθήνα 1988), σελ. 83.
18. Για τον κατάλογο των ναυπηγηθέντων σκαφών βλ. Βλασσόπουλος, Ν., *Η ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900)* (Αθήνα 2001), σελ. 98-110.
19. Φωκάς, Σ., *Οι Έλληνες εις την ποταμοπολοΐαν του Κάτω Δουνάβεως* (Θεσσαλονίκη 1975).
20. Επεξεργασμένα στοιχεία μάς δίνει ο Νίκος Βλασσόπουλος. Βλ. Βλασσόπουλος, Ν., *Η ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900)* (Αθήνα 2001), σελ. 96-118.



Οικογένεια Σταθάτου

21. Μεταξάς, Ν., *Οι ναυτικοί της Κεφαλληνίας και της Ιθάκης. Βιογραφικά στοιχεία 600 ναυτίλων (1850-1970)* (Αθήνα 2002), σελ. 168-169.
22. Βλ. Παΐζη-Αποστολοπούλου, Μ., *Η Εμπορική και Ναυτική Σχολή Όθωνος Α. Σταθάτου. Ιθάκη 1907-1914. Νέα στοιχεία από το σωζόμενο αρχείο της* (Ιθάκη 2007), σελ. 9-10, όπου αναφέρει πως τα αρχιτεκτονικά σχέδια του μεγάρου της Σχολής πιθανώς να ήταν έργο του Ερνέστου Τσίλλερ.
23. Παΐζη-Αποστολοπούλου, Μ., *Η Εμπορική και Ναυτική Σχολή Όθωνος Α. Σταθάτου. Ιθάκη 1907-1914. Νέα στοιχεία από το σωζόμενο αρχείο της* (Ιθάκη 2007), σελ. 10-37.
24. Παΐζη-Αποστολοπούλου, Μ., *Η Εμπορική και Ναυτική Σχολή Όθωνος Α. Σταθάτου. Ιθάκη 1907-1914. Νέα στοιχεία από το σωζόμενο αρχείο της* (Ιθάκη 2007), σελ. 41-43. Βλ. επίσης Βλασσόπουλος, Ν., *Η ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900)* (Αθήνα 2001), σελ. 125-127.
25. Μεταξάς, Ν., *Οι ναυτικοί της Κεφαλληνίας και της Ιθάκης. Βιογραφικά στοιχεία 600 ναυτίλων (1850-1970)* (Αθήνα 2002), σελ. 168-169.
26. Μεταξάς, Ν., *Οι ναυτικοί της Κεφαλληνίας και της Ιθάκης. Βιογραφικά στοιχεία 600 ναυτίλων (1850-1970)* (Αθήνα 2002), σελ. 169.
27. Μεταξάς, Ν., *Οι ναυτικοί της Κεφαλληνίας και της Ιθάκης. Βιογραφικά στοιχεία 600 ναυτίλων (1850-1970)* (Αθήνα 2002), σελ. 169, και Κολαΐτης, Γ., *Το χρονικό της Ιθάκης* (Αθήνα 1988), σελ. 87-88.

Bibliography :

	Χαρλαύτη Τ. , <i>Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ός αιώνας</i> , Νεφέλη, Αθήνα 2001
	Χαρλαύτη Τ., Χαριτάτος Μ., Μπενέκη Ε. , <i>Πλωτό. Έλληνες караβοκύρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο</i> , Αθήνα 2002
	Καρδάσης Β. , <i>Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική εμπορική ναυτιλία 1858-1914</i> , Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1993
	Φωκάς Σ. , <i>Οι Έλληνες εις την ποταμοπλοΐαν του Κάτω Δουνάβειος</i> , Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αίμου, Θεσσαλονίκη 1975
	Μαρκοπούλου Μ. , <i>Οι Κεφαλλήνες και οι Ιθακήσιοι στη ναυτιλία του Δουνάβειος</i> , Αθήνα 1967
	Χόμπας Β. , <i>Ατμόπλοια εναντίον ιστιοφόρων (1830-1914). Μία στατιστική ανάλυση</i> , Αθήνα 1998
	Πνιατώρος Ν. , <i>Η επίδοσις των Κεφαλλήνων και των Ιθακησίων εις την θάλασσαν</i> , Αθήνα 1980
	Βλασσόπουλος Ν. , <i>Η ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900)</i> , Παπαζήσης, Αθήνα 2001
	Βλασσόπουλος Ν. , <i>Η ναυτιλία των Ιονίων νήσων, 1700-1864, Α</i> , Ελληνική Ευρωεκδοτική, Αθήνα 1995
	Βλασσόπουλος Ν. , <i>Η ναυτιλία των Ιονίων νήσων, 1700-1864, Β</i> , Ελληνική Ευρωεκδοτική, Αθήνα 1995
	Χαρλαύτη Τ. , "Ιστιοφόρος ναυτιλία: Η περίοδος της μεγάλης ακμής, 1833-1871", Παναγιωτόπουλος Β. (επιμ.), <i>Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, Δ</i> , Αθήνα 2003, 105-118
	Παπαθανασόπουλος Κ. , <i>Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1833-1856). Εξέλιξη και αναπροσαρμογή</i> , Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 2001



Οικογένεια Σταθάτου

	Κολαΐτης Γ. , <i>Το χρονικό της Ιθάκης</i> , Αθήνα 1988
	Καραπιδάκης Ν. , "Τα Επτάνησα: Ευρωπαϊκοί ανταγωνισμοί μετά την πτώση της Βενετίας", Παναγιωτόπουλος Β. (επιμ.), <i>Ιστορία του Νέου Ελληνισμού: 1770-2000, Α</i> , Αθήνα 2003, 149-184
	Καραπιδάκης Ν. , "Ιόνια νησιά, 1815-1864: Προστασία, το πρόσχημα της αγγλοκρατίας", Παναγιωτόπουλος Β. (επιμ.), <i>Ιστορία του Νέου Ελληνισμού: 1770-2000, Α</i> , Αθήνα 2003, 265-284
	Μεταξάς Ν. , <i>Οι ναυτικοί της Κεφαλληνίας και της Ιθάκης. Βιογραφικά στοιχεία 600 ναυτίλων (1850-1970)</i> , Αθήνα 2002

Webliography :

	Από το Ιόνιο στους ωκεανούς http://www.kathimerini.gr/4Dcgi/4dcgi/_w_articles_kathglobal_2_24/08/2003_1285304
--	--

Glossary :

	κτητορικόν, το Χειρόγραφο πρακτικό όπου αναγράφονταν οι δωρητές και γενικά όσοι συντέλεσαν στην οικοδόμηση μιας εκκλησίας ή μονής.
--	---

Sources

Σπανδώνης, Ν., *Ο πλούτος μας* (Αθήνα 1891).