

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Deskripsi Lokasi Penelitian

Menurut situs resmi Pemerintah Kota Medan, Kota Medan saat ini dulunya bernama Tanah Deli dan membentang seluas sekitar 4.000 ha. Medan dilintasi oleh banyak sungai, yang semuanya bermuara di Selat Malaka. Sungai-sungai tersebut adalah sungai Sei Deli, Babura, Sikambing, Denai, Putih, Badra, Belawan, dan Sulang Saling/Sei Kera. Setelah Guru Patimpas Tanah Deli pertama kali membuka permukiman di Medan, kota-kota lain pun menyusul. Nama Medan-Deli telah menjadi sinonim dengan Deli karena sejarah penjajahan yang panjang. Akhirnya, setelah kemerdekaan, frasa Medan Deli mulai memudar dari penggunaan dan popularitasnya.

Meskipun wilayah antara sungai Ural dan Wampu dulunya dikenal sebagai Langkat Tana Deli, wilayah di antara keduanya bukanlah bagian dari Kesultanan Deli. Sebuah pemukiman kecil yang dikenal sebagai "Medan Putri" sudah ada sebelum pembangunan dimulai. Terletak di dekat muara sungai Babura dan Deli, tidak jauh dari jalan Putri Hijau saat ini, pemukiman "Medan Putri" telah berlokasi strategis sepanjang sejarahnya.

Akhir 1866, PW Janssen, Kremen, Kremer dan Nienhuis mendirikan Deli Maatskapi di Labuhan. Ia kemudian mengembangkan perkebunan baru di daerah Martubung, Sungar (1869), Sungai Belas dan Krumpang (1875) dan menambah jumlah perusahaan perkebunan menjadi 22 pada tahun 1874.

Dengan demikian, "Kampung Medan Putri" menjadi lebih padat dan selanjutnya berkembang dengan nama yang lebih dikenal dengan "Kota Medan."

4.1.2 Karakteristik Responden

Karakteristik responden digunakan untuk melihat beragam jenis dari responden yang diambil oleh peneliti, dengan melihat dari jenis kelamin, usia, masa bekerja pertahun dan durasi mengemudi responden penelitian yang berjumlah 77 orang, berikut hasil karakteristik responden sesuai klasifikasinya yang diamati dalam penelitian ini yakni sebagai berikut :

Tabel 4.1 Karakteristik Responden Pengemudi Angkot 103

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase (%)
Pria	77	100%
Total	77	100%
Usia		
19-29 tahun	11	14,3%
30-39 tahun	26	33,8%
40-49 tahun	21	27,3 %
50-59 tahun	19	24,6 %
Total	77	100%
1-5 tahun	14	18,2%
6-10 tahun	22	28,6%
11-15 tahun	22	28,6 %
16-20 tahun	11	14,3 %
21-25 tahun	7	9,1 %
26-30 tahun	1	1,3 %
Total	77	100%
Durasi Mengemudi		
8 jam	4	5,2%
9 jam	16	20,8%
10 jam	17	22,1%
11 jam	19	24,7%
12 jam	20	26,0%
13 jam	1	1,3%
Total	77	100%

Sumber : Olah data SPSS, 2024

Tabel 4.1 memberikan gambaran tentang karakteristik pengemudi angkot 103 yang semuanya adalah pria. Responden mayoritas berada di rentang usia 30-39 tahun, diikuti oleh kelompok usia 40-49 tahun dan 50-59 tahun.

Pengalaman mengemudi mereka bervariasi, namun sebagian besar telah bekerja sebagai pengemudi antara 6 hingga 15 tahun. Sedangkan terkait durasi mengemudi per hari, sebagian besar mengemudi selama 10 hingga 12 jam setiap harinya, dengan persentase tertinggi pada durasi 12 jam. Data ini menunjukkan bahwa pengemudi angkot 103 umumnya memiliki pengalaman yang cukup lama dan bekerja dalam durasi yang panjang setiap hari.

4.1.3 Analisis Univariat

1. Beban Kerja Mental

Data distribusi beban kerja mental pada penelitian ini dikategorikan menjadi lima kategori yakni dengan kategori (1) rendah 0-9 (2) sedang 10-29 (3) agak tinggi 30-49 (4) tinggi 50-79 (5) tinggi sekali 80-100. Berikut hasil penelitian mengenai karakteristik distribusi beban kerja mental pada pengemudi angkutan kota trayek 103 kota Medan pada tabel 4.2

Tabel 4.2 Total Kategori Beban Kerja Mental Pengemudi Angkot 103

Aspek	N	%
Rendah	0	0
Sedang	0	0
Agak tinggi	19	24,7%
Tinggi	43	55,8%
Tinggi Sekali	15	19,5%
Total Kategori	77	100%

Sumber : Olah data SPSS, 2024

Tabel 4.3 Total Bobot Beban Kerja Mental Pengemudi Angkot 103

TOTAL BOBOT BEBAN KERJA MENTAL	ASPEK	Frekuensi	%
	Kebutuhan Mental	165	14%
	Kebutuhan Fisik	236	20%
	Kebutuhan Waktu	246	21%
	Performansi	177	15%
	Tingkat Usaha	184	16%
	Tingkat Frustrasi	159	14%
	TOTAL	1167	100%

Sumber : Data Terolah,2024

Berdasarkan bobot beban kerja mental yang dipilih oleh para pengemudi angkot trayek 103 maka dapat dilihat urutan aspek yang menyebabkan beban kerja mental untuk para pengemudi ojek online yakni. Kebutuhan Waktu (21%), Kebutuhan Fisik 20%, Tingkat Usaha (16%), Performa (15%), Tingkat Frustrasi (14%) dan Kebutuhan Mental (14%)

Dapat dilihat bahwa aspek Kebutuhan Waktu menjadi tuntutan yang paling tinggi buat pengemudi angkot. Hal ini menandakan banyaknya waktu yang dibutuhkan pengemudi dalam melakukan pekerjaannya yang tidak ada batas waktunya sehingga pengemudi dapat bekerja sampai diluar batas waktu normal yaitu lebih dari 8 jam perhari, kemudian kebutuhan fisik menjadi kontribusi kedua karena tuntutan fisik seperti bekerja dalam keadaan sehat menjadi beban kerja bagi mereka, kemudian tuntutan usaha, hal ini menandakan usaha yang diberikan tergolong rendah dalam penyelesaian pekerjaan pada pengemudi angkot, kemudian Performa berarti tuntutan untuk menampilkan performa yang baik menyebabkan beban kerja mental yang tinggi bagi mereka. Selanjutnya tingkat frustrasi menandakan para pengemudi angkutan kota trayek 103 sangat sedikit yang mengalami rasa cemas dan putus asa dalam melakukan pekerjaannya dan

kebutuhan mental menandakan rendahnya tekanan mental yang dihadapi pada pekerjaan angkutan kota ini sangat dibutuhkan fisik serta waktu yang banyak habis saat melakukan pekerjaannya

2. Stres Kerja

Berikut hasil penelitian mengenai karakteristik distribusi stres kerja pada pengemudi angkutan kota trayek 103 kota Medan yakni pada tabel 4.4.

Tabel 4.4 Total Hasil Stres Kerja pada Pengemudi Angkot 103

No	Stres Kerja	Frekuensi (n)	Persentase (%)
1	Rendah	14	18,2%
2	Tinggi	63	81,8%
Total		77	100%

Sumber : Olah data SPSS,2024

Berdasarkan Tabel 4.4 di atas, bahwa stress kerja pada pengemudi angkutan kota trayek 103 kota Medan dengan kategori tinggi sebanyak 63 orang (81,8%) dan rendah sebanyak 14 (18,2 %).

4.1.4 Analisis Bivariat

1. Hasil Uji Asumsi Penelitian

Melakukan uji asumsi terlebih dahulu akan menjamin bahwa data yang dikumpulkan konsisten dengan asumsi dasar dan tidak akan menimbulkan masalah saat menguji hipotesis. Jika hasil uji menunjukkan bahwa data normal dan linear, maka uji statistik korelasi Pearson dapat digunakan

a. Uji Normalitas

Uji Kolmogorov Smirnov Satu Sampel digunakan untuk menentukan apakah data terdistribusi normal dalam penelitian ini. Jika nilai p lebih dari 0,05,

dapat menggunakannya untuk mengevaluasi kenormalan menggunakan nilai signifikansi.

Tabel 4.5 Uji Normalitas

Variabel	n	Sig.	P	Keterangan
Beban Kerja Mental Stres Kerja	77	0,374	$P > 0.05$	Sebaran Normal

Sumber : Olah data SPSS,2024

Data menunjukkan hasil sebesar 0,374 ($\text{sig} > 0,05$), seperti terlihat pada tabel di atas, oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa sebagian besar data yang tersedia mengikuti distribusi normal.

b. Uji Linearitas

Untuk mengevaluasi apakah terdapat pengaruh linear antara dua variabel dalam distribusi data penelitian, uji linearitas digunakan sebagai metode penelitian. korelasi linear dianggap signifikan apabila nilai $p > 0.05$.

Tabel 4.6 Uji Linearitas.

Variabel	n	Sig	P	Keterangan
Beban Kerja Mental Stres Kerja	77	0,147	$P > 0,05$	Linear

Sumber : Olah data SPSS,2024

Berdasarkan analisis tabel yang terlampir, dapat disimpulkan bahwa terdapat keterkaitan linier antara kedua variabel yang diselidiki. Hal ini dapat dipahami dari nilai signifikansi yang tercatat sebesar 0,147 ($p > 0.05$).

2. Hubungan Beban Kerja Mental dengan Stres Kerja pada Pengemudi Angkutan Kota Trayek 103 Kota Medan

Tabel 4.7 Analisis Bivariat

Variabel	P value	Koef. Korelasi (r)	Ket
Beban Kerja Mental Stres kerja	0,039	0,236	Adanya hubungan beban kerja mental dengan stres kerja dengan hubungan yang lemah

Sumber : Olah data SPSS, 2024

Berdasarkan hasil tabel 4.5 di atas menggunakan uji statistik *Pearson Correlation* didapat hasil nilai p value sebesar $0,039 < 0,05$ yang artinya terdapat hubungan antara beban kerja mental dengan stres kerja pada pengemudi angkutan kota trayek 103 kota Medan

Untuk melihat arah kekuatan hubungan antara variabel dependen dan independen dapat dilihat dari koefisien korelasi dibawah ini :

Tabel 4.8 Korelasi

Interval	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,199	Sangat Rendah
0,20 – 0,399	Rendah
0,40 – 0,599	Sedang
0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,00	Sangat Kuat

Sumber : (Soegiyono, 2013)

Hasil analisis antara variabel beban kerja mental dengan stress kerja diperoleh untuk nilai r atau korelasi sebesar 0,236 yang artinya menunjukkan kekuatan korelasi yang rendah (0,22 – 0,399). Dalam hal ini juga menunjukkan arah positif antara beban kerja mental dengan stress kerja yang artinya menunjukkan semakin tinggi beban kerja mental maka stres kerja juga akan semakin tinggi.

4.2 Pembahasan

4.2.1 Hubungan Beban Kerja Mental dengan Stres Kerja

Berdasarkan hasil pengujian didapatkan p-value atau nilai signifikansi sebesar 0,039. Karena p-value (0,039) < α (0,05) maka hipotesis nol (H_0) ditolak, sehingga dapat disimpulkan terdapat hubungan antara beban kerja mental dengan stres kerja pada pengemudi angkutan kota trayek 103 kota Medan. Jika melihat nilai korelasi diketahui bahwa hubungan yang terjadi sebesar 0,236 dengan kekuatan yang rendah dan menunjukkan arah positif. Hal ini menunjukkan bahwa semakin tinggi beban kerja mental maka tingkat stres kerjanya juga relatif lebih tinggi.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan diketahui bahwa 43 responden menyatakan memiliki beban kerja mental yang tinggi. Beban kerja mental yang tinggi ini mengacu pada tingkat tekanan dan stres yang dialami oleh individu dalam menjalankan tugas sehari-hari. Dalam konteks pengemudi angkot, beban kerja mental yang tinggi dapat mengakibatkan berbagai dampak negatif, seperti penurunan kualitas kerja, peningkatan kesalahan, dan masalah kesehatan mental. Dalam konteks penelitian ini, salah satu faktor utama yang menyebabkan beban kerja mental yang tinggi adalah kebutuhan waktu yang berlebihan.

Kebutuhan waktu yang berlebihan adalah faktor signifikan yang berkontribusi pada tingginya beban kerja mental. Banyak pengemudi angkot yang bekerja lebih dari 8 jam per hari yang dapat menyebabkan kelelahan fisik yang berat. Kelelahan fisik ini, pada gilirannya, meningkatkan kelelahan mental karena tubuh dan pikiran tidak memiliki waktu yang cukup untuk pulih. Kondisi ini menyebabkan pengemudi merasa lelah dan tidak fokus, yang meningkatkan risiko

kecelakaan dan kesalahan dalam pekerjaan, durasi kerja yang panjang juga meningkatkan tingkat stres dan tekanan.

Pengemudi angkot harus tetap waspada dan fokus sepanjang hari untuk memastikan keselamatan penumpang dan diri mereka sendiri. Tekanan ini, dikombinasikan dengan jam kerja yang panjang, dapat menyebabkan stres kronis yang berdampak negatif pada kesehatan mental dan fisik mereka serta jam kerja yang panjang mengganggu keseimbangan antara kerja dan kehidupan pribadi. Pengemudi angkot yang bekerja lebih dari 8 jam per hari mungkin memiliki sedikit waktu untuk keluarga, rekreasi, dan aktivitas pribadi lainnya. Ketidakseimbangan ini dapat menyebabkan penurunan kualitas hidup dan kebahagiaan, yang pada akhirnya meningkatkan beban kerja mental.

Jadwal kerja standar adalah 8 jam per hari selama 5 hari dalam seminggu. Namun, dalam beberapa industri, termasuk transportasi, sistem kerja shift sering diterapkan untuk menjaga operasional selama 24 jam.

Jam operasional angkot yang berlangsung dari jam 5 pagi hingga jam 11 malam berarti total waktu operasional mencapai 18 jam, yang biasanya ditanggung oleh dua supir yang berbagi tugas dalam shift 9 jam masing-masing. Pembagian tugas ini dirancang untuk memastikan bahwa seluruh jam operasional tertutupi tanpa ada waktu jeda untuk angkot tersebut. Namun, dalam praktiknya, durasi kerja pengemudi bisa bervariasi antara 8 hingga 13 jam. Variasi ini disebabkan oleh beberapa faktor operasional, seperti pergantian shift yang tidak tepat waktu, di mana supir mungkin harus menunggu pergantian atau menyesuaikan waktu mulai dan selesai tugas, sehingga jam kerja mereka bisa lebih pendek atau lebih panjang dari 9 jam yang direncanakan.

Selain itu, kondisi lalu lintas juga berperan penting, di mana lalu lintas yang padat dapat memperpanjang durasi kerja, sedangkan lalu lintas yang lancar mungkin mempersingkatnya. Target penumpang atau pendapatan juga menjadi faktor, karena supir mungkin memilih untuk bekerja lebih lama jika mereka belum mencapai target harian mereka, yang pada akhirnya meningkatkan total jam kerja. Istirahat dan penyesuaian jadwal sesuai kebutuhan pribadi juga dapat mengubah durasi total waktu mereka di jalan. Meskipun pembagian shift awalnya direncanakan selama 9 jam, kenyataan di lapangan sering kali menyebabkan durasi kerja menjadi tidak konsisten. Durasi kerja yang melebihi 9 jam, terutama hingga 13 jam, dapat menyebabkan kelelahan fisik dan mental yang berdampak negatif pada kinerja pengemudi di jalan dan meningkatkan risiko kecelakaan.

Oleh karena itu, manajemen yang efektif sangat diperlukan untuk memastikan bahwa supir tidak bekerja di luar batas yang wajar, guna menjaga kesejahteraan, fokus, dan keamanan mereka selama bertugas. Mengelola waktu kerja dengan baik sangat penting untuk menjaga efisiensi dan kesehatan pengemudi, serta untuk memastikan keselamatan operasional angkot secara keseluruhan.

Kebutuhan waktu yang tinggi sering kali memicu supir untuk mengemudi dengan kecepatan tinggi dan ugal-ugalan, supir angkot merasa harus menyelesaikan perjalanan dalam waktu yang sangat terbatas, yang menuntut mereka untuk mengemudi lebih cepat dan mengurangi waktu istirahat atau jeda ekanan untuk menyelesaikan perjalanan dalam waktu singkat meningkatkan beban kerja mental supir. Mereka harus tetap fokus, memproses informasi dengan cepat,

dan membuat keputusan dalam waktu singkat, yang dapat menyebabkan kelelahan mental dan fisik.

Penelitian yang dilakukan oleh Simbolon (2022) menunjukkan bahwa pengemudi yang bekerja lebih dari 8 jam per hari mengalami beban kerja mental yang lebih tinggi. Hal ini menekankan pentingnya mengelola jadwal kerja dengan baik untuk menjaga kesejahteraan pekerja, termasuk memastikan waktu istirahat yang cukup dan mengurangi jam kerja yang berlebihan.

Selain durasi kerja yang panjang, tekanan untuk mengejar setoran harian juga merupakan faktor utama yang meningkatkan beban kerja mental pada pengemudi angkot. Tekanan ini muncul dari beberapa aspek seperti Tuntutan Finansial yaitu pengemudi angkot sering kali harus memenuhi target setoran harian untuk pemilik kendaraan atau perusahaan. Tekanan untuk mencapai target ini menambah beban mental karena pengemudi harus bekerja keras untuk mengumpulkan pendapatan yang cukup, terutama dalam kondisi lalu lintas yang sulit seperti kemacetan atau persaingan yang ketat, tekanan waktu yaitu untuk mencapai target setoran, pengemudi sering kali merasa tertekan oleh batasan waktu. Mereka harus bekerja cepat dan efisien untuk mengangkut sebanyak mungkin penumpang dalam sehari. Tekanan ini dapat menyebabkan pengemudi mengabaikan istirahat yang diperlukan, yang pada gilirannya meningkatkan kelelahan dan stres dan kepuasan penumpang karena selain mengejar setoran, pengemudi angkot juga harus memastikan kepuasan penumpang. Tekanan untuk memberikan pelayanan yang baik sambil mengejar target pendapatan menambah lapisan tambahan stres dan beban kerja mental.

Hasil penelitian didukung oleh hasil penelitian Suwandi (2020) diketahui persentase responden stres kerja dengan beban kerja berat (67.6 %) lebih tinggi dari pada responden stres kerja dengan beban kerja ringan (34.5 %). Hasil uji statistik diperoleh p - value 0.018 (< 0.05), maka dapat disimpulkan ada hubungan antara beban kerja dengan stres kerja pada pengemudi bus AKAP PO NPM Kota Padang Tahun 2020.

Amir (2019) menemukan bahwa di antara pekerja rangka tubuh PT. X, 63,3% dari mereka yang melaporkan mengalami stres juga melaporkan beban mental yang tinggi. Ada hubungan antara beban kerja mental dan stres kerja, menurut temuan studi statistik yang menggunakan uji Spearman Rank, yang menunjukkan nilai p sebesar 0,026 ($< 0,05$).

Penelitian lain yang dilakukan oleh (Aulya,2022) terdapat hubungan signifikan antara beban kerja mental dengan stres kerja yang dialami oleh pengemudi ojek online komunitas KBGB Siliwangi dengan nilai p-value = 0,000 ($< 0,05$). Didapatkan nilai POR = 299 (95% CI: 37,7 – 2378,5) yang artinya beban kerja mental berpeluang 299 kali terjadinya stres kerja daripada orang yang memiliki tingkat beban kerja ringan.

Penelitian oleh (Simbolon,2022) menampilkan hasil uji statistik dengan tingkat signifikansi 0,001 yang diperoleh dari uji korelasi Pearson. Hipotesis nol (H_0) ditolak karena nilai p kurang dari 0,001, sehingga dapat disimpulkan bahwa pengemudi ojek online di Medan mengalami korelasi antara upaya mental dengan stres kerja.

Tarwaka berpendapat bahwa setiap orang seharusnya hanya diminta untuk melakukan tugas-tugas yang wajar dalam kaitannya dengan kapasitas fisik dan

وَاللَّهُ
أَعْلَمُ
بِذَاتِ
الْعَرْشِ
الْعَظِيمِ



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SUMATERA UTARA MEDAN

-Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya. Baginya ada sesuatu (pahala) dari (kebajikan) yang diusahakannya dan terhadapnya ada (pula) sesuatu (siksa) atas (kejahatan) yang diperbuatnya. (Mereka berdoa,) Wahai Tuhan kami, janganlah Engkau hukum kami jika kami lupa atau kami salah. Wahai Tuhan kami, janganlah Engkau bebani kami dengan beban yang berat sebagaimana Engkau bebankan kepada orang-orang sebelum kami. Wahai Tuhan kami, janganlah Engkau pikulkan kepada kami apa yang tidak sanggup kami memikulnya. Maafkanlah kami, ampunilah kami, dan rahmatilah kami. Engkaulah pelindung kami. Maka, tolonglah kami dalam menghadapi kaum kafir!

Ayat ini memberikan prinsip dasar bahwa setiap individu tidak akan dibebani dengan tugas atau tanggung jawab yang melebihi kemampuannya. Prinsip ini mencerminkan keadilan dan kebijaksanaan Allah dalam memberikan beban kepada hamba-Nya, dengan mempertimbangkan batasan kemampuan masing-masing.

Prinsip ini sangat relevan ketika membahas beban kerja mental, terutama dalam kasus pengemudi angkot yang bekerja lebih dari 8 jam sehari. Pengemudi angkot yang terpaksa bekerja dalam waktu yang panjang sering kali mengalami stres dan kelelahan yang signifikan. Kelelahan ini tidak hanya memengaruhi kesehatan fisik tetapi juga kesehatan mental dan kualitas hidup mereka secara keseluruhan, beban kerja yang melebihi kapasitas ideal dapat dianggap melanggar prinsip keseimbangan yang digariskan oleh ayat tersebut. Ketika pengemudi angkot bekerja lebih dari 8 jam sehari, mereka mungkin mengalami beban fisik dan mental yang berlebihan, yang dapat menyebabkan berbagai masalah

kesehatan, termasuk stres kronis, kelelahan, dan gangguan psikologis. Mengacu pada prinsip QS. Al-Baqarah (2:286), penting untuk mengatur jam kerja agar sesuai dengan batas kemampuan fisik dan mental pekerja. Pengaturan waktu kerja yang lebih wajar akan membantu menghindari kelebihan beban dan mempromosikan kesejahteraan. Dalam hal ini, mengatur jam kerja menjadi 8 jam sehari atau bahkan kurang jika memungkinkan, dapat membantu pengemudi angkot dalam mengelola beban kerja mereka dengan lebih baik dan mencegah dampak negatif dari kerja yang berlebihan.

Dalam hadits yang diriwayatkan oleh Abdullah bin Amr bin Ash, Rasulullah

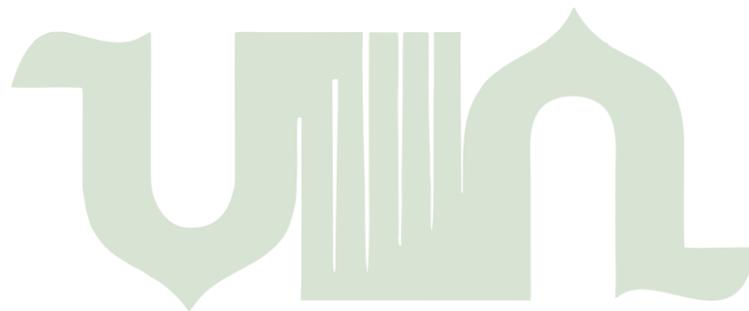
SAW bersabda:

"Sesungguhnya untuk tubuhmu ada hak yang harus kamu tunaikan, untuk matamu ada hak yang harus kamu tunaikan, dan untuk istrimu ada hak yang harus kamu tunaikan." (HR. Bukhari dan Muslim)

Hadits ini menggarisbawahi pentingnya memenuhi hak-hak tubuh dan anggota tubuh lainnya, termasuk kebutuhan untuk istirahat. Ajaran ini mencerminkan prinsip bahwa tubuh memerlukan perhatian dan perawatan yang tepat agar dapat berfungsi dengan baik. Kesehatan fisik yang terjaga melalui istirahat yang cukup dapat meningkatkan kinerja kerja. Pengemudi angkot yang tidak mendapatkan istirahat yang memadai mungkin mengalami penurunan konsentrasi, ketidakmampuan untuk menangani stres, dan peningkatan risiko kecelakaan. Hadits ini menekankan bahwa tubuh harus diperlakukan dengan baik untuk menjaga kemampuannya dalam menjalankan tugas-tugas sehari-hari. Oleh karena itu, penting untuk memberikan waktu istirahat yang cukup agar pengemudi dapat berfungsi secara optimal.

-Sungguh hanya orang yang bersyukur yang akan selalu merasa cukup sekalipun ia hidup dalam kemiskinan dan orang yang tidak bersyukur maka ia akan selalu merasa kekurangan, walaupun ia hidup dalam kemewahan. || (HR Bukhari)

Dalam hadis ini Rasulullah mengajarkan kita untuk selalu bersyukur atas segala nikmat yang telah diberikan oleh Allah dengan bersyukur kita akan merasa lebih bahagia dan bersyukur dalam segala keadaan yang Allah berikan termasuk stress.



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SUMATERA UTARA MEDAN