

LENKA GOTTHARDOVÁ

Kladrubský hřebčín



Kladrubský hřebčín

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Lenka Gotthardová
Kladrubský hřebčín – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2025

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.



LENKA GOTTHARDOVÁ

Kladrubský hřebčín

KLADRUBY, HŘEBČÍNY A KONĚ

© Lenka Gotthardová, 2025

Photos © Michaela Purnochová, 2025

© Lenka Gotthardová (kapitola 3 a 4)

ISBN tištěné verze 978-80-264-5868-5

ISBN e-knihy 978-80-264-5876-0 (1. zveřejnění, 2025) (PDF)

OBSAH

Kladrubský hřebčín.....	3
Úvod	7
Vztah člověka a koně	13
Kladruby	22
Hřebčiny.....	40
Kořeny původu staroklad-rubského koně.....	98
Kořeny původu starokladrubského koně.....	101
Mozaika míst Národního hřebčína.....	115
Unikátnost chovu.....	126
Staro-kladrubský kůň	138
Den v hřebčíně	146
Rok v hřebčíně	160
Kladruby v UNESCO.....	181
Chov koní pro další generace	192



Starokladrubský bělouš Rudolfo Pastorela VI-4 ▲

„Kladruby nad Labem
jsou nádherná zahrada
a svatostánek pro ušlechtilé
starokladrubske koně
v srdci Polabí a Evropy.“

(LG, 2024)

Na pastvinách kladrubských ▼





Úvod

PLANETA ZEMĚ HÝŘÍ přírodními divy, památkami a vzpomínkami na mnoho původních kmenů, národů a civilizací. Velká většina zde zanechala svoje stopy, které jsou viditelné dodnes. Ty nejvýznamnější jsou pak pod ochranou UNESCO.

Evropa je bohatý kontinent, který nabízí širokou paletu přírodních a kulturních krás, urbanistických a technických unikátů. Milujeme Evropu, neboť v ní žijeme. Je to náš velký domov.

Bližší domov nám tvoří Česká republika, obklopená prstencem pohoří, která tuto zemi chrání. V české kotlině je mnoho údolí vinoucích se podél řek, kde se usazovali naši předkové a zakládali zde hradiště, tvrze, usedlosti, později obce a města, kláštery a zámky a třeba také hřebčiny a hřebčince.

Nejznámější český hřebčín se nachází v Kladrubech nad Labem, v Polabské nížině, asi 80 km východně od Prahy. Rozkládá se na pravém břehu řeky Labe, jejíž tok měří přes tisíc kilometrů, z nichž 370 km proudí naší zemí. Řeka je život, svému okolí poskytuje vodu, zavlažuje lesy, louky a pastviny. . . V tomto kraji bývaly kdysi hluboké lužní lesy, které se v průběhu novověku změnily nejdříve ve velkou obor, jež byla později přetvořena na nádhernou kulturní

V ranním slunci ▼





Staré jabloňové aleje v plném květu ▲

krajinu sloužící potřebám chovu koní. Toto dílo vycházející z potřeb pravidelné pastvy koní můžeme obdivovat do současné doby.

Za příznivého roku vyroste na konci května a počátkem června na kladrubských lukách a pastvinách vysoká tráva. Je jí tolik, že připomíná nekonečné vodní hladiny. Bohaté klásky lipnic, kostřav, bojínků a srh se i při mírném větru čeří jako voda na jezerech, a když silně zafouká, vytváří stříbřité hroty vln, které se neustále přelévají zprava doleva. Až můžeme mít pocit, že hledíme na rozbouřené moře kdesi v dalekých krajích. Je to stříbrozelené kladrubské moře. . .

Do Kladrub vedou prastaré cesty a aleje. Jednou je čeká obnova, která již sice započala, ale prozatím nebyla dokončena. Košaté lípy spojují řeku Labe s hřebčínem, spojují i kladrubské stáje se stájem v Selmicích. Dubová alej vede z hřebčína na Borek a jedna vede do anglického parku do Mošnic; kaštanová pak lemuje les podél pastvin, jabloňové aleje lákají k cestě na Josefov. Jsme v nížině, 206 metrů nad (Baltským) mořem, a krajina je tak pestrá. . .

Pestrá a bohatá je i historie spojená s kladrubským hřebčínem. Z velké části přesně kopíruje dějiny naší země. Mnoho velkých událostí procházelo i přes nádvoří hřebčína, případně naši koně ty velkolepé oslavy či smutky doprovázeli a v galakarosách vozili hybatele dějin – především krále české a císaře Svaté říše římské. . .



PODZIMNÍ JITRO V HŘEBČÍNĚ





Starokladrubští bělouši mezi soutěžními překážkami při maratonu ▲

Vztah člověka a koně





Každodenní práce v hřebčíně ▲

JEŠTĚ NEŽ SE PONOŘÍME do nesmírně zajímavé historie a současnosti kladrubského hřebčína, proplujeme alespoň po povrchu pradávného vztahu člověka a koně.

V poměru ke stáří naší planety se praktické soužití zvířat a lidí odvíjí ve velmi krátké éře, a tu ohraničuje doba posledních dvou desítek tisíciletí. Nejdříve, a určitě nechtěně, byla domestikována myš, záměrně potom pes, ovce, koza či prase. Koně a osli předběhli dřívějším ochočením i kočky, včely, kapry, tury, holuby a některá další zvířata.

K domestikaci koní a oslů došlo přibližně před šesti tisíci lety. Koně byli ochočováni v oblasti euroasijských stepí, osli hlavně v Egyptě. Původně byli využiti více jako zdroj potravy, ale záhy lidé pochopili výhody pracovního využití koní i oslů.

V dějepise bývalo uvedeno, že koně v dávných dobách byli nejdříve využiti k tahu a teprve potom k jízdě na jejich hřbetech. Naši předkové však zjistili, že je možné si naklonit mláďata a učit je potřebnému chování, včetně oné jízdy. Koně tedy zřejmě nejdříve pomáhali dávným kmenům k přesunu z místa na místo, když lidé hledali vhodnější životní prostředí a podmínky, které by je uživily. Když se usadili a mnozí se začali věnovat pěstování obilovin a dalších plodin, využívali koně k potažním pracím. Protože jim sousední kmeny mnohdy záviděly úspěšnou zemědělskou,

chovatelskou i další činnost, často je přepadaly. Osadníkům nezbývalo nic jiného než rychle utíkat nebo ujíždět na koních. Když se pronásledovatelům podařilo ukrást jejich koně, zjistili, že to je výborný pomocník v cestě i v boji. A tak se stalo, že si nakonec většina národů podmanila tisíce divokých koní, dala jejich získávání, udržení a následně i chovu určitý systém, načež docházelo nejenom k pracovnímu, ale i vojenskému využití těchto zvířat. Bohužel to umožnilo i výpady nájezdníků z daleké Asie až do Evropy. A mnohé národy byly opravdu jezdecky i bojovně velice zdatné.

Korektury kopyt jsou důležitou součástí péče o koně ▼



Pravěk, v podstatě doba kamenná, končí přibližně 4. tisíciletím př. n. l. Pak začíná starověk, který se mění v době stěhování národů (kolem 6. století n. l.) ve středověk. A právě s koncem pravěku začíná využití koní člověkem k později velmi široké škále činností. Lze tedy říci, že kůň pomáhal člověku v práci i v boji od začátku starověku, přes celý středověk (končí dle mnohých periodizací objevem Ameriky v roce 1492) až do novověku. Hromadné pracovní a válečné využití koní vzalo za své po druhé světové válce.

I dnes je však kůň na mnoha místech využíván pro různé zemědělské, dopravní, sportovní či rekreační činnosti. Ovšem v masovém měřítku, jako tomu bylo v dávných dobách, již při práci a boji vidět není.

KŮŇ JAKO POKLAD

Celou dávnou minulostí chovu a využití koní se vine vztah člověka a koně. Lze předpokládat, že se lidé ke koním museli chovat tak, aby jim kůň co nejdéle vydržel a oni jej mohli využívat. Museli tedy o koně dobře pečovat, správně je krmit a ošetřovat a určitě s nimi trávili velmi mnoho společného času. Pro mnohé byl kůň tím nejcennějším, co rodina nebo jednotlivec měli. Kůň se tak vyvinul často nejenom v pomocníka a bojovníka, ale i ve spřízněnou duši. Zvláště v zemědělství bylo pouto mezi lidmi a koňmi mimořádně silné.

Součástí výcviku mladých koní je i tah, zde starokladrubský vraník na kladrubském nádvoří ▼



Bavíme-li se o konkrétních oblastech, v nichž byl kůň člověku ku pomoci, lze jmenovat hospodaření na polích a loukách, hlídání stád, dopravu nákladů i osob, později i hromadnou dopravu, práci v lesích, práci v dolech, zabezpečování doručování zpráv a pošty na koních nebo povozy. Bohužel byl kůň v minulých tisíciletích také důležitou součástí bojů, bitev a válek a odnášel to zcela nevině svými zraněními, stresem nebo smrtí.

Minimálně od dob římských byli koně využíváni ke sportu: Známa jsou římská čtyřspřeží – kvadrigy – nebo daleko později závody dvou koní, tzv. mače. Určitě mezi sebou soutěžili i dávní vojáci, jezdci na koních, o to, kdo bude rychlejší. . . Počátky moderního dostihového ježdění můžeme hledat v 16. století v Anglii. Klasické jezdecké soutěže mají svůj počátek v 19. století v Irsku, Velké Británii a Francii.

VYUŽITÍ KONÍ V ARMÁDĚ

Vyspělé národy starověku si koní velice cenily jako významné složky svých armád. Pro správnou přípravu a trénink koní napsal řecký historik a vojevůdce Xenofón (nar. 431 př. n. l.) několik knih s tématem výcviku a péče o tato zvířata.

Čím lépe ovládalo jezdectvo své koně, tím větší se dostavovaly úspěchy. V asijské oblasti byli užíváni lehčí koně, nájezdníci pak překvapovali řecké a později římské armády množstvím a rychlostí svých zvířat a jezdců.

Během dlouhého vývoje došlo (a to hlavně ve středověku) k poznání, že v bojích bude účelné používat koně těžšího typu, kteří unesou jezdce v brnění, aby byli dobře chráněni před náporům protivníků. Stejně tak musel být dobře chráněn i kůň. To už se dostáváme do slavného období rytířů na koních, kteří chránili Evropu a současně sami začali podnikat tzv. křížové výpravy na obranu křesťanství do oblasti Blízkého východu. První křížová výprava se uskutečnila již v 11. století, poslední „klasická“, v pořadí devátá, pak koncem 13. století.

V mezidobí se však měnily zbraně a způsob jejich používání. Rytíři bojovali hlavně mečem a kopím. Byl to tedy boj muže proti muži na krátkou vzdálenost. Koně museli být mohutní, aby unesli jezdce, brnění a veškerou výzbroj. Když se však od 14. století začaly postupně objevovat palné zbraně, byla velikost, a tedy v podstatě pomalost koní a těžkopádnost jezdců problémem. Trvalo přesto poměrně dlouho, než se typ koní a způsob boje vývoji přizpůsobily.

Těžcí chladnokrevní koně západního typu začali postupně nahrazovat o něco lehčí koně, jimž sice kolovala v žilách krev koní západních, výrazně však osvěžená krví berberskou a arabskou. Takoví koně se postupně chovali na Iberském poloostrově. Jejich chovateli byli Maurové, kteří ovládali značné části Pyrenejského poloostrova v 8. až 15. století. Koncem 15. věku byly položeny základy současného Španělska, byla objevena Amerika a situace na poloostrově se pro Evropany výrazně zlepšila. Byl čas věnovat se také chovu výše uvedených kvalitních koní, jejich chov prodělal v následujících staletích značný rozmach. Koně z Iberského poloostrova byli žádaní po

celé Evropě, včetně našich zemí, na což v českém případě měly vliv i blízké příbuzenské vztahy panovníků z rodu Habsburků.

První vysoká jezdecká škola byla založena v Neapoli roku 1532 – připravovala kvalitní koně i jezdce pro potřeby armády, a když se nebojovalo, pokračovalo se v náročném výcviku, který položil základy akademickému ježdění. Přechod od chladných zbraní k palným vytvořil právě onu potřebu velmi dobře příježděných koní pro potřeby vojska. Neapolsko bylo součástí Španělského království, a tím pádem se tam dostávali velmi dobří koně z Pyrenejského poloostrova. Španělsko a Itálie se v průběhu 16.–18. století staly hlavními producenty nejvyšší kvality koní vyvážených do celé Evropy a posléze i do Ameriky.

Tyto okolnosti měly vliv i na vznik chovu starokladrubských koní v Kladrubech u Pardubic.

ZMĚNY VE VYUŽITÍ KONÍ

V průběhu staletí se v Evropě i v jiných částech světa ustavila jednotlivá plemena koní. Koně chovali panovníci, šlechtici, měšťané i selský stav. Každý se snažil přizpůsobit koně svým potřebám. Panovníci potřebovali koně impozantní, šlechtici výkonné a temperamentní, měšťané vytrvalé a nenáročné, sedláci spíše těžké, aby s nimi mohli pracovat na polích či v lesích. To, jaké koně se kde budou chovat, spoluurčovaly také přírodní a klimatické podmínky. Výběr koní byl v průběhu staletí různý a řídil se potřebou chovatelů, případně potřebou státu, když bylo nutné zajistit například koně pro armádu. To vše mělo vliv na zakládání velkých chovů. V období konce středověku vzniklo mnoho hřebčinů na území Španělska a Portugalska, ovšem k těm úplně nejstarším patří hřebcín v Einsiedeln ve Švýcarsku, který byl založen již v 11. století. Velký rozvoj zakládání hřebčinů nastal právě v 16. a 17. století, kdy se koně dováželi ze Španělska. Do této doby spadá i počátek našeho kladrubského hřebcína.

Válečná období přiměla evropské panovníky od 18. století zakládat nejenom své vlastní hřebčiny, ale také nově státní chovy koní, a to jak hřebčiny, tak hřebčince pro zkvalitnění chovu v jejich zemích. Tak se dělo i v Rakousku a v Uhrách, kde na přelomu 18. a 19. století vzniklo mnoho velmi kvalitních státních chovů koní.

Panovníci vydávali dekrety, přičemž tato nařízení měla zvýšit a zlepšit i zemský chov koní. U nás vydali podobné dekrety například císař Karel VI. v roce 1736 a panovnice Marie Terezie v roce 1763. V tradici zkvalitňování chovu koní pokračovali její synové, císaři Josef II. a Leopold II., a dále také císař František I. a jeho následovníci.

Koně hráli nadále důležitou roli v životě lidí i v 19. století, kdy se vedle koně – pracovního zvířete vyvíjel i kůň coby sportovní atlet. Dostihy se konaly na britských ostrovech již od 16. století, ale k velkému rozšíření anglického plnokrevníka začalo docházet až ve století devatenáctém. Rozmach jeho chovu přišel po napoleonských válkách. Jak se v 16.–18. století šířil

Evropou kůň starošpanělský a staroitalský, tak se v následujícím věku šířil anglický plnokrevník. A s ním i parforsní hony a dostihy, později pak jezdecký sport. Za první jezdecké závody moderního pojetí jsou považovány výkonnostní zkoušky koní pro parforsní hony, které se konaly v roce 1864 v Dublinu. Dodnes se zde odehrávají velké mezinárodní skokové závody a také typické závody a přehlídky irských koní.



Starokladrubský kůň a dáma v sedle, obě končetiny dámy musí být na jedné straně koně ▲

Dvacáté století přineslo koním velké utrpení první a druhé světové války. Technický pokrok koně mnohé těžké práce ušetřil, ale na druhou stranu již nebyli potřeba a v mnoha zemích počty koní velmi výrazně klesly – a to byl případ i naší země, kde k tomu přispěl ještě socialistický režim, který koně a jejich majitele neměl vůbec rád a považoval je za třídní nepřátele.

I v období od druhé poloviny 20. století do současnosti jsou koně stále hospodářským zvířetem, protože se dosud z tradice, nostalgie či místní potřeby využívají k práci v zemědělství, v lese, na vinicích nebo v dopravě. Přesto již několik desetiletí převládá jejich sportovní a rekreační využití.



Zapřahání starokladrubského bělouše do maratonového tréninkového kočáru ▲

Po obdobích, kdy kůň sloužil jen jako pracovní síla, se na mnoha místech změnil tvrdý pracovní přístup k tomuto zvířeti ve vztah velmi přátelský a kamarádský. Přesto je i dnes koním často ubližováno, a to mnohdy z důvodů neznalosti jejich potřeb či malé empatie jejich majitelů. Buď s koňmi nevyrostali a dostali se k nim v pozdějším věku, nebo zkrátka nejsou schopni nebo nechťejí koním porozumět. Naštěstí však existují tisíce lidí, kteří berou koně jako svého velkého přítele a snaží se mu připravit hodnotný a zajímavý život.

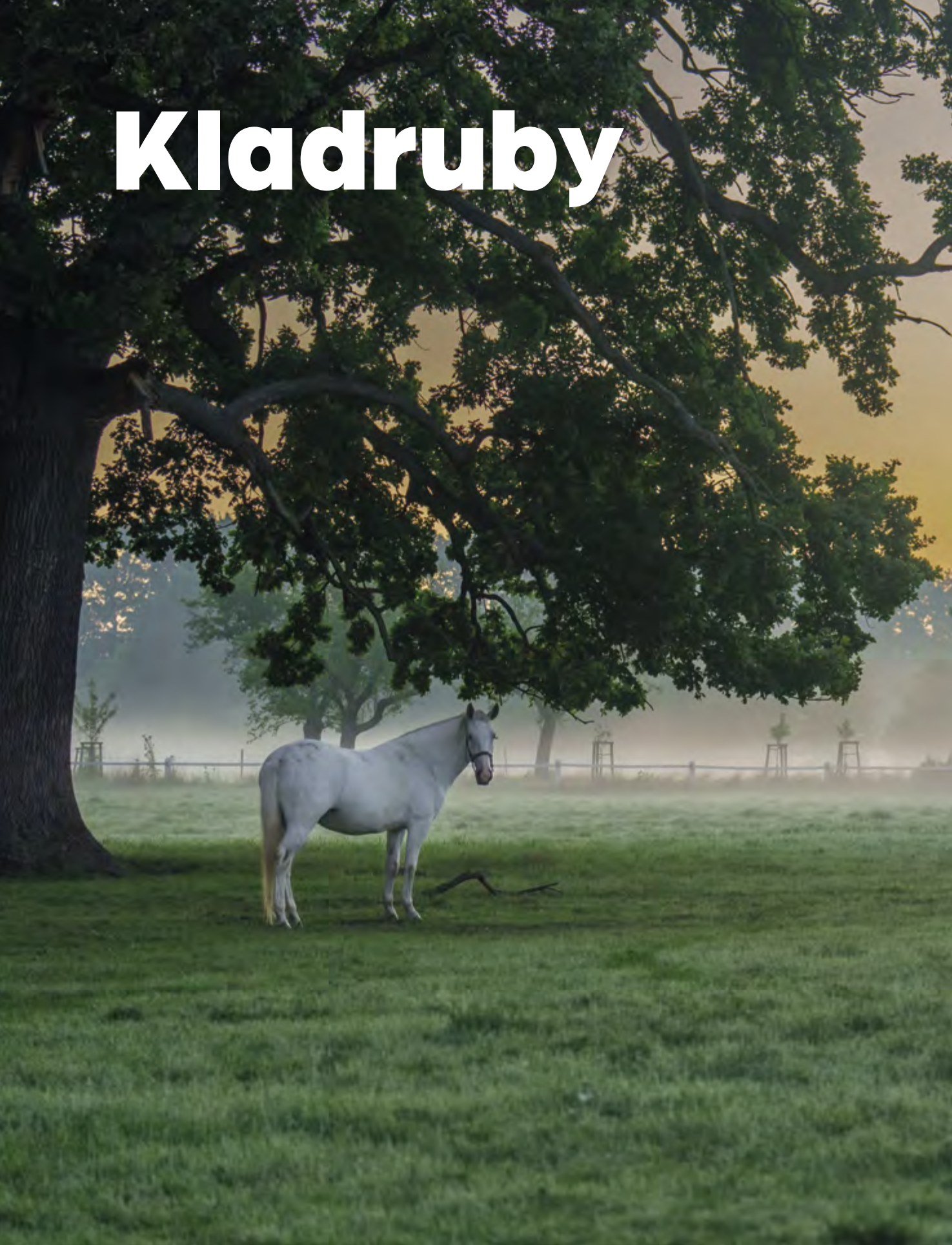
Také je zde potřeba zmínit některé ochránce přírody a zvířat, kteří paradoxně často ve jménu koní vytvářejí tak absurdní podmínky a zakazují tolik pracovních a sportovních aktivit s koňmi, že může v budoucnu dojít až k výraznému poklesu stavu koní, když jim budou zakazovány činnosti, pro které byli vyšlechtěni. Což jen naváže na pokles koní, který přinesl technický pokrok.

Proto je potřeba se o koních hodně učit po stránce teoretické a samozřejmě hlavně praktické, aby bylo zamezeno nerozumnému zacházení s těmito zvířaty, nesprávnému omezování jejich využití, ale na druhou stranu i nevhodné péči, práci či tréninku. Koně bychom měli samozřejmě milovat – ale hlavně jim musíme rozumět.

Starokladrubští koně ve službách jezdecké policie Praha ▼



Kladruby





Krásná kladrubská rána ▲

PŘÍJEZD DO KLADRUB NAD LABEM

Dnes je velice jednoduché dojet do obce Kladruby nad Labem a navštívit Národní hřebčín Kladruby nad Labem. Všechny navigace, pokud jim ovšem zadáte správné Kladruby, vám okamžitě vyhledají, kudy se vydat. Jsou ale tací, kteří navigace z určitých osobních či jiných důvodů nepoužívají. A pro ty platí následující odstavce.

Nejčastěji lidé přijíždějí do Kladrub nad Labem autem po dálnici D11 z Prahy nebo od Hradce Králové. Po otevření nového úseku D11 z Poděbrad do Hradce byly několik kilometrů před výjezdy na 62. a 68. kilometru instalovány hnědobílé informační tabule. Je na nich znázorněno spřežení s dobovým kočárem a nápis Národní hřebčín Kladruby nad Labem. Po sjezdu z dálnice následují menší hnědobílé směrovky, které zavedou zájemce až k hřebčínu. Další informační tabule jsou také u Lázní Bohdaneč nebo nad Chvaleticemi a Zdechovicemi směrem od Kutné Hory a Čáslavi. Dnes je cesta autem radostná, protože značení Kladrub nad Labem je již velmi dobré. Kdysi tomu tak nebylo a najít ony správné Kladruby býval docela složitý úkol.

V Kladrubech nad Labem přímo proti hřebčínu je hospodářský dvůr, jehož část byla přeměněna na prostorné parkoviště. Lze tam zdarma svůj vůz odstavit. Skutečně doporučuji toto parkoviště využít, protože kousek směrem k hlavní silnici je nové informační centrum a pokladna hřebčína.

Ti, kteří by do Kladrub rádi dojeli vlakem, mají možnost využít hlavní trasy Praha – Kolín – Pardubice (a opačně). Železniční trať byla vybudována již v roce 1845 inženýrem Janem Pernerelem a Kladruby na ní byly významnou stanicí, ač zastávka ve skutečnosti stávala a stojí v Řečanech nad Labem. Ke změně názvu z Kladrub na Řečany došlo až v průběhu první republiky. Vzdálenost mezi nádražím a hřebčínem je přibližně tři a půl kilometru, pěšky se dá absolvovat za tři čtvrtě hodiny, autobusem nebo autem za pět minut. Za pěkného počasí se jedná o moc pěknou procházku. Cestou lze obdivovat stále upravenější obec Řečany a její prastarý, původně románský kostelík sv. Máří Magdalény. Byl vysvěcen za přítomnosti druhého českého krále Vladislava I. (1110–1174) a jeho choti Judity Durynské (podle ní se mimochodem jmenoval předchůdce Karlova mostu v Praze) v roce 1165. Doplňme, že Vladislav I. byl velmi úspěšný při obléhání Milána v roce 1158 a Pardubice tam získaly svůj městský znak.

Na konci obce Řečany, po pravé straně, se nachází slepé rameno Labe a na druhé straně pak pečlivě udržované fotbalové hřiště. Přes řeku Labe vede most postavený v roce 1926. V plánu je výstavba nového elegantního mostu, který bude respektovat požadavky památkové péče a zároveň bude umožňovat plavbu po řece.

Po levé straně mostu, na kladrubské straně, bylo v průběhu 90. let minulého století vybudováno malé přístaviště, kam svého času pluly lodě z Poděbrad. Nyní už je dlouho nevyužité, jeho existenci připomínají jen vysoké dřevěné kůly. Doufejme, že někdy v budoucnu bude

obnoveno a do Kladrub bude možné připlout i lodí. Zatím slouží k odpočinku rackům a vodnímu ptactvu, kterému se kolem Labe daří.

Cesta autobusem je možná z Pardubic a z Přelouče. Ve všední den jezdí autobusy téměř každou hodinu, takže spojení je velmi dobré. Bohužel nejedí o víkendech a svátcích.

Do Kladrub lze teoreticky kombinovat cestu i letecky, třeba do Prahy na Letiště Václava Havla nebo do Pardubic na Terminál Jana Kašpara, a pak pokračovat vlakem, autobusem nebo taxi. V Kladrubech dříve občas přistála i helikoptéra nebo balón. Vzhledem k chovu koní to však nejsou vhodné dopravní prostředky a není žádoucí se tam s nimi přibližovat. Bezpečný život koní má samozřejmě přednost.

PROČ KLADRUBY?

Česká kotlina se dlouhodobě těšila zájmu různých kultur a národů, z nichž nejvýznamnější byli Keltové. V Kladrubech bychom našli stopy kultury popelnicových polí. Na Borku, který leží východně od obce směrem na Semín a Pardubice, byly nalezeny fragmenty předmětů z této doby.

Při stěhování národů procházely i zdejším krajem mnohé kmeny prapředků. Naším místům se vyhýbaly, protože tu byly hluboké lesy. Ke Kladrubům nejbližší známá stezka, která od pradávna spojovala západ s východem, až s Orientem, byla v pozdějších dobách nazvána Trstenická. Vedla několika větvemi z Prahy přes Kolín, Čáslav, Chrudim, Vysoké Mýto, Litomyšl, Svitavy a Boskovice směrem na Brno. Její vyšší větve směřovaly na Nymburk a Poděbrady a přes Přelouč do Pardubic a dále dolů k Brnu. Další cesta vedla na Hradec Králové a následně na severovýchod. Mezi těmito cestami se rozkládaly lesy. První obce v blízkém okolí dnešních Kladrub nad Labem vznikaly v průběhu 11. století (Žiželice, Břehe, Přelouč...) a ve 12. století (Lučice, Selmice, Chvaletice...).

V průběhu 14. století, za vlády českého krále a císaře Svaté říše římské Karla IV., došlo k až bouřlivému zakládání obcí – právě do tohoto období spadá i oficiální vznik Kladrub v roce 1352. Byly tedy založeny o čtyři roky později než například Karlova univerzita a o pět let dříve, než byl vystavěn Karlův most. Sice se občas uvádějí i některá dřívější data, ale dle Státního oblastního archivu v Pardubicích je doporučeno držet se výše uvedeného roku.

Většina příznivců koní si svorně myslí, že existují pouze jediné Kladruby, kde jsou chováni koně: totiž ty s přízviskem „nad Labem“. Mají částečně pravdu. I v jiných Kladrubech by mohli být nebo jsou chováni koně. Ovšem sídlo prastarého hřebčína je pouze v těch nad Labem.

Původ slova „Kladruby“ je prastarý a odvozený od činnosti, která souvisela s mýcením lesů. Ve vrcholném středověku bylo potřeba vytvořit prostor pro nové vesnice, nová pole a pastviny, a tak se kácely lesní porosty. Poražené stromy bylo třeba opracovat, odvětvit, odkornit – následně se takto upravené kmeny používaly na stavby nových domů v místě, v okolí nebo i v daleké cizině.

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy Kladrubský hřebčín.
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.